AUSGABE 1/2020

DACHSER magazin

DIE WELT DER INTELLIGENTEN LOGISTIK

EDLE TROPFEN IN GUTEN HÄNDEN

MEHRWERTLOGISTIK
FÜR WEIN UND SPIRITUOSEN

BENELUX

EIN NETZWERK
FÜRS NETZWERK

EUROPA-LOGISTIK

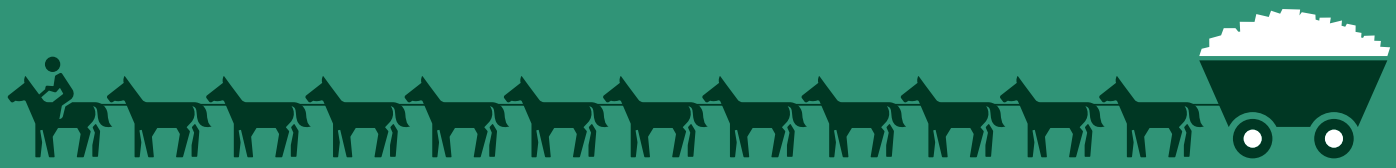
ZIFFERBLÄTTER
FÜR BIG BEN

AUF ACHSE

Für Lasten braucht man Lastwagen. Das ist schon seit Jahrtausenden so. Erfindergeist und die Suche nach Superlativen fahren bei dieser Technikgeschichte immer mit.

5.200 Jahre zählt das Kolo Wheel, das älteste bekannte Rad mit Achse der Welt. Das mutmaßliche urgeschichtliche Lastwagenelement wurde 2002 nahe der slowenischen Hauptstadt Ljubljana gefunden.

123 Tonnen wog ein Monolith, der im 16. Jahrhundert über 70 Kilometer zum Kaiserpalast nach Peking transportiert wurde. Als Lastwagen diente wohl ein riesiger Schlitten. Damit der Transport zwischen Steinbruch und Palast richtig flutschte, wurde der Untergrund bei winterlichen Temperaturen dick vereist.



12 Pferde mussten bis ins 19. Jahrhundert eingespannt werden, um Lasten von bis zu acht Tonnen zu bewegen. Schwertransporte ohne Motorkraft waren eine echte Herausforderung. Gerade für den Kutscher, der nicht auf einem Bock, sondern auf einem der zwölf Pferderücken saß. Bis zu 18 Zentimeter breite Räder verhinderten das Einsinken auf damaligen Kutschwegen.

13 Bierwagen und zehn Lastwagen lieferte Daimler zwischen 1896 und 1899 aus – bis nach Paris und London. Den ersten benzinbetriebenen Lkw der Welt gab es mit Heckantrieb in drei verschiedenen Motorvarianten und für Nutzlasten von 1,5 bis 5 Tonnen. Maximale Leistung: etwa sechs Pferdestärken.

65 Tonnen Gestein bringt der Schweizer „eDumper“ pro Fahrt über eine Gefällstrecke ins Tal. Der Muldenkipper ist mit 45 Tonnen Gewicht das größte E-Fahrzeug der Welt und muss fast nie per Kabel mit Strom versorgt werden. Der Grund: Er fährt seine Lasten im Steinbruch nur bergab und lädt dabei seine Batterien auf. Mit leerer Kippmulde reicht diese Energie dann für den Aufstieg. In zehn Jahren soll das Gefährt so 1.300 Tonnen CO_2 einsparen.

53,50 Meter Länge erreichen die sogenannten Road-Trains, die in der Einsamkeit des australischen Outbacks unterwegs sind. In Europa sind auf finnischen Straßen die längsten Transporter zu finden, mit immerhin 31,5 Metern.

TITEL

Wein- und Spirituosenlogistik:
Edle Tropfen in guten Händen 04

FORUM

Menschen & Märkte: 10
Neue Führung für Dachser DIY-Logistics;
Diesel aus Frittenfett und Neues aus dem
Dachser-Zukunftslabor
Essay: Unter Strom – das Abenteuer Elektrizität ... 14

KOMPETENZ

Direktverkehre: Aus Bayern an die
Themse – Zifferblätter für Big Ben 16
Berufe in der Logistik:
Der IT-Koordinator mit Technik in den Genen 20
SQAS: Auf der sicheren Seite 22

NETZWERK

Netzkompetenz: News aus der Dachser-Welt 26
Standortporträt:
Benelux – ein Netzwerk fürs Netzwerk 28

BUSINESS LOUNGE

Corporate Responsibility:
Chancen für Mutige – Ein- und Ausblicke
von Dachser CEO Bernhard Simon 32

GOOD NEWS

Entschwefelt: Runter mit den
Emissionen in der Schifffahrt 35

04

16

20

32

DACHSER eLetter:
Jetzt abonnieren!

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

Impressum

Herausgeber: DACHSER SE, Thomas-Dachser-Str. 2, D–87439 Kempten, Internet: www.dachser.com **Gesamtverantwortlich:** Dr. Andreas Froschmayer **Redaktionsleitung:** Christian Auchter, Tel.: +49 831 5916-1426, Fax: +49 831 5916-8-1426, E-Mail: christian.auchter@dachser.com **Redaktion:** Theresia Gläser, Annette Rausch, 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 (S. 1, 6, 7, 8), gettyimages (S. 2, 3, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 34, 35), depositphotos.com (S. 2), Moet & Chandon (S. 3, 4, 5), Glashütte Lamberts (S. 16), Noah Yager (S. 3, 20, 21), istockphoto.com (S. 3, 32) **Illustration:** Ralph Zimmermann (S. 14, 15) **Druck:** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22–24, D–88171 Weiler im Allgäu **Auflage:** 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.

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

Klimaneutral Druckprodukt
ClimatePartner.com/11886-2001-1005

EDLE TROPFEN IN GUTEN HÄNDEN

Für die Wein- und Spirituosenbranche sind maßgeschneiderte Logistiklösungen gefragt. Dachser versorgt von Nürnberg und dem österreichischen Hörsching aus Handel, Gastronomie und Events mit den Premiumprodukten von Moët Hennessy. Hinzu kommen umfangreiche Value Added Services rund um Champagner und feine Spirituosen.

Kunst und Tanzkultur liegen hier unter einem Dach. Der noble Club P1 in München hat seine Räumlichkeiten im Haus der Kunst. Er liegt auf der Gebäuderückseite zum Englischen Garten. Ein privilegierter Standort mit prachtvoller Aussicht. Und mit jeder Menge Champagner-Laune. Jede Woche gehen hier Dutzende Flaschen über den Tresen. Warenanlieferungen mit einem Lkw sind dabei allerdings unmöglich. „Es gibt keine Rampe. Also bringen wir den Champagner mit kleinen Fahrzeugen“, sagt Stefan Käufer, Key Account Manager, Dachser Food Logistics.

Auch beim Hotel Adlon, eine der ersten Adressen in Berlin, ist die Anlieferung eine Herausforderung. Vor die erste verschlossene Tür auf Straßenniveau – dem üblichen Übergabeort bei der Zustellung – kann der Spediteur die wertvolle Ware nicht stellen. „Wir rollen die Flaschen mit einem Hubwagen in die Tiefgarage und von dort ins Lager“, berichtet Stefan Käufer. Champagner ist eben etwas Besonderes – auch bei der Lieferung.

Als Champagner darf nur bezeichnet werden, was seinen Ursprung in der gleichnamigen französischen Region nordöstlich von Paris hat. Das Gebiet reicht von Reims im Norden bis Troyes im Süden. Die Champagne besteht aus mehreren Weinanbaugebieten, in denen die zur Champagner-Herstellung überwiegend verwendeten Rebsorten →

Wein- und Spirituosenlogistik mit Moët Hennessy auf höchstem Niveau

Zur Einzelflaschenkommissionierung ...

... kommen auch das Spülen und ...

... das Bestücken von Displays

Pinot Noir, Meunier und Chardonnay reifen. Bereits die Römer produzierten in dieser Region Weißwein. Im 17. Jahrhundert wurde der junge Wein nicht nur in Fässern, sondern auch in Flaschen ausgeliefert. Allerdings reifte und gärte der Wein darin weiter. Hätten nicht insbesondere die Engländer das prickelnde Getränk so geschätzt, wären die Winzer vermutlich wieder von der Flaschengärung abgerückt. Für sie war es ein teures und mitunter gefährliches Verfahren: Unzählige Flaschen explodierten unter dem Druck der Kohlensäure. Es vergingen etliche Jahre, bis die kontrollierte Flaschengärung perfektioniert wurde.

Logistiklösungen aus einer Hand

Heute können die Flaschen gefahrlos gelagert und transportiert werden. Im Auftrag von Moët Hennessy Deutschland fährt Dachser jährlich knapp 30.000 Paletten unter anderem mit Moët & Chandon, Veuve Clicquot und Dom Pérignon sowie Cognac der Marke Hennessy aus einem Vorort von Reims nach Nürnberg. In dem Zentrallager für Deutschland belegen die feinen Getränke bis zu 6.000 Stellplätze. Weitere 1.500 Stellplätze befinden sich bei Dachser im österreichischen Hörsching nahe Linz, zur Verteilung in der Alpenrepublik. Von den Dachser-Standorten werden nicht nur Hotels und Gastronomen beliefert, sondern auch Catering-Betriebe, Reedereien sowie der Einzelhandel. Die Liefer-Avise und Aufträge werden über die EDI-Schnittstelle eingespielt und bis zur Zustellung elektronisch weiterverarbeitet.

„Seit einigen Jahren bauen wir unser Geschäft im Bereich der Wein- und Spirituosenlogistik kontinuierlich aus. So werden mittlerweile im gesamten Dachser-Netzwerk rund zehn Prozent unserer weltweiten Palettenstellplätze für die Branche genutzt," erläutert Alfred Miller, Managing Director, Dachser Food Logistics. „Von der Rebe bis ins Regal – das ist unser Anspruch. Als ‚One-Stop-Shop' bieten wir der Branche eine ganze Bandbreite an Services an. Dazu gehören weltweite Transportlösungen durch unser

INFO

Der Steuer-Check

Trotz Binnenmarkt, Zollunion und Excise Movement and Control System (EMCS) gelten innerhalb Europas immer noch landesspezifische Vorschriften, die festlegen, in welcher Form und Höhe Verbrauchsteuern zu entrichten sind. Der von Dachser entwickelte Online-Verbrauchsteuerkalkulator „excisecalculator" (www.excise.dachser.com) hilft, sich einfach und schnell einen Überblick über diese Kosten zu verschaffen. Nach Eingabe der relevanten Daten wie Art des alkoholischen Erzeugnisses, Alkoholgehalt, Menge und Bestimmungsland berechnet das Tool, welche Verbrauchsteuern jeweils fällig wären.

Alfred Miller, Managing Director Dachser Food Logistics

> Von der Rebe bis ins Regal – das ist unser Anspruch. Als One-Stop-Shop bieten wir der Wein- und Spirituosenbranche eine ganze Bandbreite an Services an

starkes europäisches Transportnetzwerk, Luft- und Seefracht, umfassende und integrierte Warehouse-Lösungen, speziell auf die Lagerung von alkoholischen Produkten ausgelegte Warehouses in Europa sowie zusätzliche logistische Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem Displaybau, umfangreiche Verpackungs- und Point-of-Sale-Dienstleistungen sowie die komplette Verbrauchsteuerabwicklung."

Champagner ist das perfekte Getränk für besondere Anlässe. Neben der Kommissionierung für den Handel, nimmt deswegen die Konfektionierung für besondere Geschenksendungen viel Raum in Nürnberg ein. Bei Warenwerten bis in den vierstelligen Bereich pro Flasche sind ein sorgsames Auge, ruhige Hände und Sicherheitsvorkehrungen gefragt. „Sorgfalt im Umgang mit unseren Produkten als auch Flexibilität bei unseren diversen Sonderaktionen sind wesentliche Voraussetzungen für unseren Logistik-Partner. Da fühlen wir uns bei Dachser gut aufgehoben", sagt Piotr Majchrzak, CFO von Moët Hennessy Deutschland. Die Mitarbeiter verpacken Geschenke zu besonderen Anlässen mit Stoffhandschuhen. „Dabei prüfen die Mitarbeiter im Warehouse, ob das Etikett auf der Flasche korrekt sitzt und die Verpackung ohne Makel ist", sagt Michael Scheid, General Manager Dachser Food Logistics in Nürnberg. Fällt die Prüfung positiv aus, werden die Geschenksets mit individuellen Gruß- oder Glückwunschbotschaften versehen und per Paketdienst verschickt.

