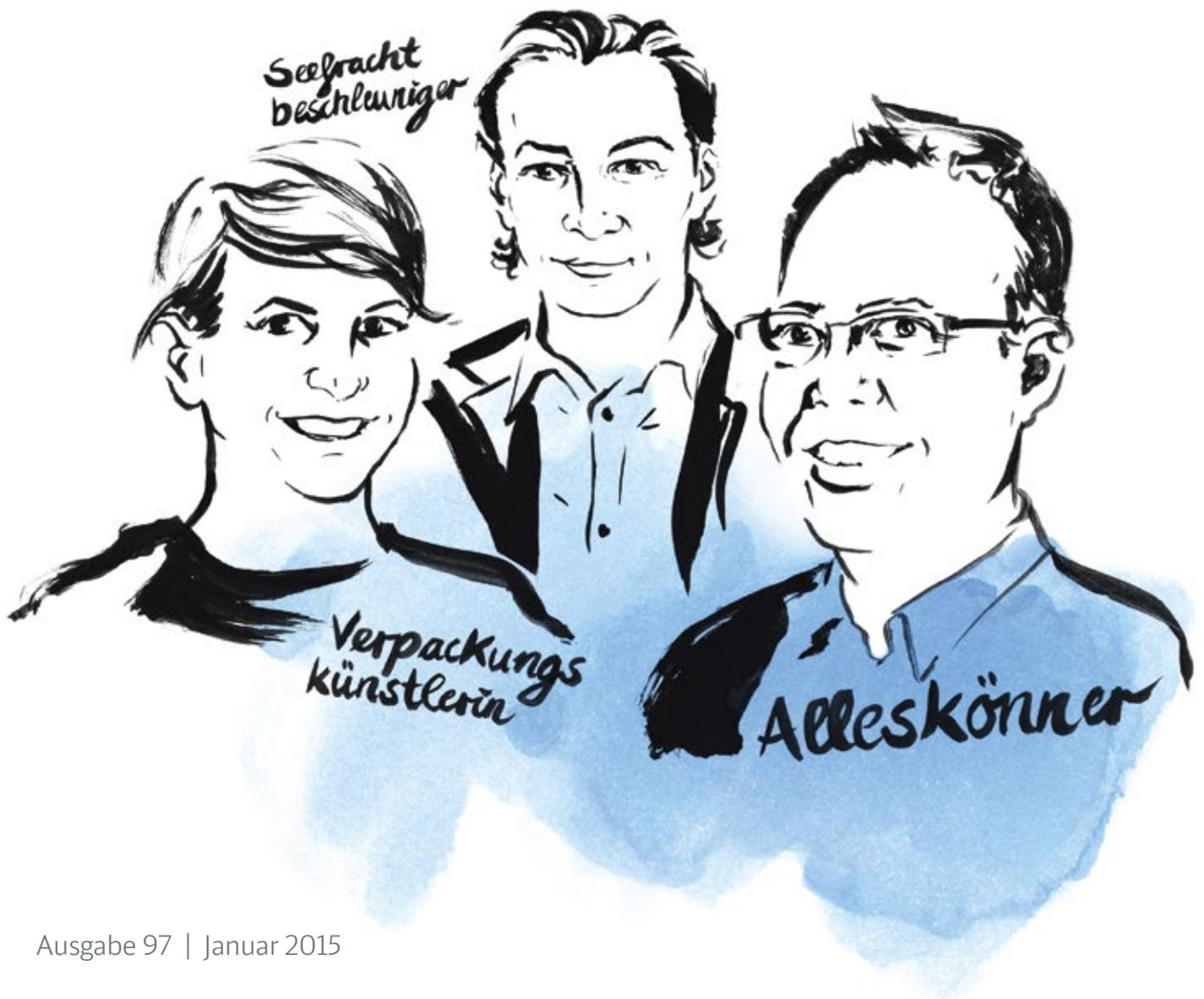


aktuell

Kundenmagazin der Schenker Deutschland AG



Ausgabe 97 | Januar 2015

Starke Köpfe der Logistik
Abenteurer unserer Zeit

A good **Feeling.**
Made by
DB Schenker.



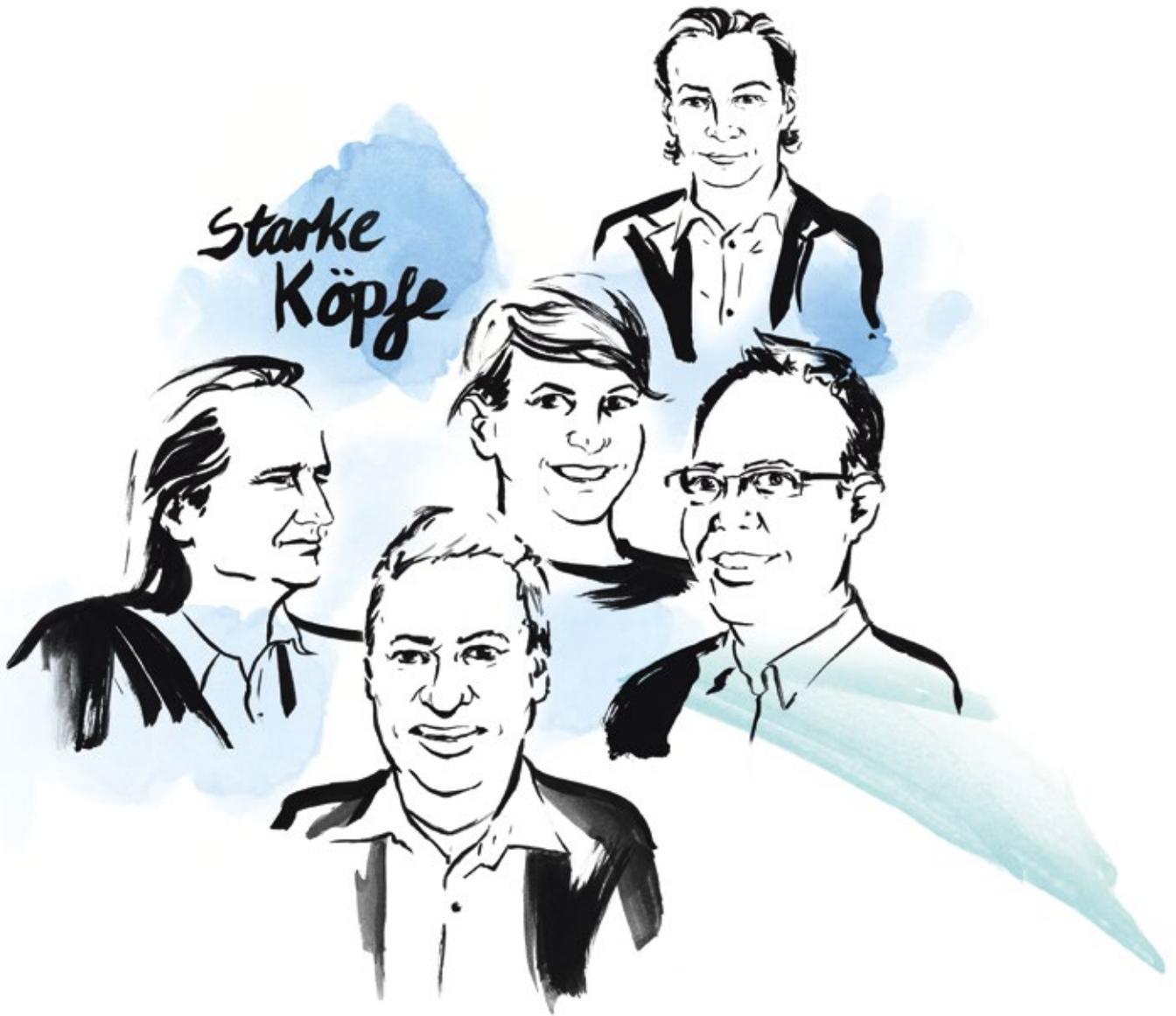
Passt? Passt!