Von Opern-Ball bis Oktoberfest

Neben individuellen Geschenkverpackungen erledigt Dachser in großem Stil den Displaybau als Value Added Service. Im Jahr 2019 gingen rund 5.800 Aufbauten zusammen mit weiteren Werbematerialien zu den Verkaufsstellen. Das kann, wie bei aktuellen Aufträgen, ein Vespa-Roller oder eine Rikscha sein, die für Aktionen in Metro- und Edeka-Filialen zum Einsatz kommen. Moët Hennessy Deutschland ist darüber hinaus mit seinen Produkten auch auf vielen Großveranstaltungen vertreten, vom Dresdner Opernball über das Gallery Weekend in Berlin bis zum Münchner Oktoberfest.

Für solche Gelegenheiten verlassen außer den Flaschen auch Gläser, Kühler, Fahnen und Displays das Dachser-Lager in Nürnberg. „Für die Gläser haben wir Industriespülmaschinen angeschafft", sagt Michael Scheid. Denn nach den Events kommen die Trays mit benutzten Gläsern zurück nach Nürnberg. Hier werden sie gespült, Schäden aussortiert und wieder eingelagert – bereit für die nächste Party.

Für feierliche Anlässe bietet Dachser einen weiteren, maßgeschneiderten Service: Am Standort Hörsching in Österreich werden direkt im Warehouse Flaschen nach Kundenwunsch individuell graviert. Im Einsatz ist dafür eine Lasergravurmaschine, die innerhalb von Minuten Namen oder Glückwünsche auf dem Glas verewigen. Diese „Maßanfertigungen" gehen dann zum Beispiel an Gäste von sportlichen Großveranstaltungen wie dem Hahnenkammrennen in Kitzbühel, einer traditionsreichen Skiveranstaltung in den Alpen. →

Service für Aktionen im Handel

Das Warehouse
in Nürnberg

Geht bei einem der individuellen Services rund um Champagner und Spirituosen einmal eine Flasche zu Bruch, kommt der Flaschenhals mit Korken und Draht in einen verschlossenen Behälter und wird dokumentiert. Der Grund liegt in der Besteuerung von Schaumwein. Die Abwicklung der Schaumwein- und der Branntweinsteuer hat Moët Hennessy ebenfalls an Dachser übergeben. Dachser betreibt für seinen Kunden in Nürnberg ein sogenanntes Verbrauchsteuerlager. Die Flaschen werden unter Aussetzung der Verbrauchsteuer von Frankreich nach Deutschland gebracht und eingelagert. Erst wenn sie an den Abnehmer transportiert werden, wird die Steuer fällig. „In regelmäßigen Abständen kommt der Zoll und kontrolliert die gesammelten Flaschenhälse“, sagt Dachser Key Account Manager Stefan Käufer. Erst mit der Freigabe durch den Beamten ist Moët Hennessy von den Verbrauchsteuern für die zerbrochenen Flaschen entlastet.

Dass Champagner ein ganz besonderes Produkt ist, belegen nicht zuletzt auch handschriftliche Danksagungen an Dachser Nürnberg. Darunter findet sich auch manch ein prominenter Absender, der sich für die reibungslose Abwicklung einer Sendung bedankt. Denn Geschenke für besondere Anlässe brauchen zum Gelingen nicht nur die edlen Getränke, sondern auch Logistik erster Güte. **D. Kunde**

Schaumweine haben es buchstäblich in sich. Das im etwa 25 Milliliter großen Freiraum im Flaschenhals zwischen Champagner und Korken enthaltene Kohlendioxid sorgt für einen enormen Innendruck in der Flasche. Bei guter Kühlung liegt er über vier bar – das ist mehr als bei einem prall gefüllten Autoreifen. Bei Zimmertemperatur erreicht er sogar über sieben bar.

IM DIALOG

Logistikpartnerschaft und gemeinsames Wachsen in der Kontraktlogistik

Nicht nur im Bereich Wein und Spirituosen sind Lagerhaltung und individuelle Value Added Services gefragt. Dachser erfüllt mit seinen Kontraktlogistiklösungen vielfältige Kundenanforderungen. Nachgefragt bei Alexander Tonn, Corporate Director Corporate Contract Logistics bei Dachser.

Herr Tonn, wo liegt der Mehrwert der Kontraktlogistik?

Alexander Tonn: Bei Kontraktlogistik geht es um integrierte Lösungen. Dabei kombinieren wir eingehende und ausgehende Transporte mit speziellen Warehouse-Leistungen und kundenindividuellen Value Added Services. Unser Ziel ist, über die intelligente Kombination der Leistungen die Logistikbilanz unserer Kunden zu optimieren. Dafür hat Dachser viel investiert. So stieg in den letzten fünf Jahren die Zahl der Palettenstellplätze um 22 Prozent auf 2,4 Millionen. Ob und in welchem Grad Handels- und Industrieunternehmen ihre Warehouse-Leistungen outsourcen ist je nach Branche unterschiedlich und hängt zum Teil auch von Marktentwicklungen ab.

Wie passen individuelle Lösungen mit Standards zusammen, die für große Stückgut-Netzwerke essenziell sind?

Dies ist kein Gegensatz. Standards sind unsere Stärke: Durch bereits bestehende Warehouse-Lösungen für über 1.430 Kunden weltweit an 177 Standorten im Dachser-Netzwerk bauen wir auf einem umfangreichen Pool von bestehenden und bewährten Prozessen auf. Und diese gleichen sich zu 60 bis 80 Prozent. Den restlichen Anteil bilden zugleich die bereits erwähnten kundenindividuellen Value Added Services oder spezielle Prozesse im Warenein- und -ausgang. Hier kommen dann unsere Experten in Planung und Operation mit ihrem Know-how zum Tragen, um im Sinne des Kunden Prozesse neu zu entwickeln, in unser Warehouse-Management-System Mikado zu integrieren und zu optimieren.

Welche Branchen hat Dachser bei der Kontraktlogistik im Blick?

Wir fokussieren uns zum einen auf Branchen und Produkte, mit denen wir in unseren europäischen Landverkehrsnetzen sowie auch bei Air & Sea Logistics bereits umfangreiche Expertise aufgebaut haben. Dazu gehören in der Business Line Food Logistics namhafte Firmen aus Industrie und Handel aus der Lebensmittelbranche – gekühlt wie ungekühlt – sowie in der Business Line European Logistics Kunden aus weiteren Branchen wie FMCG, Fast Moving Consumer Goods und DCG, Durable Consumer Goods, oder auch DIY-Logistics, Chem-Logistics und Electronics.

AUS DEM ZUKUNFTS-LABOR

Prozessautomatisierung

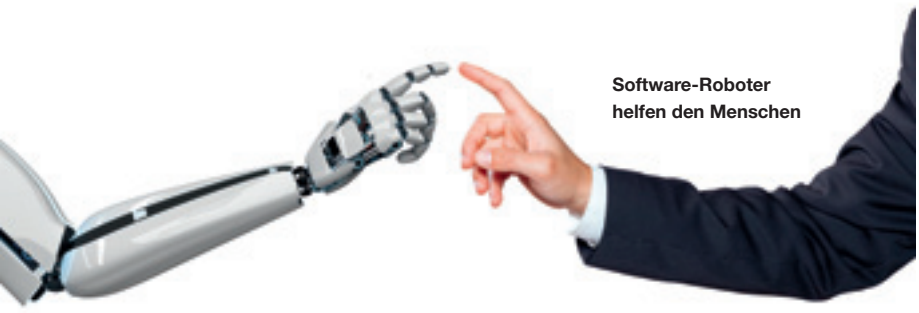
WIE VON GEISTERHAND

Robotic Process Automation (RPA) ist eine spannende neue IT-Technologie, die bei immer mehr Unternehmen zum Einsatz kommt. Software-Roboter können schnell und einfach verschiedene Routineaufgaben am Computer übernehmen.

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

Während über manche Zukunftstechnologien viel geschrieben und diskutiert wird, ohne dass davon in der täglichen Arbeits- und Logistikpraxis wirklich etwas ankommt, halten andere Technologien recht unbemerkt Einzug in viele Unternehmen. Robotic Process Automation – kurz RPA ist einer dieser „Hidden Technology Champions".

Bei RPA, der robotergesteuerten Prozessautomatisierung, werden manuelle Tätigkeiten am Computer durch sogenannte Softwareroboter (Bots) automatisiert. Die Bots nutzen dabei IT-Systeme wie menschliche Mitarbeiter – das heißt, sie arbeiten auf den Programm-Oberflächen, auf denen normalerweise mittels Tastatur und Maus agiert wird. Beispielsweise steuert der Bot für eine Dateneingabe das entsprechende Feld auf der Anwendungs- oder Webseiten-Oberfläche an und fügt die entsprechenden Daten ein, die er sich auf die gleiche Weise aus einer vorher festgelegten Datenquelle holt.



Software-Roboter helfen den Menschen

Arbeiten auf unterschiedlichen Oberflächen

Der normale RPA-Bot agiert dabei weder flexibel noch intelligent. Er folgt starr einem vorher festgelegten Prozess. Zum Beispiel „öffne Excel-Datei A im Verzeichnis X. Steuere die Zelle B10 an und kopiere den Datei-Inhalt. Öffne im Internet-Browser die Website www.xyz.com, füge im ersten Eingabefeld den kopierten Dateninhalt aus der Excel-Tabelle ein" usw.. Dieser Ablauf lässt sich mittels der am Markt verfügbaren RPA-Tools dem Bot recht schnell beibringen – einfach durch Vormachen und das Setzen von ein paar logischen Verknüpfungen – Programmierkenntnisse sind nahezu nicht notwendig. Vorläufer von RPA-Bots sind Scripte und Makros, mit denen sich solche Abläufe auch schon vorgeben ließen. Während Makros und Scripte in der Regel aber auf eine bestimmte Anwendung oder Website begrenzt waren, können RPA-Bots in beliebig unterschiedlichen Oberflächen arbeiten.

Zu den typischen Aufgaben, die von RPA-Bots aktuell übernommen werden, zählen das Ausfüllen von Eingabe- und Formularmasken, das Öffnen und einfache Verarbeiten von E-Mails, der Up- und Download von Dateien, das Zusammenstellen von Daten oder das Durchführen von Berechnungen.

Perfekt für Routinearbeiten

Immer da, wo Routinearbeiten anfallen, die sich kaum verändern, kann ein Bot zum Einsatz kommen und Menschen von diesen oft als eintönig und lästig empfundenen Tätigkeiten entbinden. Der Bot ist dabei an 365 Tagen im Jahr 24 Stunden lang in gleicher Qualität und Leistungsstärke im Einsatz. Nur unerwartete Veränderungen im Prozess mag der RPA-Bot nicht – dann kommt es zu Fehlern und der Mensch muss eingreifen.

In Zukunft sollen die Bots mittels Machine Learning-Algorithmen aus Fehlern lernen, um flexibler zu werden. Solche „super-intelligenten Bots" sind aber noch Zukunftsmusik. Auf absehbare Zeit ist künstliche Intelligenz nicht in der Lage, auf ähnliche Weise wie der Mensch auf unbekannte Ereignisse schnell, angemessen und zuverlässig zu reagieren. Realistisch sind hier nur kleine Schritte in Richtung Intelligenz, damit beispielsweise mittels Machine Learning auch unstrukturierte Inputdaten wie Texte, Sprache oder Bilder vom Bot verarbeitet werden können.

Andre Kranke
Department Head R&D Research & Innovation Management

Vielfalt ist Trumpf im DIY-Markt

DACHSER DIY-LOGISTICS UNTER NEUER FÜHRUNG

Jens Wollmann hat zum Jahresbeginn die Position des Department Head Dachser DIY-Logistics übernommen.

Jens Wollmann verfügt über knapp 20 Jahre Erfahrung in der Logistikbranche, mehr als zehn davon bei Dachser

Der 43-jährige Speditionskaufmann folgt auf Ralf Meistes, der Dachser DIY-Logistics gegründet, aufgebaut und mehr als 20 Jahre geleitet hatte. Zum Jahresende 2019 ging Ralf Meistes in den Ruhestand. Zuvor war er noch vom Handelsverband Heimwerken, Bauen und Garten und dem Dähne-Verlag für sein jahrzehntelanges Engagement und seine Pionierarbeit für die Branche mit dem DIY-Lifetime-Award 2019 ausgezeichnet worden.

Dachser DIY-Logistics besteht bereits seit 1998. „In den letzten 20 Jahren hat sich die Branchenlösung am Markt etabliert. Das jährliche Sendungsvolumen liegt aktuell bei fünf Millionen und unterstreicht deutlich die Relevanz der speziell auf die Anforderungen der globalen Garten- und Baumarktbranche ausgelegten Logistiklösung“, erklärt Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solutions, Research & Development, der bei Dachser das Geschäft mit weltweiten Branchenlösungen verantwortet.

Das Erfolgsmodell Dachser DIY-Logistics, das die Kernleistungen aus dem globalen Dachser-Netzwerk mit speziellen Leistungen und Know-how für die Baumarkt-Branche kombiniert, soll auch weiterhin wachsen: „Die Anforderungen an die DIY-Logistik seitens der Lieferanten, des Handels und der Konsumenten verändern sich dynamischer denn je. Das Angebot passgenauer Logistik-Services sowie die weitere Internationalisierung der Branchenlösung stehen für uns daher im Fokus“, erläutert Jens Wollmann die Hauptaufgaben in seiner neuen Funktion.

Klar geregelte Lieferbedingungen nutzen allen

Incoterms 2020

LIEFERBEDINGUNGEN NEU GEREGELT

Die Internationale Handelskammer hat wesentliche Käufer- und Verkäuferpflichten im internationalen Handel neu geregelt. Die neue Fassung der Incoterms ist seit Januar 2020 in Kraft.

Sie gehören zum Logistikalltag wie das Lager und der Lkw: die Incoterms. Die von der Internationalen Handelskammer (www.iccwbo.org) herausgegebenen Lieferbedingungen regeln wesentliche Käufer- und Verkäuferpflichten im internationalen Handel. Zum Beispiel den Übergang einer Ware an den Käufer, die Transportkosten, die Haftung für Verlust und Beschädigung einer Ware sowie die Versicherungskosten. Die Klauseln sind weltweit anerkannt und werden in mehr als 30 unterschiedlichen Sprachen verwendet.

Um die Incoterms 2020 an die aktuellen globalen Handelspraktiken anzupassen, hatten sich 500 Experten aus mehr als 40 Ländern an die Neu-Fassung begeben. Ein wesentliches Ziel der Überarbeitung war ein noch höherer Praxisbezug und eine Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit. So wurden beispielsweise die Darstellungen überarbeitet, die Reihenfolge der Klauseln geändert und jeder Klausel überarbeitete Anwenderhinweise beigefügt.

Die Incoterms gelten zwischen den Parteien eines (nationalen oder internationalen) Kaufvertrags und behandeln – jedoch nicht abschließend – spezielle Rechte und Pflichten innerhalb dieses Vertragsverhältnisses. Anhand einer somit gewährleisteten einheitlichen Festlegung sollen spätere Auslegungsprobleme oder Unstimmigkeiten zwischen den Kaufvertragsparteien vermieden werden.

Weitere Informationen finden Sie hier:
http://bit.ly/Incoterms_de

KURZ NOTIERT

Am 31. Januar 2020 hat Großbritannien die Europäische Union verlassen. Bis Ende des Jahres wird sich beim Warenverkehr zwischen den Ländern der EU und Großbritannien aber nichts ändern. Danach soll ein Freihandelsvertrag zwischen den EU-Staaten und Großbritannien in Kraft treten. Ob dieser bis Ende des Jahres verhandelt und verabschiedet werden kann, ist jedoch noch unklar.

Eine Übersicht der notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen bietet die Brexit-Checkliste, die für Dachser-Kunden unter http://bit.ly/Brexit-Checkliste zum Download bereitsteht.

Non-fossile Treibstoffe

FETT „FOR FUTURE“

Mit altem Öl und Frittenfett das Klima schützen: In Hamburg arbeiten Wissenschaftler an alternativem, klimafreundlicherem Diesel aus nachwachsenden Rohstoffen und Abfällen.

Hier brutzelt vielleicht auch automobile Zukunft

Was ist der Antrieb für unsere Mobilität der Zukunft? Die Antwort darauf suchen die Verfahrenstechniker Professor Anika Sievers und Professor Thomas Willner von der Fakultät Life Sciences der Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW) Hamburg in verbrauchtem Öl, Frittenfett und Plastikmüll. Daraus entwickeln die Wissenschaftler gerade eine vollkommen neue Biokraftstoffgeneration, die voll kompatibel ist mit konventionellem Benzin, Diesel oder Kerosin.

Die Altöle und Altfette müssen dazu nur grob gereinigt und in einen Reaktor gefüllt werden. Bei einer Temperatur von 370 °C werden sie dann in kleinere Moleküle zerlegt. Das Ergebnis sind ein Destillat sowie einige Feststoffe. Im nächsten Schritt wird das Destillat mit Wasserstoff, der aus Ökostrom erzeugt wurde, hydriert. So entsteht Diesel, der frei von Schwefel und Stickstoff ist, da er aus pflanzlichen Bestandteilen erzeugt wurde. Selbst Benzin und Kerosin können mit diesem Verfahren hergestellt werden.

Noch befindet sich dieses Fett-Upcycling der Hamburger Wissenschaftler im Laborstatus. Im Rahmen der X-Energy Förderung des Bundesforschungsministeriums wollen die Forscher dieses Verfahren nun gemeinsam mit dem Bio-Fuel-Pionier Nexxoil auf eine Pilotanlage bringen, um das Bioöl für die Marktreife vorzubereiten.

Bionik

GRÜNE WASSERWACHT

Wenn Heiz- oder Schweröl ins Wasser gelangt, ist die Umweltkatastrophe vorprogrammiert. Eine unscheinbare Pflanze könnte da die Rettung sein.

Wenn eine Ölpipeline platzt oder Schiffe über Lecks Heiz- und Schweröl verlieren, ist das Leben im Meer in höchster Gefahr. Ölfilme sind dabei nicht nur giftig, sondern auch extrem schwer zu entfernen. Jetzt ist es Forschern der Universität Bonn gelungen, mit Hilfe der Natur einen überraschenden Ausweg zu finden.

Das Forscherteam um den Botanik-Professor Wilhelm Barthlott, einer der Pioniere der biologischen und technischen Grenzflächenforschung, hat ein Verfahren entwickelt, mit dem Öl auf Wasseroberflächen durch bestimmte Textilien passiv abgeschöpft werden kann. Das Vorbild für den Stoff liefern der Schwimmfarn Salvinia und der sogenannte Lotus-Effekt.

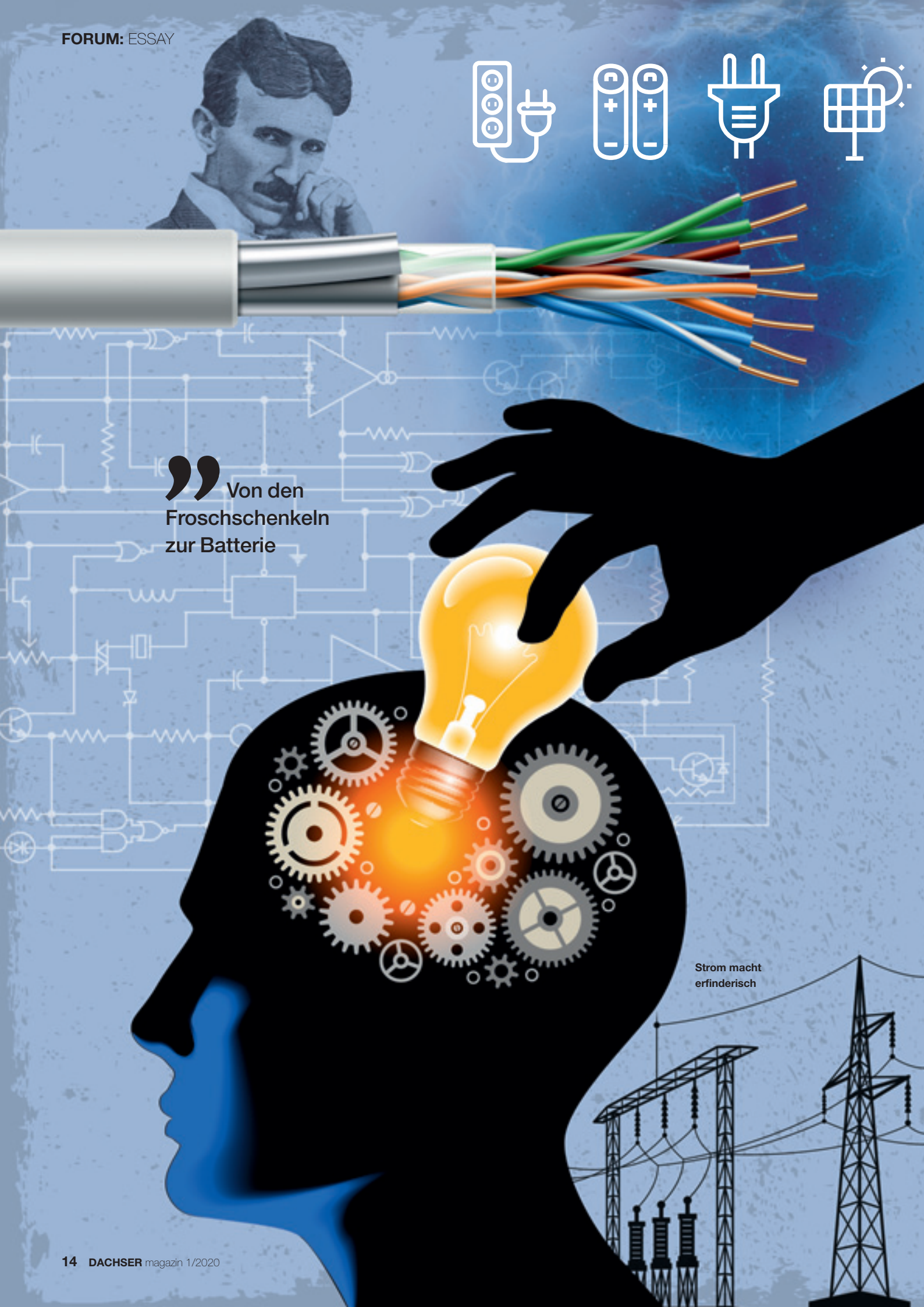
Geniale Nanostrukturen

Bei mikroskopischer Betrachtung lassen sich auf der Oberfläche der Schwimmfarnblätter feinste haarartige, gekrümmte und elastische Strukturen entdecken, die unter Wasser Luft einschließen und zum anderen extrem wasserabweisend (superhydrophob) wirken. Die Forscher fanden nun heraus, dass die Pflanzen aber Fett und Öl durchaus mögen. „Die Salvinia-Blättchen können daher auf ihrer Oberfläche einen Ölfilm transportieren“, sagt Professor Barthlott. „Diese Eigenschaft konnten wir nun auch auf technisch herstellbare Oberflächen übertragen, etwa auf Textilien.“

Schwimmfarne sind Wunderwerke der Natur

Das Ergebnis ist ein neu entwickelter Stoff, mit dessen Hilfe Ölfilme effizient und ohne Einsatz von Chemikalien von Wasseroberflächen entfernt werden. „Wie mit einem automatischen Fettlöffel für die Fleischbrühe“, erklärt Professor Barthlott. Ein weiterer Vorteil: „Das mit superhydrophoben Stoffen abgeschöpfte Öl ist so sauber, dass es sich wiederverwenden lässt.“

Von den Froschschenkeln zur Batterie



Strom macht erfinderisch

UNTER STROM

Elektrizität hat die Menschen schon früh fasziniert – blieb aber jahrhundertelang ein geheimnisumwittertes Naturphänomen. Dessen Zähmung und der Weg bis zum kontinuierlichen Strom aus der Steckdose war geprägt von Rivalitäten genialer Tüftler.

Das gebrochene Versprechen seines Arbeitgebers bringt Nikola Tesla auf die Palme: 50.000 Dollar hat Thomas Edison ihm als Prämie für die Überarbeitung von Generatoren in Aussicht gestellt. Doch zahlen will Edison nicht. Empört kündigt der junge Ingenieur aus Kroatien. Als Tagelöhner im Straßenbau muss er zusehen, wie sein ehemaliger Chef das New York der 1880er Jahre erobert. Kraftwerk um Kraftwerk wird gebaut, überall werden Leitungen verlegt, Edisons Glühbirnen finden reißenden Absatz.