Vertrauen ist gut – mit unseren partnerschaftlichen Lösungen machen wir Ihre Supply Chain fit für die Zukunft. Denn in unserem Netzwerk bündeln wir unsere weltweite Branchenkompetenz. Kontrolle ist besser? Wir setzen auf globale Standards, um höchste Qualitätsansprüche zu erfüllen. Das passt einfach.

Smile Chain Management ist eine Selbstverständlichkeit für unsere 15.900 Mitarbeiter an mehr als 100 Standorten in ganz Deutschland. Bleiben Sie happy!

www.dbschenker.com/de

Inhalt



6 Abenteurer unserer Zeit

8 Alleskönner

12 Seefrachtbeschleuniger

16 Verpackungskünstlerin

20 Kunstexperte

24 Tempoliebhaber



Editorial

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kunden,

Logistik bedeutet, schnell und flexibel auf unvorhergesehene Situationen zu reagieren. Und das können Menschen mit Kreativität und Erfahrung noch immer am besten – kein Wunder also, dass kaum eine Branche so sehr von ihren Mitarbeitern abhängt wie die Logistik. Denn wenn wir Güter zuverlässig und effizient über Kontinente hinweg transportieren wollen, brauchen wir Menschen, die mit Kompetenz und Leidenschaft bei der Sache sind – und die immer wieder ihr Improvisationstalent unter Beweis stellen.

Auch der Erfolg unseres Unternehmens steht und fällt mit qualifizierten und motivierten Mitarbeitern. In dieser Ausgabe stellen wir Ihnen darum einige der „starken Köpfe“ in der Logistik vor und zeigen, warum sie mit ihren Talenten das Rückgrat unserer globalisierten Wirtschaft bilden. Dabei beschränken wir uns nicht auf die Schenker Deutschland AG: Die starken Köpfe in diesem Heft zeigen auch, wie Logistiker und Kunden zusammenarbeiten, um gemeinsam die perfekte Lösung zu finden.

Zum Beispiel Anna Förster. Die Verpackungsingenieurin im Leipziger Logistikzentrum Auslandswerkversorgung von DB Schenker entwirft Spezialverpackungen für BMW Bauteile, so dass der Premium-Hersteller seine Fahrzeuge in China und Südafrika aus vorgefertigten Komponenten produzieren kann. Rund 11.000 verschiedene Bauteile gehen von Leipzig aus nach Übersee – und alle müssen so sicher verpackt sein, dass sie wohlbehalten und pünktlich an ihrem Ziel ankommen.

Oder Björn Eckbauer. Jeden Tag sorgt er dafür, dass Waren pünktlich ihre Empfänger in aller Welt erreichen. Unser Leiter Luftfracht in Stuttgart liebt es, das Unmögliche möglich zu machen! Hier zeigt sich deutlich: Auch wenn wir unsere Prozesse immer stärker mit Hilfe moderner Technik optimieren – der Faktor Mensch ist auch in Zukunft nicht zu ersetzen. Die Logistik lebt eben von ihren starken Köpfen. Lernen Sie auf den folgenden Seiten einige von ihnen kennen!

Ihr

Dr. Hansjörg Rodi
Vorstandsvorsitzender der Schenker Deutschland AG

Logistiker: die Abenteurer unserer Zeit

Kommentar der Redaktion

Logistik – das ist eines der letzten großen Abenteuer unserer Zeit. Klingt zu dick aufgetragen? Stimmt aber! Denn wer in dieser Branche arbeitet, ist immer ganz nah am Puls der Zeit.

Denn einerseits ist die Logistik international und verbindet Kontinente und Kulturen: Logistiker können durch ihren Job mehr Menschen und Mentalitäten kennenlernen als die meisten Weltreisenden. Europa, Asien, Afrika, Australien, Nord- und Südamerika – Logistiker spielten schon auf der internationalen Bühne, bevor der Begriff „Globalisierung“ zum Schlagwort wurde.

Und ohne sie sähe unsere Welt auch völlig anders aus. Kaum ein technisches Großprojekt kann auf ausgefeilte logistische Unterstützung verzichten – beispielsweise der Bau neuer Windkraftanlagen oder Wolkenkratzer. Wer in der Logistik arbeitet, gestaltet die Welt von morgen mit und ist hautnah mit dem Abenteuer Zukunft verbunden. Das gilt auch für die Industrie: Wer sonst kann helfen, gigantische Produktionsprozesse möglich zu machen, neue Produkte zu vertreiben – und nach wenigen Monaten in einer immer schneller werdenden Produktwelt wieder neu anzufangen?

Und überhaupt, die Zukunft: Natürlich entwickelt sich die Logistik ständig weiter. Um die wachsende Komplexität der Supply Chains auch in den kommenden Jahrzehnten beherrschen zu können, muss die Branche immer mit der aktuellsten Technik arbeiten – oder diese erst entwickeln. Was morgen oder übermorgen unser Leben bestimmen wird, das erproben wir oft zuerst in der Logistik. Die Fähnchen auf den weißen Flecken in der Landkarte der Zukunft stecken wir heute schon ab. Logistik: Das ist eben ein Job für die letzten Abenteurer dieser Erde!



Starke Köpfe

Häfen, Airports, Hubs und Logistikzentren: Ohne die Menschen dahinter wäre das bloße Infrastruktur. Es sind 15.900 starke Köpfe an mehr als 100 Standorten, die die Schenker Deutschland AG jeden Tag zum führenden Anbieter für integrierte Logistik im deutschen Markt machen. Wir stellen fünf von ihnen und ihr Geschäft vor.