Die Demütigung entfacht Teslas Ehrgeiz. Schon in Europa hat er sich mit Wechselstrom befasst und einen passenden Motor beziehungsweise Generator entworfen. Bei der öffentlichen Stromversorgung, so ist Tesla sicher, wären die Vorteile immens: Kraftwerke müssten nicht mehr mitten in der Stadt stehen, die Leitungen könnten dünner ausfallen. Mit dem Großindustriellen George Westinghouse findet Tesla schließlich einen finanzkräftigen Verbündeten – und bläst zum Angriff auf Edisons Gleichstrom-Imperium.

Der Stromkrieg wird erbittert geführt. Immer wieder will Edison Teslas System als zu gefährlich diskreditieren. Doch es hilft nichts: Mit Wechselstrom und 200.000 eigens entwickelten Glühbirnen (Edison wollte seine nicht liefern), lassen Tesla und Westinghouse 1893 die besucherstarke Weltausstellung in Chicago erstrahlen. Es folgt ein Großauftrag für ein Wasserkraftwerk – und eine unaufhaltsame Welle der Elektrifizierung.

Magischer Innovations-Turbo

Haushaltsgeräte, Rundfunk, Computer: Der stete Stromfluss ist Quell tausender Neuerfindungen. Der Menschheit, so wirkt es, kann es gar nicht schnell genug gehen – nachdem sie Elektrizität so lange für etwas Übernatürliches gehalten hat. Blitze etwa deutete man über weite Strecken der Kulturgeschichte als göttliche Machtdemonstrationen. Nicht im Traum dachte man daran, dass eine durch Reibung erzeugte Ladungstrennung von Eis- und Graupelteilchen in Wolken eine solche Kraft entfacht.

Obwohl das zugrundeliegende elektrostatische Phänomen schon weit vor Edison und Tesla beobachtet wurde. Bereits vor 2500 Jahren griff der Philosoph Thales von Milet zu einem Elektron, so die altgriechische Bezeichnung für Bernstein, und rieb damit ein Tierfell. Er staunte, als der Stein dann leichte Gegenstände wie Federn anzog. Den Effekt machten sich noch über Jahrhunderte Magier zunutze, die für ihre Tricks per Reibung allerlei Dinge – und Personen – elektrisch aufluden. Erst als mit dem globalen Handel die Aufklärung Fahrt aufnahm, befassten sich zunehmend wieder ernsthafte Wissenschaftler mit der seltsamen Kraft.

Ein Wendepunkt ist Ende des 18. Jahrhunderts in Italien zu verorten. Ausschlaggebend waren auch hier zwei Gegenspieler, dieses Mal aus der Wissenschaft: Luigi Galvani und Alessandro Volta. Galvani entdeckte an der Universität Bologna, dass die Schenkel toter Frösche zuckten, wenn sie mit Nadeln aus Eisen und Kupfer berührt wurden, die durch einen Draht miteinander verbunden waren. Doch Galvanis Veröffentlichungen über die vermeintlich „animalische Elektrizität“ riefen im 200 Kilometer entfernten Pavia erbitterten Widerspruch hervor. Dort forschte Volta.

Strom macht mobil

Dieser erkannte, dass Galvani unwissentlich einen Stromkreis hergestellt hatte – bestehend aus den verschiedenen Metallen und dem elektrisch leitenden Salzwasser im Gewebe der Froschschenkel. In eigenen Experimenten schichtete Volta Kupfermünzen und Zinkplättchen zwischen säuregetränkter Pappe aufeinander. An den Metallplatten befestigte er Draht und konnte – auch ganz ohne tierische Komponenten – einen steten Strom erzeugen. Die erste funktionierende Batterie war geboren.

Heute sind Batterien und Akkus aus unserer Welt ebenso wenig wegzudenken wie Steckdosen. Eine wichtige Anwendung entstand bereits vor rund 150 Jahren, als elektrifizierte Kutschen durch die Straßen rollten. Zwischenzeitlich verdrängt von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, erleben E-Autos nun ein umso kraftvolleres Comeback. Einer der Vorreiter ist ein kalifornisches Unternehmen – passenderweise benannt nach jenem Ingenieur, der einst die Welt unter Strom setzte. Nikola Tesla, so darf man annehmen, hätte es gefallen, dass bei der neuen Mobilitätswende ökologische Aspekte im Fokus stehen. Schon damals mahnte er, es sei „sträflich verschwenderisch“ den Energiebedarf aus Öl zu decken. Eine Alternative skizzierte er 1901 in einem Patent: Ein neuartiger Apparat sollte Elektrizität aus Sonnenstrahlen erzeugen.

S. Ermisch

Strom fließt überall. Auch im Menschen. Im Organismus löst elektrischer Strom unterschiedlichste bioelektrochemische Prozesse aus. Zum Beispiel für die Erzeugung und Verarbeitung von Impulsen bei Sinnes- und Muskelzellen. Auch das Denken wäre ohne Hirnströme nicht denkbar.

ZIFFERBLÄTTER FÜR BIG BEN

Aus der Oberpfalz an die Themse: Für die Glashütte Lamberts liefert Dachser mundgeblasenes Flachglas zum weltberühmten Elizabeth Tower in London. Die 1.300 Scheiben werden nach der Renovierung die vier Zifferblätter der vermutlich größten und genauesten mechanischen Turmuhr der Welt in neuem Glanz erstrahlen lassen. →

**Zeitlose Kunstwerke:
die Zifferblätter von Big Ben**

Glasblasen ist Schwerstarbeit

Es war der 21. August 2017, als um 12:00 Uhr mittags ein letztes Mal der berühmte Westminsterschlag erschall. Danach verstummte eines der bekanntesten akustischen Wahrzeichen Londons. Für viele Londoner und Millionen Besucher der britischen Hauptstadt unvorstellbar: ein Kulturbruch. Aber es half nichts. Am Elizabeth Tower, besser bekannt als Big Ben, hatte der Zahn der Zeit genagt. Umfangreiche Renovierungsarbeiten am legendären „Clock Tower" standen an. 2021 sollen sie vollbracht sein.

Neben den baulichen Maßnahmen am historischen Gemäuer rückten auch die vier großen Uhren mit ihrem jeweils sieben Meter großen Durchmesser ins Blickfeld der Restauratoren. Diese erwiesen sich als ganz eigene Baustelle mit beachtlichen Dimensionen. Was kaum jemand beim schnellen Blick auf die vermutlich größte und genaueste mechanische Turmuhr der Welt ahne: Die Zifferblätter bestehen aus 1.300 mundgeblasenen Glasplatten. Jede ein Unikat. Um diese zu erneuern, braucht es traditionelle Handwerkskunst der Extraklasse. Und die fanden die Londoner Restaurateure im oberpfälzischen Waldsassen.

Glas mit dem besonderen Etwas

Die Glashütte Lamberts ist prädestiniert für eine solche Aufgabe von historischer Dimension. Seit 1906 hat sich die Glashütte Lamberts der traditionellen Herstellung von Fenstergläsern verschrieben. Als einzige Manufaktur in Deutschland verarbeitet sie in einem aufwändigen Prozess mundgeblasenes Glas zu flachen Scheiben. „So schaffen wir ein hochwertiges Glas mit einer besonderen Struktur, das sich gut für den Einsatz im Denkmalschutz oder für Glaskunst eignet. Egal ob in den prachtvollen Fenstern der Dresdner Frauenkirche oder als moderne Glaskunst im Rockefeller Center", erklärt Christian Baierl, Vertriebsleiter bei der Glashütte Lamberts. Der Auftrag für die originalgetreu nachgefertigten und in Hand- beziehungsweise Mundarbeit produzierten 1.300 Glasplatten für die vier Zifferblätter des Big Ben hat deswegen auch hervorragend ins Profil der Glasmanufaktur gepasst.

Eine kostbare, gläserne Fracht

Um den Transport der ebenso kostbaren wie zerbrechlichen Fracht aus der Oberpfalz nach Großbritannien kümmert sich Dachser. „Bei diversen zeitkritischen Testchargen, die im Vorfeld per Stückgut mit Dachser transportiert wurden, hat für uns die zuverlässige Zustellung per targospeed eine entscheidende Rolle gespielt. Daher haben wir uns für Dachser entschieden", erläutert Christian Baierl. „Darüber hinaus war die hohe Transparenz des Sendungsverlaufs über eLogistics ein wichtiges Kriterium. Diese Servicequalität, die uns kleinen Mittelständlern zugänglich gemacht wird, ist für uns der

Im Direktverkehr auf die britische Insel

gelungene Abschluss, unser hochwertiges Lamberts-Glas an unsere Kunden zu übergeben."

„Für das Thronjubiläum der Queen hatten wir schon einmal Glas des Traditionsunternehmens für ein Fenster des Buckingham Palace nach England geliefert. Wir arbeiten bereits seit 2009 mit der Glashütte Lamberts zusammen und sind für den Kunden im europäischen Ausland aktiv", sagt Angela Puchtler, Sales Executive im Dachser Logistikzentrum Hof. Die Zusammenarbeit mit der Glasmanufaktur in Waldsassen sei für die Logistiker immer wieder ein besonderes Highlight, meint Puchtler. „Wer einmal einen Blick in die Produktion geworfen hat, kommt aus dem Staunen nicht mehr raus." In einer historischen, denkmalgeschützten Industrieanlage blasen die Glasmacher rotglühende Hohlkörper aus zähflüssigem Glas mit dem Mund auf, sodass ein Zylinder entsteht, der aufgeschnitten und noch einmal erwärmt und dann im Ofen „gebügelt" wird. Über 5.000 verschiedene Farbtöne haben die Experten dazu in ihrem Portfolio. 24 Stunden arbeiten unterschiedlichste Gewerke Hand in Hand, bis eine Glasplatte fertig ist. Jeder Handgriff muss bei dieser buchstäblich brandgefährlichen Arbeit sitzen.

Die 1.300 rechteckigen, 60 mal 90 Zentimeter großen Glasplatten werden transportsicher in Holzkisten verpackt und reisen dann mit Dachser palettiert im Direktverkehr nach England zu ihrem berühmten Verbauungsort, wo eine britische Firma sie passgenau für ihren Platz im Zifferblatt des Turms zuschneidet. „Gemeinsam mit unserem Kunden entwickeln wir die passenden Transportlösungen, ganz nach Anforderungen", sagt Puchtler. „Und ein bisschen stolz sind wir natürlich schon, dass wir als Logistiker einen Teil zum renovierten Elizabeth Tower beigetragen haben."

2021 kann also kommen. Wenn alle Gerüste abgebaut sind, der Westminster-Schlag ertönt und die Londoner zu ihrem Big Ben aufschauen, wissen sie wieder ganz genau, was die Uhr geschlagen hat. Mit einzigartiger Glaskunst aus Waldsassen und zuverlässigen Europa-Transporten.

M. Gelink

IM PROFIL

Die Glashütte Lamberts wurde 1906 in Waldsassen (Oberpfalz) von Josef Lamberts gegründet. Das Unternehmen, das seit 2018 von Rainer Schmitt als Eigentümer und Geschäftsführer geleitet wird, beschäftigt 70 Mitarbeiter und zählt zu insgesamt drei Betrieben weltweit, die heute noch mundgeblasenes Flachglas auf traditionelle Weise herstellen.

www.lamberts.de

Jedes der vier Zifferblätter des Big Ben hat einen Durchmesser von sieben Metern. Die 4,3 Meter langen Minutenanzeiger und die 2,74 Meter langen Stundenanzeiger drehen in 55 Metern Höhe gleichförmig ihre Runden über ihre Zifferblätter, die aus einem Mosaik aus 1.300 Glasplatten bestehen. Jedes Jahr legen die Zeiger 190 Kilometer zurück. Um die Uhren aufzuziehen, wird dreimal pro Woche ein Elektromotor eingeschaltet.

Oliver Jarmuszewski ist ein IT-Experte mit vielfältigen Aufgabengebieten

CHANCEN IN DER LOGISTIK

TECHNIK IN DEN GENEN

Schon als kleiner Junge interessierte sich Oliver Jarmuszewski für das Innenleben von Elektrogeräten. Seine Technikbegeisterung ebnete ihm den Weg in einen Beruf mit großer Zukunft.