Alleskönner

Hannover ist ein Hotspot für Autohersteller, Elektronik-
konzerne und die Konsumgüterbranche. Darauf haben
sich die Mitarbeiter der Schenker Deutschland AG längst
eingestellt. Wenn der Kunde es möchte, bohren
sie sogar Löcher in Tresore. Für derlei Sonderwünsche ist
Jens Hauk der richtige Ansprechpartner.

Messevorbereitungen im eigenen Haus findet Jens Hauk etwas schwierig: Was sollen wir nur zeigen? Auf der Logistik-Messe Cemat etwa lockten rundherum Stände mit Förderbändern, Gabelstaplern und Hochregalen – alles eben, was man typischerweise mit Logistik verbindet. „So etwas können wir natürlich nicht vorzeigen“, sagt Hauk. Denn auf die Frage, was genau sein Bereich macht, lautet die Antwort: Machbar ist eigentlich alles. Alles jedenfalls, was man nicht typischerweise mit Logistik verbindet.

Hauk ist Vertriebsleiter der Geschäftsstelle Hannover und zuständig für Kontraktlogistik – eine Dienstleistung, die dort anfängt, wo klassische Logistik aufhört. „Immer mehr Unternehmen wollen sich auf ihre Kernprozesse konzentrieren und Aufgaben auslagern“, sagt Hauk: „Denen bieten wir ein Rundum-Sorglos-Paket.“

Ein Paket, das jedes Mal anders aussieht. Ein Kunde ist beispielsweise die Firma Bosch. Wenn ein großer Autohersteller dort eine Lieferung Navigationssysteme bestellt, sind es Mitarbeiter der Schenker Deutschland AG, die die Rückmeldung geben, ob noch genug Apparate auf Lager sind. Und bei Anlieferung der Ware sind sie es, die diese auf Qualitätsmängel untersuchen.

Vorausschauende Planung

Für den Autozulieferer Laird Technologie baut der Logistiker in Hildesheim sogar Dachantennen zusammen. Ein Auftrag, bei dem Hauk nicht nur auf technische, sondern auch auf juristische Details achten musste. Solche Punkte rechtzeitig zu sehen, ist Teil von Hauks Job. Er akquiriert die Kunden, lässt sich Produktionsprozesse erklären, notiert die Anforderungen und kalkuliert ein Angebot. „Anschließend muss ich herausfinden, wer in unserem Unternehmen diese Aufgabe übernehmen kann“, sagt Hauk. Mal braucht er Ansprechpartner aus dem Controlling, mal

aus der IT, aus der Qualitätssicherheit oder einen Umweltbeauftragten. „Wir haben für alles Experten. Und ich spreche mit allen“, sagt er, „das ist das Spannende an meiner Aufgabe.“

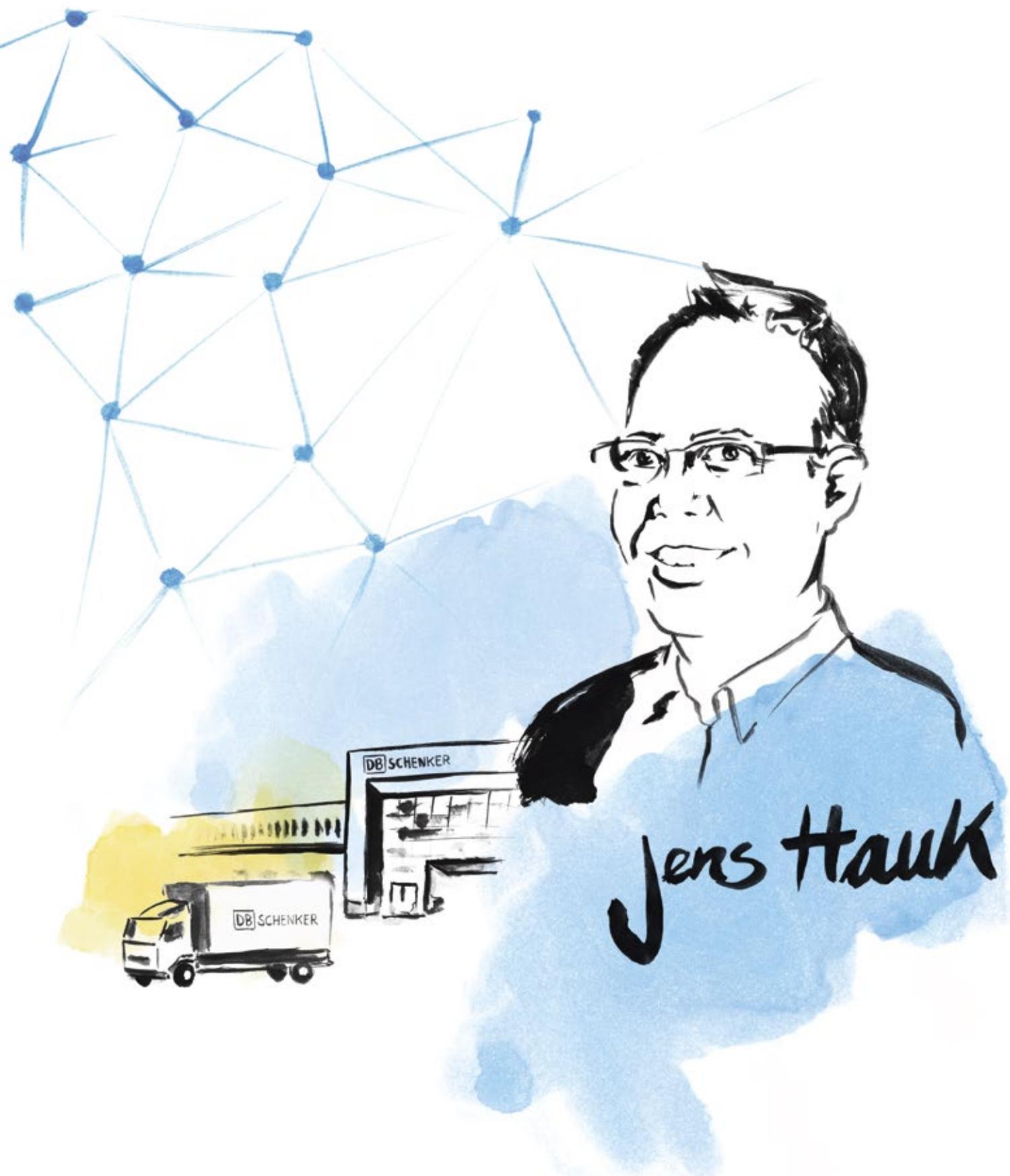
Erfahrung mit Bosch

Viele Fäden zusammenknüpfen – damit hat Hauk Erfahrung. Im Studium des 41-jährigen waren Marketing, Controlling und Projektmanagement Schwerpunkte; vor seiner Tätigkeit für die Schenker Deutschland AG arbeitete er als Projektmanager. Wichtig für seine Aufgabe bei DB Schenker ist vor allem eine enge Zusammenarbeit mit den Leitern der Betriebsstätten, die die Aufgaben letztlich übernehmen sollen. „Ich kann ja nichts versprechen, was vor Ort nicht umgesetzt werden kann“, sagt Hauk.