Er war gerade einmal sechs Jahre alt, als Oliver Jarmuszewski daheim mit der Reparatur von Elektrogeräten startete. Wenn im Haushalt etwas kaputt ging – egal ob ein Walkman oder der Videorecorder – schraubte es der Junge auseinander. Und setzte es zur Verwunderung seiner Eltern oft so zusammen, dass es tatsächlich auch wieder funktionierte. Seinen ersten Computer bekam der Technikbegeisterte mit 14 Jahren. „Ich habe mir mit meinen Kumpels alles selbst beigebracht, was man so über die Computerwelt wissen musste. Learning by doing“, erinnert sich Oliver Jarmuszewski.

Da war es nur folgerichtig, das Hobby auch zum Beruf zu machen. Allerdings wurde Oliver Jarmuszewski in seiner Ausbildung zum Fachinformatiker für Anwendungsentwicklung in einem anderen Unternehmen nicht so richtig glücklich. Der junge Mann wollte nicht nur programmieren, sondern auch viel mit Menschen zu tun haben. Dann kam 2012 Dachser ins Spiel. Oliver Jarmuszewski stieß auf eine Stellenanzeige der Niederlassung Berlin-Schönefeld, die eine Ausbildung zum Informatikkaufmann anbot.

„Beim Bewerbungsgespräch hatten sich gleich vier Personen für mich interessiert. Da war ich ziemlich baff und begeistert“, berichtet Jarmuszewski. Er sei daraufhin als Azubi eingestellt worden und habe auf Anhieb das Gefühl gehabt, im Familienunternehmen Dachser da angekommen zu sein, wo er hinwollte. Seine Ausbildung schloss er

„Ich habe meinen Traumjob gefunden“

in 2,5 statt drei Jahren ab, mit hervorragender Abschlussprüfung. 2015 stellte die Dachser-Niederlassung Berlin-Schönefeld Oliver Jarmuszewski als IT-Koordinator ein. Damit habe er seinen Traumjob gefunden, wofür er seinen Ausbildern und seinen Kollegen an „wirklich jedem Arbeitstag dankbar“ sei.

Jeden Tag neue Herausforderungen

„Mein Job ist sehr abwechslungsreich. Jeden Tag muss man neue Herausforderungen bewältigen. Und immer geht es auch um die richtige Balance zwischen Standards und Vorgaben eines internationalen Unternehmens und einem gewissen Maß an Flexibilität vor Ort, um für alle eine gute Lösung anbieten zu können“, berichtet der IT-Spezialist. Jarmuszewski ist heute einer von weltweit etwa 230 IT-Koordinatoren im Dachser-Netzwerk, die als verlängerter Arm der zentralen Corporate IT rund um den Globus nach den gleichen Standards und einer gemeinsamen Leitlinie arbeiten. Egal, ob in Asien, Bukarest oder Berlin-Schönefeld – die eingesetzten IT-Systeme sind überall einheitlich. Am Standort ist Oliver Jarmuszewski mit drei Kollegen erster Ansprechpartner bei IT-Fragen. Entsprechend vielfältig ist das Tätigkeitsgebiet. Dazu gehören unter anderem die Betreuung und Pflege der IT-Infrastruktur vor Ort, die Einrichtung der nötigen Hardware für die Kollegen, Themen rund um die IT-Sicherheit, Bestandsverwaltung von IT-Equipment, Reparaturabwicklung von mobilen Geräten, die Verwaltung der Telefonanlage oder die Schulung neuer Kolleginnen und Kollegen zur Netzwerkumgebung und zum E-Mail-Client. „Auch mit Kunden stehe ich in Kontakt, wenn es Fragen zu unserem Internetportal eLogistics, zur Datenanbindung mit EDI oder zu unseren neuen Webservices im API-Portal gibt,“ ergänzt der junge Mitarbeiter.

„Wir haben hier in Berlin-Schönefeld fünf Hallen und ein Bürogebäude. Ich bin auf diesem großen Gelände viel unterwegs“, berichtet Jarmuszewski. Zu den besonderen Aufgaben des 30-Jährigen gehört dabei zum Beispiel auch, sich in luftiger Höhe um die Verteilerschränke der Hallen zu kümmern.

Auch Reparaturen gehören zum Job

Immer im Lernmodus

Damit der IT-Koordinator in der sich rasant weiterentwickelnden IT-Welt immer up to date bleibt, absolviert er wie alle seine Berufskollegen bei Dachser regelmäßig Aus- und Weiterbildungen. So können im Head Office in Kempten 14 Schulungsmodule – von rein technischen Schulungen wie VoIP&Wireless bis hin zu dem Training von Soft Skills – durchlaufen werden. „Bei allem Fokus auf berufliche Themen, geht es auch immer familiär zu. Das schätze ich sehr“, betont Oliver Jarmuszewski. Auch privat seien die IT-Koordinatoren ein gutes Team – so hat sich der Berliner beispielsweise außerhalb der Arbeitszeit mit Kollegen auf einer Berghütte im Allgäu getroffen.

Neue Entwicklungen und Anforderungen an die IT-Kollegen werden unter anderem im halbjährlich stattfindenden IT-Coordinators Competence Circle diskutiert – ein Gremium aus ausgewählten IT-Koordinatoren und IT-Führungskräften – bei dem jeder IT-Koordinator Themen mit einbringen kann und über die Ergebnisse informiert wird. Eine solche gute Zusammenarbeit im gesamten Netzwerk helfe auch beim Ausrollen neuer Technik an den verschiedenen Standorten, ist Jarmuszewski überzeugt. Im Herbst 2020 würden in Berlin-Schönefeld zum Beispiel neue Handhelds an die Fahrer ausgegeben, die eine noch einfachere Dokumentation der Lieferkette ermöglichen sollen. „Die Entwicklung geht immer weiter, das ist das Spannende an diesem Job. Irgendwann wird auch die künstliche Intelligenz in der Logistik eine immer größere Rolle spielen“, glaubt Jarmuszewski. Auch darauf ist er vorbereitet: „Als leidenschaftlicher Gamer habe ich schon viel von dem mitbekommen, was morgen auch in den Berufsalltag einziehen kann. Den Begriff Nerd verstehe ich als Kompliment – schließlich durfte ich mein Hobby zum Beruf machen. Damit erfüllt sich für mich ein Kindheitstraum, in dem unglaublich viel Zukunft steckt.“ **L. Becker**

IT-gesteuerte Logistik nach einem weltweit einheitlichen Standard schafft Transparenz über alle logistischen Funktionen hinweg. Dachser beschäftigt dazu insgesamt über 750 IT-Mitarbeiter. Das Herz der Corporate IT schlägt in Kempten (Deutschland), hinzu kommen Außenstellen in Malsch bei Karlsruhe (Deutschland) sowie in Chanverrie (Frankreich). Weltweit gibt es 230 IT-Koordinatoren, die in den Niederlassungen Kunden und Kollegen einen persönlichen IT-Support bieten und sie als erste Ansprechpartner vor Ort unterstützen.

AUF DER SICHEREN SEITE

Die chemische Industrie boomt in Spanien

Es ist gemacht für eine verlässliche Partnerschaft mit der Chemieindustrie: das unabhängige Sicherheits- und Qualitäts-Bewertungssystem SQAS. Im ganzen Dachser-Netzwerk sind schon 27 Niederlassungen damit bewertet. Nun ist auch der Standort San Sebastián in Spanien dazugekommen.

Die spanische Chemiebranche bleibt weiter auf Wachstumskurs. Für das vergangene Jahr prognostizierte der Fachverband FEIQUE einen Umsatzzuwachs bei chemischen Erzeugnissen um 2,6 Prozent auf 67,6 Milliarden Euro. Für 2020 erwartet der Verband ein Wachstum von 2,5 Prozent. Etwa 60 Prozent ihrer Umsätze erzielen die spanischen Chemieunternehmen im Ausland. Damit ist die Branche ein wichtiger Motor der spanischen Exportindustrie.

Zwar sind bei weitem nicht alle chemischen Produkte gefährliche Güter. Seit Einführung einer eigenen Gefahrgutorganisation auf der Iberischen Halbinsel vor rund fünf Jahren, hat Dachser Iberia jedoch eine sehr gute Basis geschaffen, das Wachstum der chemischen Industrie in Spanien zu begleiten. Die hohe Kompetenz für die Branchenlösung Dachser Chem-Logistics wird auch von unabhängiger Seite bestätigt. Mit der Niederlassung in San Sebastián hat kürzlich ein weiterer Standort in Spanien die SQAS-Bewertung für Transportdienstleistungen durchlaufen und darf sich nun SQAS Assessed Company nennen.

Das Sicherheits- und Qualitäts-Bewertungssystem SQAS (Safety and Quality Assessment for Sustainability) geht auf eine Initiative der Chemieunternehmen und der CEFIC (European Chemical Industry Council) zurück. Sie wollten einen transparenten Prozess schaffen, um Logistikdienstleistern höchste Standards bei Qualität, Sicherheit, Umwelt und sozialer Verantwortung abzufordern. Dabei bewerten unabhängige Gutachter die Unternehmen mit Hilfe eines standardisierten Fragenkatalogs.

Bereits 2016 durchlief Dachser Barcelona das erste SQAS-Assessment in Spanien. „Das SQAS-Assessment ist für uns besonders bedeutsam, weil sich die Chemieindustrie auf →

Antonio Garrido, Teamleader External Assessment & ADR European Logistics bei Dachser Iberia

> „Das SQAS-Assessment ist für uns besonders bedeutsam, weil sich die Chemieindustrie auf einen starken Logistikpartner verlassen will

Maximale Transparenz für mehr Sicherheit: Beim Safety and Quality Assessment for Sustainability, SQAS, bewerten unabhängige Auditoren die Logistikunternehmen mit Hilfe eines standardisierten Fragenkatalogs. Die Ergebnisse der Audits werden auf der Homepage der Cefic veröffentlicht.

einen starken Logistikpartner gerade beim Export verlassen will. Die wichtigsten Exportländer für unsere Kunden aus dem Chemiebereich sind Deutschland, Frankreich, Italien und Polen", erläutert Antonio Garrido, Teamleader External Assessment & ADR European Logistics bei Dachser Iberia in Madrid. Der Export mache rund 23 Prozent des Gesamtumsatzes mit chemischen Produkten in Spanien aus.

Der Weg zur erfolgreichen SQAS Bewertung sei anspruchsvoll, sagt Garrido. Im Mittelpunkt steht dabei ein umfangreicher Fragebogen, unterteilt in die übergreifenden Themen Management System und Verantwortung, Risikomanagement, Personalwesen sowie Leistungsanalyse und Management-Review. Eine effiziente Bearbeitung und erfolgreiche Bewertungen machen die enge, vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Bereich Network Management Organization des Kemptener Dachser Head Office und den Fachabteilungen aus dem regionalen Head Office Iberia sowie der große Einsatz der Kollegen vor Ort in San Sebastián möglich.

Ein Top-Niveau sicherstellen

In Kempten unterstützt ein Team rund um SQAS-Expertin Nicole Sommerlatte die Vorbereitung und Durchführung des Assessments in den europäischen Niederlassungen. So auch in San Sebastián. „Dadurch wird sichergestellt, dass der Praxisbezug niemals verloren geht und Verbesserungspotentiale permanent auf andere Niederlassungen übertragen werden können", erklärt Jens Müller, Head of Network Management Organization. Dabei sei der interne Anspruch oftmals sogar höher als der der unabhängigen Auditoren. Habe eine Niederlassung einmal eine Bewertung, müsse sie diese zudem in regelmäßigen Abständen erneuern. „Wir geben dazu den Landesgesellschaften exakt vor, auf welche anerkannten Assessment-Gesellschaften sie zurückgreifen dürfen, um sicherzustellen, dass die Ergebnisse auch vergleichbar sind und bleiben", so Müller weiter. So gab es allein im vergangenen Jahr zehn sogenannte Re-Assessments. In diesem Jahr stehen sechs weitere Erneuerungen und zwei First Assessments an.

Insgesamt haben sich im europäischen Dachser-Netzwerk schon 27 Niederlassungen der SQAS-Bewertung unterzogen. Regionale Unterschiede gibt es dabei nicht. „Wir haben in allen europäischen Ländern exakt die gleich hohen Qualitätsansprüche an unsere Niederlassungen. Daher erwarten wir auch für unsere Niederlassungen im europäischen Ausland die gleichen sehr guten SQAS-Ergebnisse, die üblicherweise weit über dem Branchenschnitt liegen", betont Müller.

„Verfügt ein Transportdienstleister über eine SQAS-Bewertung, kann der Kunde klar erkennen, dass er auf der sicheren Seite ist: Sei es die Handhabung und Verladung, die Sicherheit der Infrastruktur, die Fahrsicherheit, das Umwelt- und Qualitätsmanagement oder die Prävention von Gesundheitsrisiken", erklärt Garrido.

Der wichtigste Effekt, den ein SQAS-Assessment habe, sei die Verbesserung der internen Kontrollen und Prozesse. „Vor allem also bei der Qualität, der Nachhaltigkeit, der Gesundheit und der Sicherheit", so Garrido. Die verbesserten Abläufe und die entsprechenden Schulungen versetzen die Mitarbeiter in die Lage, ihre Aufgaben sicher und qualitativ besser zu machen. Das gelte auch für die nachgelagerten Dienstleister. „SQAS hat auch für unsere Transport-Subunternehmer eine erhebliche Bedeutung. Durch die Implementierung des BBS-Programms (Behavior Based Safety) verbessern sich die Handhabung und das Beladen durch die Fahrer", lobt Garrido. „Die Implementierung von SQAS ist ein weiterer Schritt, um unsere Position als bevorzugter Partner für Unternehmen der chemischen Industrie zu festigen."

A. Heintze

Dachser in San Sebastián

IM DIALOG

Höchsten Standards verpflichtet

Eine SQAS-Bewertung ist eine besondere Herausforderung für Logistikdienstleister in der Chemiebranche. Jens Müller, Head of Network Management Organization bei Dachser, über den Wert eines solchen unabhängigen Qualitäts- und Sicherheits-Checks.

Herr Müller: Was bedeutet ein SQAS-Assessment für Dachser?

Jens Müller: Den Ursprung hat SQAS grundsätzlich in der Chemiebranche. Dort sind Standards zu Qualität, Sicherheits- und Umweltthemen traditionell enorm wichtig und haben seit langem einen extrem hohen Stellenwert. Darum haben die SQAS-Assessments auch für Dachser eine große Bedeutung. Das System kombiniert sowohl Qualitäts- und Sicherheits-, als auch Umweltschutzmanagement-Elemente. Also exakt die Elemente, denen sich Dachser besonders verpflichtet fühlt und die fest in den Unternehmensstrategien verankert sind. Mit SQAS dokumentieren wir also die eigenen Qualitätsansprüche gegenüber den Märkten und den Kunden.

Was unterscheidet SQAS von Zertifizierungen wie ISO?

Die SQAS-Assessments sind gegenüber eher theoretisch abgeleiteten Zertifizierungen oder Siegeln sehr praxisnah und auf komplette logistische Netzwerke abgestimmt. Nachdem wir in der Business Line European Logistics auch einen großen Anteil an chemischen Produkten und Gefahrgut befördern, ist SQAS eine ideale Bestätigung unserer selbst definierten Regularien. Oftmals liegen unsere Standards dabei bedeutend höher, als es der Gesetzgeber vorsieht.

Können Sie ein Beispiel für die untersuchten Bereiche nennen?

Interessant ist beispielsweise, dass das System sowohl einen Fragebogen für den Transport Service als auch für das Warehouse vorsieht. Damit deckt es sehr detailliert die unterschiedlichen Ansprüche ab. Nachdem Dachser einige sehr große Gefahrstofflager betreibt, hilft uns SQAS dabei, die verschiedenen Prozesse detailliert zu analysieren, zu vergleichen und zu beurteilen – und dies auch überzeugend gegenüber den Kunden zu kommunizieren.

Was hat der Kunde davon?

Die Kunden können sich dank SQAS sicher sein, dass sich Dachser für hervorragende Logistikprozesse, Qualität, Umwelt, Gesundheit und Sicherheit einsetzt sowie sich im Bereich Corporate Social Responsibility engagiert. Dies wird von Unternehmen der chemischen Industrie gefordert. Außerdem haben die Kunden jederzeit die Möglichkeit, an den Assessments teilzunehmen. Transparenter und wirksamer kann eine Beurteilung eines Logistikdienstleisters nicht sein.

Investitionen in die Zukunft

FINNLAND IM VORWÄRTSGANG

Dachser stellt in Finnland die Weichen auf weiteres Wachstum – im Landverkehr genauso wie bei der Luft- und Seefracht.

Dachser baut sein Geschäftsmodell im Landverkehr für den finnischen Markt weiter aus. In Kerava, rund 30 Kilometer von der Hauptstadt Helsinki entfernt, entsteht eine rund 4.600 Quadratmeter große Anlage, die den Umschlag aller eingehenden Landverkehrsgüter sowie die Belieferung der Metropolregion Helsinki sicherstellen soll. Der Start für das neue Landverkehrsterminal ist bereits für die zweite Jahreshälfte 2020 geplant.

„Unser Geschäft ist in den letzten fünf Jahren deutlich gewachsen. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, unser Betriebsmodell zu überarbeiten und unsere Marke wie auch unsere Dienstleistungen im finnischen Markt sichtbarer zu positionieren", sagt Tuomas Leimio, Managing Director, European Logistics Finland, Dachser Finland Oy. Dadurch biete der Logistikdienstleister Finnlands Exportbranche eine bessere internationale Anbindung sowie ein optimiertes Serviceangebot für Sendungen aus ganz Europa nach Finnland.

Dachser Finland Air & Sea Logistics mit neuer Führung

Einen Personalwechsel gibt es bei Dachser Finland Air & Sea Logistics Oy. Petri Kallio hat im Oktober 2019 die Nachfolge von Juha Isohanni als Managing Director Air & Sea Logistics Finland angetreten. Der 51-jährige Finne berichtet an Thomas Krüger, Managing Director von Dachser Air & Sea Logistics EMEA.

„Petri ist mit 30 Jahren Berufserfahrung ein sehr erfahrener Manager in der Logistikbranche", sagt Thomas Krüger. „Er kennt den finnischen Markt sehr gut und verfügt über eine Fülle von Fachkenntnissen in Bezug auf mehrere Verkehrsträger sowie die Gestaltung von Lieferketten und das Key-Account-Management. Wir freuen uns darauf, unsere Aktivitäten in Finnland mit ihm an Bord weiter zu entwickeln", so Krüger.

Spatenstich in Kerava: v.l.n.r. Karli Lambot, Mitglied des Verwaltungsrates, ACE Logistics Group AS, Jens Lengefeld, Head of Partner Hub & Traffic Organization Dachser, Andres Matkur, Geschäftsführer ACE Logistics Group AS, Tuomas Leimio, Managing Director European Logistics Finland, Dachser Finland Oy, Wolfgang Reinel, Managing Director EL North Central Europe Dachser und Michael Schilling, COO Road Logistics Dachser

+++ SPATENSTICH IN WADDINXVEEN +++ Mitte Dezember fand der Spatenstich für die Erweiterung des Dachser Logistikzentrums Rotterdam in Waddinxveen in Südholland statt. Das neue Warehouse wird voraussichtlich ab Oktober 2020 in Betrieb genommen und bietet 17.278 Quadratmeter Lagerkapazität. Durch die Erweiterung verfügt der Logistikdienstleister in Waddinxveen dann über rund 93.000 Quadratmeter, davon mehr als 50.000 Quadratmeter Lagerfläche. +++

V.l.n.r.: Willem Goosens, Leiter Kontraktlogistik Dachser Logistikzentrum Rotterdam, Edwin Vermeulen, General Manager Dachser Logistikzentrum Rotterdam, Henk Bakker, Direktor Van Uden Logistic Site Investments B.V., Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux, Rene van Zandbergen, Leiter Kontraktlogistik Dachser Benelux

+++ NEUER MANAGING DIRECTOR BEI DACHSER IRELAND +++ John van den Berg hat zu Jahresbeginn die Geschäftsführung von Dachser Ireland übernommen. Er tritt die Nachfolge von Albert Johnston an, der in den Ruhestand geht. John van den Berg ist seit 2006 bei Dachser tätig, seit Juli 2019 bei der irischen Landesgesellschaft. Der 49-jährige Niederländer startete seine Karriere bei Dachser in Waddinxveen nahe Rotterdam als Leiter des Kundenservice und Controlling. 2011 wechselte John van den Berg zur Niederlassung Zevenaar an der deutsch-niederländischen Grenze, wo er 2013 die Niederlassungsleitung übernahm. Im Rahmen einer intensiven Einarbeitungsphase hat sich John van den Berg sehr erfolgreich in die letzten Schritte der Integration und Umsetzung des Rebranding von Johnston Logistics zu Dachser Ireland eingebracht. +++

+++ DACHSER BRASILIEN MIT NEUEM BÜRO IN CURITIBA +++ 45 Prozent mehr Fläche für Büros: In Curitiba hat Dachser Brazil seine Geschäftstätigkeiten im Bundesstaat Paraná weiter ausgebaut. Die Hauptstadt ist eines der wichtigsten Export- und Importzentren des Landes, wo der Logistikdienstleister seine Luft- und Seetransportleistungen mit den Landverkehren verknüpft. Der Hafen von Paranaguá liegt etwa 90 Kilometer entfernt und bildet das Tor zum übrigen Brasilien sowie nach Argentinien, Bolivien und Paraguay. Darüber hinaus öffnet der Flughafen São José dos Pinhais im Großraum Curitiba die Wege für Luftfracht in internationale Märkte. +++

+++ ERWEITERUNG IN ÖHRINGEN +++ Dachser baut seine Niederlassung im Baden-Württembergischen Öhringen aus. Bis zum Sommer 2020 soll die bestehende Umschlaghalle um 3.500 Quadratmeter vergrößert werden. Gleichzeitig wird auch das Bürogebäude um eine Etage mit 600 Quadratmeter Grundfläche aufgestockt. Die Investitionssumme liegt bei rund 9,5 Millionen Euro. Die aktuell rund 230 Mitarbeiter der Niederlassung transportieren europaweit im Industriegüterbereich zirka 57.400 Sendungen pro Monat, mit einer jährlichen Gesamttonnage von rund 302.100 Tonnen. Insgesamt entstehen durch die Erweiterungsmaßnahmen 25 neue Arbeitsplätze. +++