Und Hauk weiß auch: Jeder neue Kunde ist zwar für ihn ein Erfolg – aber auch eine weitere Herausforderung für seine Kollegen. So wie in Hildesheim, wo die Schenker Deutschland AG gerade ein 22.500 Quadratmeter großes Lager neu organisiert. Gerade als die Arbeiten auf Hochtouren liefen, gewann Hauk die Firma Gunnebo als Kunden.

Neukunde Gunnebo

Der Sicherheitsanlagen-Hersteller will seine gesamte Logistik an die Schenker Deutschland AG auslagern. Dazu gehört auch, dass künftig die Mitarbeiter auf Kundenwunsch Schlösser in Tresore ein- und ausbauen oder Löcher bohren, an denen Verankerungen befestigt werden. Auch das wird künftig in Hildesheim stattfinden – parallel zum Umbau. „Die Kollegen hatten dort ohnehin eine Riesenaufgabe zu bewältigen. Und dann kam ich um die Ecke und sagte: Freut euch, ich habe einen neuen Kunden“, erzählt Hauk. Es funktionierte trotzdem, seit Oktober hat die Schenker Deutschland AG die Aufgaben übernommen. Denn machbar ist eigentlich alles.



Jens Hauk sorgt für Rundum-Sorglos-Pakete
Kontakt: Jens.Hauk@dbschenker.com

Schwergewicht in Sachen Logistik

Warum selber machen, was andere besser können? Das sagte sich auch Tresorbauer Gunnebo – und lagerte seine Logistik an DB Schenker aus.

Die Gabelstaplerfahrer in Hildesheim brauchten Support. Seit Oktober bewegen sie im dortigen DB Schenker-Lager Produkte der Firma Gunnebo. Und die stellen selbst für Profis eine Herausforderung dar: Tresore mit einem Durchschnittsgewicht von 200 bis 300 Kilogramm, in Einzelfällen sogar bis zu einer Tonne. Entscheidender als das Gesamtgewicht aber ist der Schwerpunkt der Tresore. „Das meiste Gewicht hängt in der Tür“, sagt Daniel Heckel, Distribution Center & Group Inventory Manager bei Gunnebo. Zudem stünde die schwere Ware nicht auf standardisierten Euro- sondern auf maßgeschneiderten Paletten. „Dafür braucht man schon eine gewisse Lernphase.“

Bis vor kurzem kümmerte sich Gunnebo selbst um diese Aufgabe. In Salzgitter verwaltete die firmeneigene Logistik-Tochter die im Ausland gefertigten Tresore und Aktenschränke, um sie von hier aus weltweit zu verschicken. Aber mit dem Lagern und Verschicken war es nicht getan. Eine eigene Werkstattabteilung modifizierte die Tresore nach Kundenwünschen, tauschte beispielsweise Schlösser aus oder bohrte Löcher für Verankerungen. Hinzu kam die ungleichmäßige geographische Verteilung der Kundenstruktur: Der weitaus größte Teil der Sendungen ging nach Großbritannien, Frankreich oder ins Gunnebo-Stamm-land Schweden, einige wenige Tresore in andere Länder. Viel Organisationsaufwand. Zu viel – entschied Gunnebo letztlich. „Lagerhaltung und Versand sind einfach nicht unser Kerngeschäft“, sagt Heckel, „also haben wir uns entschieden, alles auszulagern.“



Daniel Heckel: „Ich bin mir sicher, dass wir die richtige Wahl getroffen haben.“



Gunnebo-Tresore: Der Umgang mit diesen schweren Objekten verlangt viel Erfahrung.

Regionale Präsenz

Heckel suchte lange nach einem passenden Partner – und fand ihn schließlich in DB Schenker. Dafür sprach zum einen die Nähe des Hildesheimer Lagers zu Salzgitter, sagt Heckel: „Wir wollten vermeiden, dass unser Team zu weit von der Produktion entfernt ist.“ Zweiter Punkt war das internationale Netzwerk. Gemeinsam mit DB Schenker baut Gunnebo europaweit dezentrale Verteiler-Lager auf. Noch wird die Seefracht von anderen Dienstleistern übernommen als von denen für den Transport über Land, noch fallen zusätzliche Lagergebühren an, wenn die eigenen Kapazitäten nicht ausreichen. „Aber auch bei diesen Punkte sind noch Synergie-Effekte mit DB Schenker möglich“, sagt Heckel, „das können nur ganz wenige anbieten.“

Von der Entscheidung bis zur Umsetzung allerdings gab es viel zu tun. Mehr als ein Dutzend Mal traf sich Heckel mit Kontraktlogistiker Hauk. Gemeinsam gingen sie die Anforderungen von Gunnebo durch: wie viel Zeit darf vom Bestellungseingang bis zur Auslieferung vergehen? Was passiert mit Produkten, die die Qualitätssicherung nicht bestehen? Wie werden Tresore richtig gestapelt?

Versandmitarbeiter, Staplerfahrer und Schlosser von DB Schenker fuhren zu Schulungen nach Salzgitter. Und Programmierer schufen Schnittstellen zwischen Gunnebos Dynamics-Software und dem SAP-basierten System von DB Schenker.

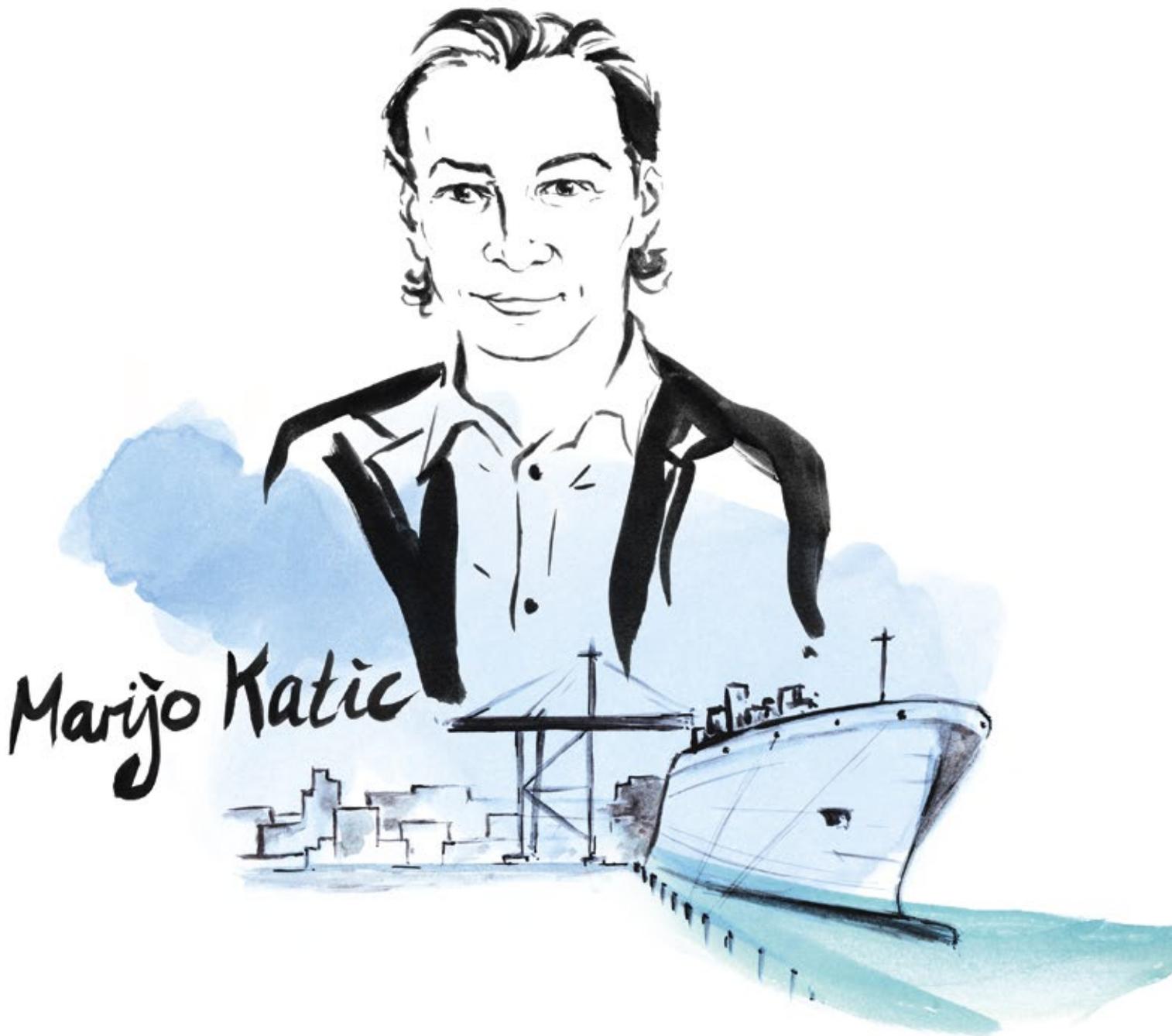
„Das lief alles sehr partnerschaftlich ab“, sagt Heckel, „ich bin mir sicher, dass wir die richtige Wahl getroffen haben.“ Seit Oktober werden die Gunnebo-Produkte von Hildesheim aus verschickt. Klar, hier und da hake es noch, gesteht Heckel. Noch landen beispielsweise stornierte Aufträge im Error-Log der SAP-Software, einer Art Spam-Ordner. Und, ja, es sei auch schon ein Tresor vom Stapler gefallen. „Aber es wäre nicht normal, wenn am Anfang gleich alles zu 100 Prozent läuft“, sagt Heckel. Lernphase, eben. (BN) ■

Know-how

DB Schenker Logistics übernimmt alle Aufgaben, die zwischen Produktion und Auslieferung beim Kunden anfallen – IT-Lösungen, Bestellungsabwicklung, das Verwalten firmeninterner Lager, teils sogar einzelne Produktionsschritte.

Kunden

Der Vorteil für die Kunden: Sie können Arbeiten und Dienstleistungen, die nicht zu ihrem Kerngeschäft gehören, an DB Schenker-Experten auslagern – und sich mehr auf Produktion und Vertrieb konzentrieren.



Seefrachtbeschleuniger

Eine der vielen aufstrebenden jungen Führungskräfte der Schenker Deutschland AG ist Marijo Katic. Zum 1. Januar 2015 wird der 34-Jährige in der Geschäftsstelle Ilsfeld die Seefrachtleitung übernehmen und dabei auch weiterhin als Gruppenleiter Seefracht Import fungieren. Mit der **aktuell** sprach er über seine Erfolgsstrategie.

Herr Katic, Sie sind jetzt seit 16 Jahren bei der Schenker Deutschland AG. Wollten Sie von Anfang an zur Seefracht?

Marijo Katic: Ich muss gestehen, dass ich zu Beginn meiner Ausbildung zum Speditionskaufmann dachte, Schiffstransporte sind langsam und langweilig. Außerdem wollte ich nach der Lehre nicht bleiben, sondern studieren. In der Praxis habe ich jedoch schnell festgestellt, dass man in der Seefracht mit fast allen Facetten des Logistikgeschäfts zu tun hat. Vor- und Nachläufe werden über Lkw, Bahn oder Binnenschiff abgewickelt. Man pflegt nicht nur enge Kontakte zu Reedern und international agierenden Kunden, sondern ist in ständigem Kontakt mit dem weltweiten DB Schenker Netzwerk. Morgens telefoniere ich mit Fernost, abends mit den USA. Jeder Auftraggeber hat andere Anforderungen – je nachdem, ob es um Autoteile, Möbel oder Spielzeug geht.

Und was ist aus Ihren Zukunftsplänen, dem Studium geworden?

Marijo Katic: Die habe ich verwirklicht – bei DB Schenker in Ilsfeld. Mein Chef hat mich erfolgreich geworben, indem er mir nicht nur eine Stelle, sondern seine Unterstützung und eine Perspektive angeboten hat. Erst habe ich eine berufsbegleitende Weiterbildung zum Verkehrsfachwirt absolviert. Und 2015 werde ich mein Studium zum DB Schenker-Betriebswirt abschließen. Von den hervorragenden Weiterbildungsprogrammen habe ich unheimlich profitiert. Außerdem war mein Vorgesetzter immer offen für neue Ideen und hat mir früh Verantwortung übertragen. Als ich die Gruppenleitung Seefracht Import übernommen habe, war ich 25 Jahre alt.

Ab 2015 übernehmen Sie die Seefrachtleitung in Ilsfeld. Wird das für Sie eine große Umstellung?