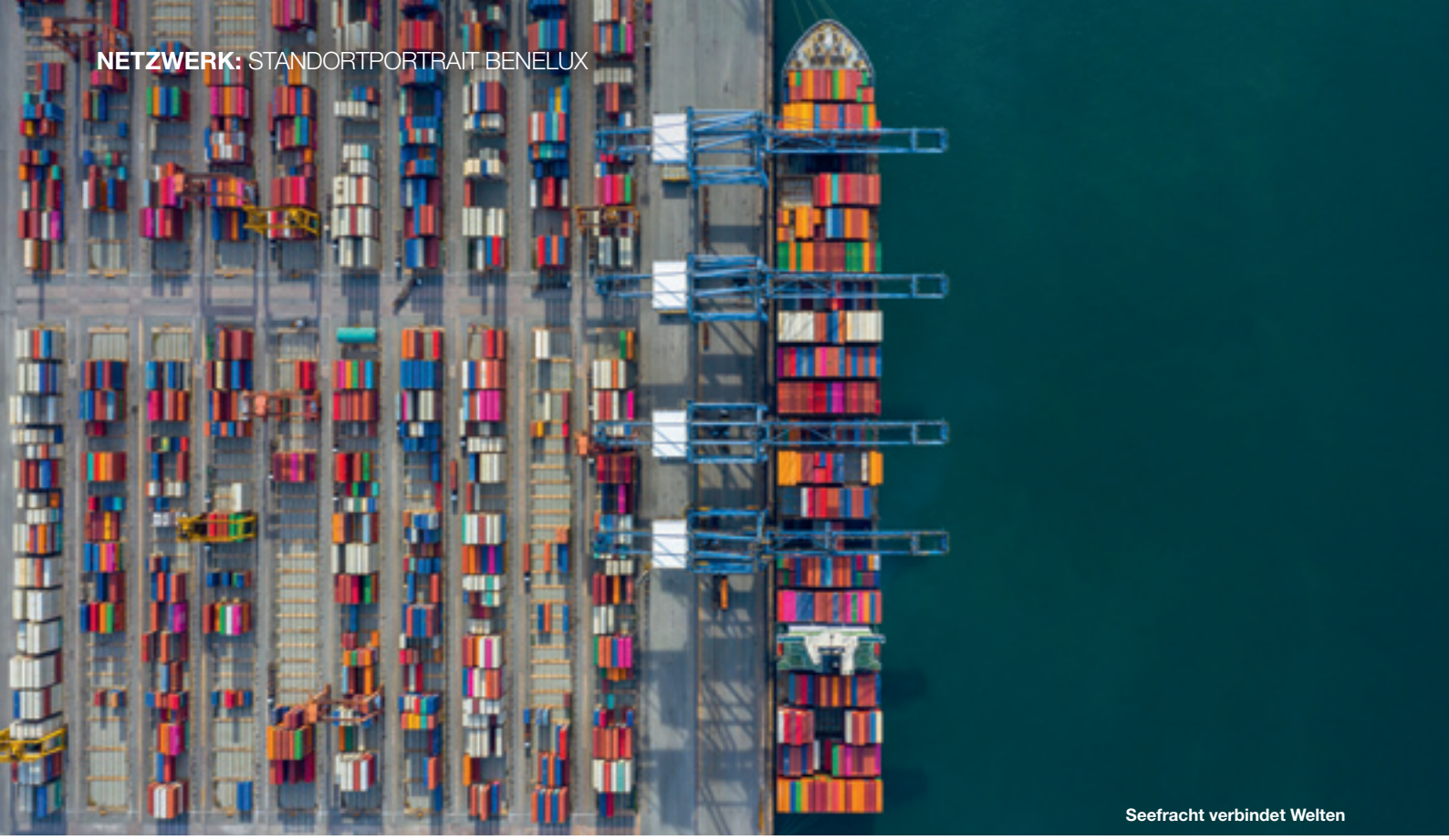
EIN NETZWERK FÜRS NETZWERK

Für die weltweite Logistik gehört Benelux zu den Schlüsselregionen. Ein dichtes Verkehrsnetz samt globaler Anbindung bietet ideale Voraussetzungen für integrierte Supply Chains.

Es ist ein Netzwerk mit historischer Dimension: Benelux. Seit über 75 Jahren bilden die drei westeuropäischen Nachbarn Belgien, Niederlande und Luxemburg eine Union. Bekannt ist diese unter dem Begriff Benelux. Noch während des 2. Weltkriegs schlossen sie sich 1944 zu einer Zollunion zusammen, die 1958 zu einer Wirtschaftsunion erweitert wurde. Man war ja auch erprobt im Miteinander. Seit dem frühen Mittelalter waren die drei Monarchien immer wieder auf unterschiedlichste Weise wirtschaftlich und kulturell miteinander verbandelt.

Heute steht Benelux vor allem für das gemeinsame Auftreten dreier kleiner Einzelstaaten in kulturellen und politischen Fragen. Rund 30 Millionen Menschen leben hier auf einer Fläche von knapp 75.000 Quadratkilometern. Ein →

Tor zur Welt: Rotterdam



Seefracht verbindet Welten

Aufgrund der geografischen Lage in Europa spielen die Benelux-Länder (Niederlande, Belgien und Luxemburg) eine wichtige Rolle in der Logistik. Im Jahr 2011 wurde Aat van der Meer zum Landesleiter von Dachser EL in Benelux ernannt. 2014 übernahm er außerdem die Verantwortung für den Geschäftsbereich Air & Sea Logistics in diesen Ländern, um die Zusammenarbeit der Geschäftsbereiche European Logistics und ASL zu optimieren.

interessanter Markt, der noch attraktiver wird, wenn man bedenkt, dass im Umkreis von 500 Kilometern mehr als die Hälfte der Kaufkraft der Europäischen Union angesiedelt ist.

Attraktive Tore zur Welt

Mit den Häfen in Rotterdam, Antwerpen, Gent und Zeebrugge sowie den Flughäfen Schiphol nahe Amsterdam, Maastricht Airport und Brüssel-Zaventem verfügt das Staatennetzwerk Benelux über attraktive und leistungsfähige Tore zur Welt. Diese internationalen Drehkreuze sind über Autobahnen, Eisenbahnstrecken und Wasserwege eng mit den Produktions- und Konsumzentren der Region und ihrer Anrainer verbunden.

Aufgrund dieser Stellung als eines der wichtigsten Zentren des europäischen Binnenmarkts spielt die Logistik- und Vertriebsbranche in der Wirtschaft der Region eine besonders starke Rolle. Die multimodale Erreichbarkeit von Belgien und den Niederlanden ist hochgeschätzt, wobei sich die Aktivitäten in Belgien insbesondere auf die Gegenden rund um das geografische Dreieck Brüssel-Antwerpen-Gent und den Flughafen Charleroi konzentrieren. In den Niederlanden spielt die sogenannte Randstad, das Gebiet zwischen Amsterdam, Rotterdam, Utrecht und Den Haag, eine bedeutende Rolle.

Logistik auf Wachstumskurs

Dachser ist bereits seit 1975 in den Niederlanden und Belgien präsent. Seither stehen die Zeichen auf Wachstum. Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux, erinnert sich: „Wir haben mit Dachser konsequent Meilensteine in Benelux gesetzt. Dazu zählte 2007 unsere neue Niederlassung in Waddinxveen bei Rotterdam, 2011 kam ein Standort in Luxemburg hinzu. 2012 folgte der weitere Ausbau unserer ersten Niederlassung in den Niederlanden, in Zevenaar, auf 10.000 Quadratmeter Umschlagfläche.“ Seither habe sich in der Region viel getan. „Wegen des großen Wachstums haben wir auch den Standort Waddinxveen erheblich ausgebaut. Hier steht mittlerweile die Zentrale unserer Benelux-Organisation. Ende 2019 konnten wir den Grundstein für ein neues Warehouse mit 17.000 Quadratmeter Fläche legen.“

Auch im benachbarten Belgien, so van der Meer, habe Dachser seine Kapazitäten erheblich ausgebaut. Mit dem Umzug in einen Neubau am Standort Willebroek bei Antwerpen seien 2014 über 7.000 Quadratmeter moderne Umschlagflächen entstanden. Ein weiterer Ausbau ist für 2021 in Planung. Der Standort in Mouscron, etwa 100 Kilometer westlich von Brüssel, wurde 2015 ausgebaut und bietet nun über 8.400 Quadratmeter Umschlagfläche sowie 5.000 Quadratmeter Lagerfläche. Im luxemburgischen Grevenmacher hat sich der Wachstumstrend ebenfalls bestätigt und weiter fortgesetzt. Der Umsatz stieg dort im Geschäftsjahr 2018 um 11,3 Prozent, die Tonnage um 6,4 Prozent und die Anzahl der Sendungen um 6,1 Prozent. Auch der Mitarbeiterstamm ist erheblich gewachsen. Mittlerweile stehen bei Dachser Benelux rund 800 Mitarbeiter auf der Gehaltsliste.

Vernetzte Netzwerke

Für Aat van der Meer sind solche Zahlen auch ein Beleg dafür, dass die langfristige Investitionspolitik von Dachser in die richtige Richtung führt. Man habe neben dem Ausbau der Gebäude auch in Informationstechnologie, technische Ausrüstung und Personal investiert. Vor allem das Thema Interlocking, also die konsequente Verbindung des globalen Air & Sea-Netzwerkes mit dem umfassenden europäischen Landverkehrsnetzwerk von Dachser, hat in den Beneluxländern einen besonders hohen Stellenwert.

Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux

> Wir können in Benelux weltweite Supply Chains aus einer Hand bieten

Ein großer Vorteil ist dabei die Nähe der Niederlassungen Waddinxveen und Willebroek zu den wichtigen Häfen in Rotterdam, wo 2018 14,5 Millionen TEU umgeschlagen wurden, und Antwerpen mit rund 11 Millionen TEU Umschlag.

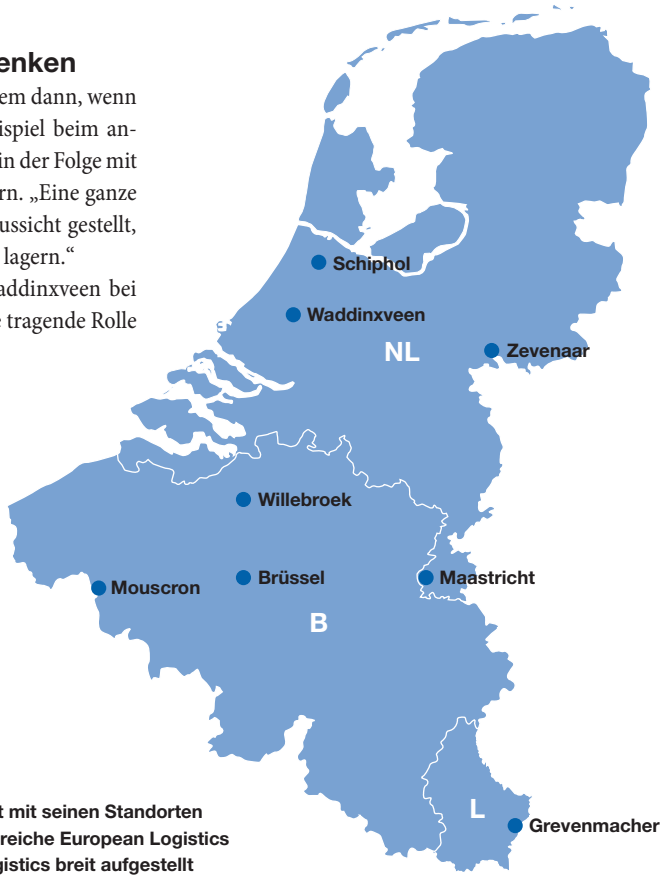
Interlocking bereitet den Dachser-Kunden durchgängige und transparente Wege in alle für sie relevanten Märkte rund um den Globus. Beschaffung, Produktion und Distribution lassen sich dabei stets intelligent und verlässlich miteinander vernetzen. „Die Beneluxländer bilden eine wichtige Schnittstelle für den Welthandel. Wir haben deswegen hier unsere Präsenz stetig ausgebaut und das europäische Netzwerk weiter verdichtet", erklärt van der Meer. „Die Vernetzung unserer Business Fields Road Logistics und Air & Sea Logistics wird auf allen Ebenen, von der IT bis zum Verkauf, weiter vorangetrieben. Wir können so weltweite Supply Chains aus einer Hand bieten; mit dem besten, was wir im europäischen Landverkehr und in der globalen Luft- und Seefracht zu bieten haben", fügt Aat van der Meer hinzu.

Veränderungen vor- und mitdenken

Die Stärke von Netzwerken zeigt sich vor allem dann, wenn sich die Verhältnisse ändern. Wie zum Beispiel beim anstehenden Brexit. Aat van der Meer rechnet in der Folge mit weiteren Zuwächsen in den Benelux-Ländern. „Eine ganze Reihe von Unternehmen haben schon in Aussicht gestellt, ihre Waren dann hier auf dem Kontinent zu lagern."

Das neue Lager für Kontraktlogistik in Waddinxveen bei Rotterdam, so van der Meer, solle dann eine tragende Rolle spielen, um die Anforderungen der Kunden bestens zu erfüllen. Mit seiner gut ausgebildeten Mannschaft sieht Aat van der Meer Dachser Benelux gut für die Zukunft aufgestellt. „Wir sind nicht nur perfekt ins Dachser-Netzwerk integriert und können unseren Kunden 350 tägliche Abfahrten innerhalb Europas und in andere Länder bieten, wir haben dazu auch top Mitabeiter. Sie sind in der Lage schnell zu reagieren und verstehen die Bedürfnisse unserer Kunden, die wie sie aus anderen Teilen der Welt kommen", sagt er stolz.