Marijo Katic: Nach meiner Ausbildung habe ich im Seefracht Export angefangen, bevor ich dann 2006 als Gruppenleiter die Verantwortung für den Seefracht Import am Standort übernommen habe. Die Umstellung auf den Import war damals eine Herausforderung. Viele Prozesse sind ähnlich, aber die Einfuhrverzollung zum Beispiel ist wesentlich aufwendiger. Ich habe jedoch tolle Kollegen, die mich stets unterstützt haben. Egal ob es um Fragen der Zollabwicklung oder der Umsatzsteuer geht, wir haben das entsprechende Know-how vor Ort und können unsere Kunden gezielt beraten. Um auf Ihre Frage zurückzukommen: es wird eine Umstellung, aufgrund meiner bisherigen Tätigkeit im Ex- und Import erwarte ich allerdings keine großen Veränderungen was den operativen Bereich angeht. Die größte Herausforderung liegt sicher in der zusätzlichen Personalverantwortung.

Nun ist Ilsfeld nicht gerade bekannt für seinen internationalen Hafen. Können Sie an einem Beispiel verdeutlichen, wie Sie Kunden vor Ort unterstützen können?

Marijo Katic: Uns ist es wichtig, möglichst nah am Kunden zu sein und ihm alle Leistungen der Schenker Deutschland AG vor Ort anbieten zu können. Für die Firma beyerdynamic aus Heilbronn beispielsweise konnten wir durch die Kombination von Transport und logistischer Zusatzleistung deutliche Effizienzgewinne erzielen. Der Hersteller hochwertiger Audioelektronik importiert die Schutzverpackung für seine Premium-Kopfhörer

„Früher haben wir die Kopfhörer-Hüllen in Eigenregie aus den Containern entladen und zwischengelagert. Das Material hat bei uns enorm viel Lagerfläche und Manpower in Beschlag genommen“,

erinnert sich Thomas Weidner, Manager Repair & Logistics bei beyerdynamic.

aus China. Das Entladen und die Lagerung übernahm das Familienunternehmen lange Zeit selbst. Heute organisiert die Schenker Deutschland AG den gesamten Importprozess bis zur Tür des Kunden. Wir kümmern uns um die Verzollung ebenso wie um das Entladen der 40-Fuß-Container und die Zwischenlagerung. Nicht zuletzt übernehmen wir in enger Abstimmung mit beyerdynamic die bedarfsgerecht getaktete Zustellung der Kunststoff-Etuis im Stammwerk Heilbronn sowie in Thüringen.

Wie finden Sie in der Region genügend Mitarbeiter mit Seefrachterfahrung?

Marijo Katic: Fachleute auf diesem Gebiet sind in der Region wirklich eher selten. Dem treten wir entgegen, indem wir jungen Menschen eine hervorragende Ausbildung bieten und ich fördere sie auf die gleiche Weise, wie es mein Chef mit mir getan hat. Zudem sind die Motivation und der persönliche Ehrgeiz oft wichtiger als die Erfahrung. So haben wir vor einigen Jahren eine Linguistin ins Team geholt, die sieben Sprachen spricht, vorher aber wenig mit Logistik zu tun hatte. Heute ist sie unsere Zoll-Expertin. Mit Begeisterung und einer unheimlichen Akribie hat sie sich durch regelmäßige Schulungen und einen engen Kontakt zum Zollamt in dieses schwierige und komplexe Thema hineingearbeitet.



Die Seefracht gilt als vergleichsweise langsamer Transportweg.

An welchen Stellschrauben können Sie dennoch drehen, um eine Lieferung zu beschleunigen?

Marijo Katic: In erster Linie können wir prüfen, wie sich die Schiffroute und die damit verbundenen Vor- und Nachläufe optimieren lassen. Gibt es eine schnellere Verbindung oder bietet sich ein anderer Hafen an? Auch bei der Verzollung lässt sich Zeit sparen. Bei Sammelcontainern bieten wir an, diese mit Transitdokumenten ins Hinterland weiter zu transportieren und erst hier vor Ort aufzubrechen. Der Vorteil ist, dass das Zollamt in Heilbronn in der Regel den Kunden kennt und die Freigabe schneller erteilt als die Beamten im Seehafen. Wird der Container morgens aufgebrochen, können wir die Waren bereits mittags zustellen. Für einen Kunden ist es uns auf diese Weise gelungen, die reguläre Transportzeit für Importe aus den USA von 25 Tagen auf 20 Tage, von Haus zu Haus, zu reduzieren.

DB Schenker will seine CO₂-Emissionen in der Seefracht bis 2020 um 25 Prozent senken. Sind denn Kunden bereit, zugunsten der Nachhaltigkeit auf Geschwindigkeit zu verzichten?

Marijo Katic: Wir bekommen immer mehr Ausschreibungen, bei denen das Thema Nachhaltigkeit eine bedeutende Rolle spielt. Da kommt uns zugute, dass wir den individuellen Carbon Footprint eines Transportes berechnen und damit unterschiedliche Alternativen vergleichen können. Neben dem Slow Steaming, das den Treibstoffverbrauch von Frachtschiffen reduziert, können wir gezielt die Carrier beauftragen, die moderne Schiffe mit effizienten Antrieben einsetzen. Außerdem haben wir die Möglichkeit, für die Vor- und Nachläufe vom Lkw auf die alternativen, umweltfreundlicheren, Verkehrsträger wie Binnenschiff oder Bahn umzustellen. (BK) ■



„Heute übernimmt DB Schenker den gesamten Import inklusive der Verzollung, der Lagerung und der bedarfsgerechten Zustellung. Das klappt hervorragend“,

stellt Thomas Weidner zufrieden fest.

Zusätzlicher Service

Online-Tracking für mehr Transparenz

Immer wissen, wo sich eine Sendung gerade befindet, wann diese an ihrem Bestimmungsort ankommt und weitere Details – das bietet das harmonisierte, weltweite Tracking-Modul von DB Schenker.

Zusätzliche Sicherheit mit der DB SCHENKER*smartbox*

Die DB SCHENKER*smartbox*, ein kleines Modul, das an einem Seefracht-Container montiert wird, ermöglicht nicht nur die Übermittlung der GPS- Koordinaten in Echtzeit. Über sie lassen sich jederzeit Daten wie Temperatur und Luftfeuchtigkeit im Container sowie Lichteinfall, Vibration oder Containerneigung abrufen.

Zeit und Aufwand sparen durch eBooking

eBooking ist das elektronische Auftragssystem der Schenker Deutschland AG. Die direkte Sendungserfassung im System erleichtert die Erstellung relevanter Daten und bietet die Möglichkeit, alle sendungsbegleitenden Dokumente anzuhängen. Das bedeutet eine deutliche Zeitersparnis im Vergleich zur manuellen Abwicklung.

Verpackungskünstlerin

Die Autoindustrie produziert weltweit – die Schenker Deutschland AG versorgt von Leipzig aus die BMW Werke in China und Südafrika. Die Autos werden in Einzelteilen verpackt und erst in Übersee wieder zusammengesetzt.

„Ich wollte immer in meiner Geburtsstadt leben“, sagt Anna Förster, „in Leipzig!“ Die Stadt hält sie fest, das Land, die Menschen – und natürlich der Job, eine der Schlüsselfunktionen in Deutschlands Automobilindustrie: Anna Förster ist Verpackungsingenieurin bei der Schenker Deutschland AG und leitet die Verpackungsplanung im Logistikzentrum Auslandswerkversorgung (LZA) in Leipzig. Dort werden Automobilteile für BMW empfangen, gelagert, verpackt und erneut versandt, um in den Werken in China und Südafrika zu fertigen Fahrzeugen montiert zu werden.

„Wir verpacken 11.000 verschiedene Bauteile für die Werke von BMW in Südafrika und in China“, sagt Förster. BMW hat sehr hohe Erwartungen an seine Dienstleister: Denn in Übersee werden die Fahrzeuge anschließend wieder montiert, nach exakt den gleichen hohen Qualitätsstandards wie in Deutschland.

In China entstehen so der BMW X1 und die BMW 3er Limousine Langversion. Im südafrikanischen Rosslyn wird die BMW 3er Limousine gefertigt.

Enge Kooperation mit dem Kunden

Auch in den ferneren Fabriken ist Zeit Geld – entsprechend eng sind die Produktionsprozesse getaktet. Umso wichtiger, dass die Bauteile so im Werk eintreffen, dass sie sofort verbaut werden können. „Mein Team von 27 Mitarbeitern kümmert sich darum, dass die Verpackung diesen langen Transportweg aushält und das verpackte Frachtgut schützt“, sagt Förster.

Der Kunde hat exakte Vorgaben beim Material rund um das Bauteil. „Wir müssen ganz eng mit BMW zusammenarbeiten, täglich erfahren wir, was sich in



Anna Förster entwirft Verpackungen für BMW
Kontakt: Anna.Foerster@dbschenker.com

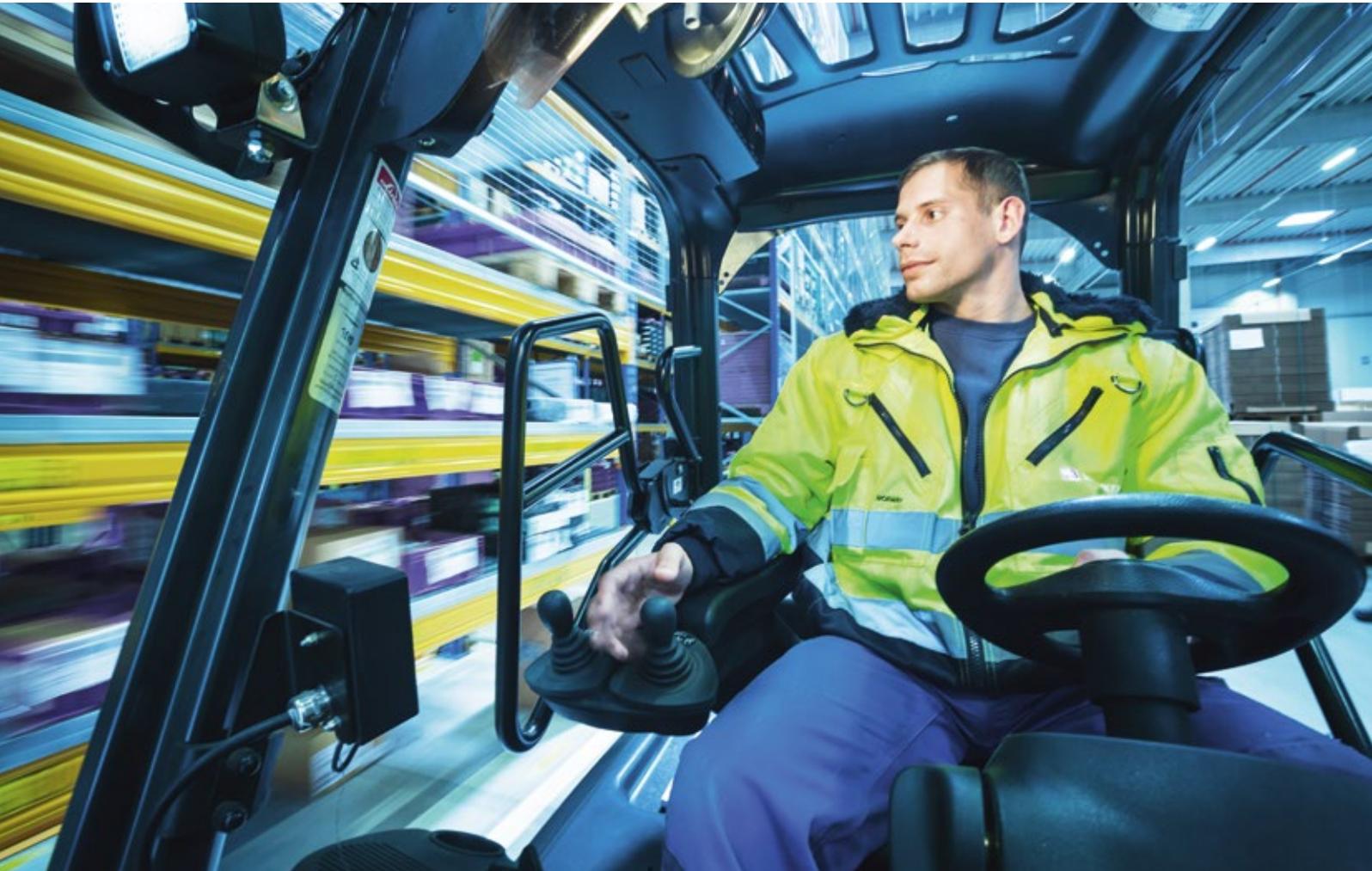
den Werken in Übersee geändert hat, ob es nun die Größe von Regalen ist, der Anlieferzustand von Teilen oder der Lieferzeitpunkte in der Produktion – da müssen wir schnell handeln!“ Manchmal ändert sich nur minimal etwas – die Losgröße am Band, Windungen an einer Schraube: Rund 30 verschiedene Verpackungen gehen die Leute im Förster-Team jeden Tag an. Dann kommt es darauf an, die Bauteile erneut in die Verpackung einzupassen, sie neu hinein zu planen – auf dem Bestehenden weiterzuentwickeln, dass die Teile besser geschützt oder schneller erreichbar ankommen – oder dass in der selben Verpackung mehr transportiert werden kann. Eine wahre Kunst für Tüftler mit viel Realitätssinn.