Zur Sicherung einer solchen hohen Qualität arbeite Dachser in der Nachwuchsentwicklung mit verschiedenen Schulen zusammen und habe mittlerweile das duale Ausbildungssystem in den Logistikberufen etabliert. Für Aat van der Meer verbindet sich damit ein klares Ziel: „Netzwerke werden von Menschen für Menschen gemacht. Indem wir junge Menschen dafür begeistern, gestalten wir Zukunft – für Dachser und für unsere Kunden." **K. Fink**



Dachser Benelux ist mit seinen Standorten für die Geschäftsbereiche European Logistics sowie Air & Sea Logistics breit aufgestellt

IM PROFIL

Dachser Benelux

EL Netherlands
Sendungen: 1.617.500
Tonnage: 692.800
Palettenstellplätze: 32.370
Niederlassungen: Zevenaar, Waddinxveen
Mitarbeiter: 445

EL Belgium
Sendungen: 1.192.500
Tonnage: 535.800
Palettenstellplätze: 3.160
Niederlassungen: Willebroek, Mouscron
Mitarbeiter: 321

EL Luxembourg
Sendungen: 219.800
Tonnage: 79.600
Niederlassungen: Grevenmacher
Mitarbeiter: 42

Dachser Air & Sea Logistics Benelux
Sendungen: 12.000
Tonnage: 11.700
Niederlassungen: Rotterdam, Schiphol, Maastricht, Brüssel (Sales Office)
Mitarbeiter: 30

(Stand 2018)

CHANCEN FÜR MUTIGE

**Heute pflanzen,
was morgen Früchte trägt.**

Was bringt die Zukunft? Wohin steuern wir? Welcher Kompass leitet uns? Am Beginn eines neuen Jahrzehnts richtet sich der Blick nach vorn. Dachser CEO Bernhard Simon über die Verantwortung des Familienunternehmens gegenüber kommenden Generationen.

Wenn es darum geht, das Wort des Jahres zu küren, dann hat „Zukunft" derzeit wohl beste Chancen. „Fridays for Future", „Scientists for Future", „Artists for Future", „Economists for Future".... Wo man sich umschaut in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, ist der Blick zum Start ins neue Jahrzehnt nach vorn gerichtet. Das ist gut gemeint, allerdings gerät dabei die Inanspruchnahme der Zukunft mitunter schon etwas inflationär. Schon Victor Hugo (1802–1885) hat dazu sehr treffend festgestellt: „Die Zukunft hat viele Namen: Für Schwache ist sie das Unerreichbare, für die Furchtsamen das Unbekannte, für die Mutigen die Chance."

Der französische Schriftsteller hat damit dem Nachdenken über die Zukunft die Richtung gewiesen. Bedeutsame Veränderungen entstehen, wenn sich eine Vision mit Realismus und Pragmatismus verbindet, um daraus in eine konkrete Umsetzung zu kommen. Zum Beispiel beim Thema Klimawandel: Es ist aller Ehren wert, wenn Unternehmen versprechen, CO_2-neutral zu werden. Nur hört man sehr selten, wie dies praktisch gelingen soll und welche konkreten Pläne, Maßnahmen und Techniken zu diesem anspruchsvollen Ziel führen sollen. Die Auslagerung der Verantwortung für Lösungen an Kompensationsagenturen, die Entwicklungsprojekte in unterentwickelten Regionen fördern und damit ein zählbares CO_2-Vermeidungsäquivalent für die Nachhaltigkeitsbilanz von Unternehmen liefern, kann noch nicht alle Fragen für die Gestaltung einer nachhaltigen Unternehmenszukunft beantworten. Es bleibt zum einen zu klären, wie der daraus zu erwartende große Strom an finanziellen Mitteln wirklich in kurzer Zeit nachhaltig sinnvoll eingesetzt werden kann. Und dann müssen die Zertifizierungssysteme auch kritischen Wirkungsprüfungen unterzogen werden, bei denen sie nachweisen, dass sie auch wirklich halten, was sie versprechen.

Unzweifelhaft ist, dass der aktuelle Impuls in der Nachhaltigkeits- und Klimapolitik so kraftvoll ist, dass er in den nächsten Jahren einen spürbaren Einfluss auf die Gestaltung unserer Dienstleistungen haben wird. Die Politik setzt dazu entsprechend den Rahmen über Gesetze, Verordnungen und entsprechende Normen. Für Dachser verbindet sich mit Blick auf Victor Hugos Zukunftsbilder dabei nichts Unerreichbares und schon gar nicht etwas Unbekanntes.

Zukunftsfähigkeit in der DNA

Zukunftsfähigkeit und die Ausrichtung auf kommende Generationen sind beim Familienunternehmen Dachser fest verankert. Und damit auch eine übergreifende Vorstellung von Corporate Responsibility, also der Verortung und Verankerung des Familienunternehmens innerhalb der Gesellschaft. Dachser hat seit seiner Gründung Zukunft immer als Chance verstanden. Unsere dezidiert werteorientierte Unternehmensführung bildet dabei einen Dreiklang von Strategie, Struktur und Kultur. Die Dachser-Familie wird so zum aktiv mitgestaltenden Teil der Gesellschaft innerhalb einer freiheitlich, pluralistisch agierenden Demokratie. Dazu gehört, dass das Unternehmen stets Verantwortung für Mitarbeiter und Umwelt übernommen hat.

Was bei Dachser längst selbstverständlich ist, wird andernorts gerade weiter nach oben auf die Agenda verlagert. Vor etwa einem Jahr hatte Larry Fink, der CEO des internationalen Vermögensverwalters Black Rock, für Aufsehen gesorgt, als er in einem offenen Brief Unternehmen und Konzerne mahnte, ihren Sinn nicht nur im Maximieren von Gewinnen zu sehen, sondern darüber hinaus auch drängende gesellschaftliche und ökologische Fragen unserer Zeit zu beantworten. Nicht zuletzt auch weil junge Menschen zunehmend nach dem übergeordneten Sinn ihrer Arbeitsleistung für Gesellschaft und Umwelt fragen und davon auch die Entscheidung für einen Arbeitgeber abhängig machen. Unternehmen, so Finks These, denen es gelingt, aus dem Mittel-Zweck-Utilitarismus auszubrechen und die deutlich mehr verfolgen als die Maximierung der finanziellen Profite, seien in der Lage, zu einem Übertritt in das anstehende „neue Zeitalter des Sinns" beizutragen.

Aus unserer Sicht muss der Blick vor allem wieder auf die Fragen gerichtet werden, welchen Nutzen ein Unternehmen durch seine Produkte und Dienstleistungen stiftet und wie es dabei Gewinne erwirtschaftet. Unternehmensethik setzt bereits weit vor „der Spende für den guten Zweck" an. Es geht vor allem darum, wie Gewinne erwirtschaftet werden und weniger darum, was man damit macht.

Nachhaltigkeit taugt nicht als Mode

Eine künstliche Suche nach Sinn geht für Dachser daher am eigentlichen Kern des ehrlichen und ernsthaften →

Bernhard Simon, CEO von Dachser, sieht das Familienunternehmen dank seiner Werteorientierung für die Zukunft gut aufgestellt.

Umgangs mit Unternehmen, Gesellschaft, Mitarbeitern und Umwelt vorbei. Wer „sozial" und „ökologisch" nur als Labels bedient, wird diese vielleicht auch genauso leicht wieder über Bord werfen, wie er sie sich angeheftet hat.

Sinn und Zweck in seiner eigenen „for Future"-Orientierung muss Dachser nicht eigens suchen oder gar neu erfinden: Der Daseinszweck des Unternehmens war und ist die vernetzte Logistik, und das mit großer Passion über Generationen hinweg. Die Grundlagen der Dachser Unternehmensführung bilden stabile Werte, Unternehmertum und Überzeugungen von einer Logistik, die für unsere Kunden immer eine Verbesserung der Logistikbilanz darstellt. Darin wurzelt die Identität des Familienunternehmens. Dies motiviert uns in unserem Tagesgeschäft, im Aufbau und der Ausgestaltung des Unternehmens sowie im partnerschaftlichen Umgang mit Kunden und Mitarbeitern.

Vor diesem Hintergrund konnte Dachser immer auf „gesunde" Weise wachsen und wird dies auch weiter tun. Gleichzeitig wissen wir aber auch, dass Wachstum im Zuge der Internationalisierung und Globalisierung zunehmend hohe Anforderungen an die Lenkung und Steuerung des Unternehmens stellt. Bereits in den neunziger Jahren hatten wir deswegen einen eigenen Bereich für Strategie und Unternehmensentwicklung geschaffen, in dem das Management für die strategischen Schwerpunktprogramme unserer Geschäftsfelder angesiedelt wurde. Darüber hinaus hat das Thema Compliance mit dem kontinuierlichen Bewusstmachen von Verhaltensregeln, die auf der Dachser-Kultur und weltweit allgemeingültigen ethischen Grundnormen aufbauen, eine zentrale Bedeutung und Verankerung in der Organisationsstruktur für die globale Unternehmenssteuerung erhalten.

Nur wer ein Ziel hat, wird dort auch ankommen

Dahinter stand damals wie heute die Erkenntnis, dass wir eine zukunftsorientierte, innovative Logistik nur dann erfolgreich gestalten können, wenn wir in den Regionen, eingebettet in unserem verbindlichen Verhaltenskodex, maximal nahe an unseren Mitarbeitern und Kunden sind und stets gemeinsam mit ihnen die beste Lösung in unseren Netzwerken finden. Damit konnten wir einerseits eine dynamische Internationalisierungsstrategie realisieren und gleichzeitig unter dem Motto: „one world – one company – one network" die immer tiefergehende Integration aller unserer Strukturen und Prozesse zum Nutzen für unsere Kunden sicherstellen.

Alle Möglichkeiten ausschöpfen

Bei Dachser gehört die Bündelung von Verkehren von Anfang an zum Geschäftsmodell. Damit verbindet sich zugleich einer der wichtigsten Ansatzpunkte für Nachhaltigkeit, nämlich das maximale Ausnutzen des Frachtraums und damit die Minimierung der CO_2-Emissionen pro beförderter Einheit. Es liegt im ureigenen Interesse von Dachser und unseren Kunden, zur weiteren Optimierung der Effizienz alle Möglichkeiten der Digitalisierung und der IT – bei Kunden wie beim Dienstleister – zu nutzen.

Auch deswegen haben wir vor Jahren mit der Einrichtung der Corporate Unit Corporate Solutions, Research & Development, nachhaltige Zukunftsgestaltung zum festen Bestandteil einer strategisch geführten Unternehmensentwicklung von Dachser gemacht. Alles, was technisch und ökonomisch für eine nachhaltige Logistik sinnvoll ist, werden wir kontinuierlich und gezielt weiter vorantreiben und praktisch umsetzen. Wie zum Beispiel unser Innovationsprojekt zur emissionsfreien Stückgutbelieferung von Innenstädten, das in Stuttgart seinen Anfang nahm und mittlerweile in verschiedenen Städten ausgerollt wird.

Uns geht es nicht um die großen Schlagzeilen, vielmehr konzentrieren wir uns auf die breite Realisierung der ständig gegangenen vielen kleinen Schritte, die in ihrer Gesamtheit im Zeitverlauf erst die gewünschte Wirkung erzielen. Diesen Weg gehen wir wohlgemerkt nicht erst seit heute, er ist vielmehr gute Tradition. Die Ergebnisse finden ihren breit gefächerten Ausdruck in unserer Infrastruktur und unseren Logistikprozessen.

Die damit verbundene unbedingte Qualität überzeugt Kunden weltweit davon, ihre Wertschöpfung mit Hilfe von Dachser zu vertiefen. Das gelingt, weil das Unternehmen mit allen Mitarbeitern seine Werte bewusst lebt. Daraus leitet Dachser zugleich eine Selbstverpflichtung für gesellschaftliches Engagement ab und bringt so als Corporate Citizen auf seine ganz eigene Weise Sinn und Zweck des Unternehmens in Einklang. Und was bedeutet dies für die Zukunft von Dachser? Frei nach Victor Hugo: Wir sehen in ihr vor allem eine Chance. Nutzen wir sie.

ENTSCHWEFELT

Auf den Weltmeeren soll es sauberer werden. Mit einer neuen Verordnung will die Internationale Schifffahrtsorganisation IMO die Schwefelemissionen von Schiffen in den nächsten fünf Jahren um 77 Prozent reduzieren. Mit der IMO 2020, die seit Januar in Kraft ist, soll die weltweite Luftbelastung durch Schwefeloxide um 68 Prozent verringert werden. Das heißt: weniger saurer Regen und ein wichtiger Beitrag gegen die Versauerung der Ozeane.

DACHSER
Intelligent Logistics

MOVE THE WORLD.
MOVE YOUR FUTURE.

BEWIRB DICH JETZT
Komm zu uns als Taktgeber der Weltwirtschaft: **www.dachser.de/karriere**