Hohe Anforderungen

Entsprechend hoch sind die Anforderungen an die Verpackungskünstler bei der Schenker Deutschland AG:

Fünf Verpackungstechniker sind Teil des Teams, sie müssen fachlich perfekt sein und das Englische beherrschen. Die übrigen Teammitglieder sind Handwerker oder besonders geschulte Mitarbeiter aus dem Packbetrieb. Man muss schon gesunden Menschenverstand haben, eine Affinität zu Autoteilen und ein Gespür für Qualität, sagt Förster.

Und das funktioniert! Schließlich hat sich das Unternehmen in kurzer Zeit so viel Renommee erworben, dass BMW schon 2012 auf Erweiterung der bestehenden Flächen gedrängt hat. Auch die Zahl der Reklamationen ist rekordverdächtig niedrig. „Wir haben unglaublich dazugelernt“, so Förster im Nachhinein. „Welcher Schaum nicht scheuert, welche Struktur am günstigsten ist, wie sich die Bewegungen beim Transport – zum Beispiel auf hoher See – auf manche Teile auswirken: Dieses Know-how ist einzigartig. Heute liegen wir mit Abstand qualitativ vorne.“



Tempo zählt: Staplerfahrer müssen aus mehr als 11.000 Objekten auswählen.

Fertig für den Versand!

Im Leipziger Logistikzentrum organisieren Mitarbeiter der Schenker Deutschland AG die Produktion der BMW Werke in Südafrika und China

Die Automobilbranche zählt zu den wichtigsten Kunden der Schenker Deutschland AG. Im Automobil-Cluster Leipzig befindet sich der größte Standort des Logistikers.

Man muss schon ein bisschen Phantasie haben, um die Automobile zu errahnen, die in den Hallen und kilometerlangen Gängen bei der Schenker Deutschland AG in Leipzig liegen: BMW 3er und BMW X1 – sauber auseinandergenommen, etikettiert, codiert und einsortiert in die meterhohen Regallager des Logistikzentrums Auslandswerkversorgung (LZA). Eine gigantische Puzzlebox aus 11.000 unterschiedlichen Autoteilen, die nur einen Zweck hat: Autoteile von BMW entgegen zu nehmen, zu lagern, zu verpacken und zu versenden – zu den BMW Werken in China und Südafrika, wo aus den Puzzleteilen neue Fahrzeuge entstehen. „Was wir hier machen, ist wirklich Spitzenlogistik“, sagt Alfred Endörfer, Leiter der Geschäftsstelle Leipzig-Logistik.

Die Automobilbranche ist traditionell ein wichtiger Kunde von DB Schenker, und in Leipzig ist die Schenker Deutschland AG seit mehr als vier Jahren in diesem hochkarätigen Geschäft aktiv – höchst erfolgreich: Im Dezember 2010 hatte die Schenker Deutschland AG den Zuschlag für einen neuen Logistikstandort mit 63.000 Quadratmetern Fläche erhalten, acht Monate später hat dieser den Betrieb aufgenommen und bald darauf seine Kapazität verdoppelt. Heute ist Leipzig der größte Standort in der Automotivebranche des Logistikers. Hier fertigen allein BMW und Porsche mit gut 7.700 Mitarbeitern fast 300.000 Fahrzeuge im Jahr. Hinzu kommen rund 170 Zulieferer, die sich in der Region niedergelassen haben.

Die Schenker Deutschland AG ist mit ihren integrierten Lösungen entlang der kompletten Versorgungskette immer mit im Boot: Der Logistiker versorgt Teile der Porsche-Produktion, bringt rund 100.000 Neufahrzeuge pro Jahr zu den Seehäfen, übernimmt für den Zulieferer ThyssenKrupp Automotive die europaweite Beschaffung für die Achsenproduktion und sichert die Ersatzteillieferung für die VW Group, für Ford, Volvo und BMW.

Dabei ist BMW ein ganz besonderer Kunde. In Leipzig steuert die Schenker Deutschland AG den Transport von Fertigfahrzeugen nach Spanien – kombiniert mit Fahrzeugen aus anderen Werken – und ist für die Versorgung der Auslandswerke in Südafrika und China mit Bauteilen verantwortlich. Allein dieses Konzept verlangt nach einer ausgefeilten Logistik: Bis zu 110 Lastwagen steuern täglich das Logistikzentrum an, die angelieferten Bauteile werden in einem der 35.400 Lagerplätze gelagert – vom Airbag bis zum Stoßdämpfer hat alles seinen vorgesehenen Platz.

Die BMW-Materialsteuerung kontrolliert den gesamten Warenfluss – von den Materialbestellungen der Werke und ihrer Lieferanten bis zum Wareneingang und -bestand in Leipzig. Je nach Bedarf der Werke in Südafrika und China, generiert BMW die Aufträge mit festen Terminen und versendet diese an DB Schenker nach Leipzig. 1.200 Mitarbeiter im LZA verpacken für diese Aufträge die Bauteile und verstauen sie in Containern für die Bahn- und Seereise. Bis zu 4.000 Kubikmeter Verpackungsvolumen schaffen die Mitarbeiter am Tag – rund 80 Container für Bahn- und Seetransport sowie bis zu drei Lastwagen mit Luftfracht.

Bis zu sieben Wochen dauert der Transport in die Auslandswerke. Entsprechend hoch sind die Anforderungen an die Verpackungen: Damit sie den neuesten Standards entsprechen, hat die Schenker Deutschland AG eine eigene Abteilung aufgebaut. Anna Förster und ihre 30 Mitarbeiter sind wahre Verpackungskünstler.



Vorbereitung: Jedes Bauteil wird für eine neue Verpackung vermessen.

„Unsere Leistungen für BMW in Leipzig sind wirklich ein Beispiel für geschäftsfelderübergreifende Zusammenarbeit“, sagt Jennifer Thierbach, Leiterin des Kompetenzzentrums DB Schenker Automotive in Kelsterbach. Eine Organisation über die unterschiedlichen Einheiten des Logistikers hinweg, eine ganzheitliche Kundenbetreuung für integrierte Logistiklösungen – das zahlt sich für den Kunden aus. Gebündeltes Know-how der Branche, eine hohe Produktqualität an allen Standorten weltweit und integrierte, innovative Door-to-Door-Logistiklösungen sind das Ergebnis.

Bis nach China reicht der Arm von DB Schenker: In Shenyang ist DB Schenker Logistics der lokale Ansprechpartner für BMW Brilliance Automotive. Nun will DB Schenker mit einem chinesischen Partner im kommenden Jahr in Shenyang ein Logistikzentrum für Chinas Autoindustrie bauen: eine neue Lieferadresse für die Transporte aus Leipzig. (BN) ■



Kunstexperte

Dirk Arbeiter bringt Kunst an den richtigen Ort.
Kontakt: Dirk.Arbeiter@dbschenker.com



- ◆ Raumschiffe, Sternenkarten und sogar mit ein paar Gramm echtem Mondstaub kann die Ausstellung „Outer Space. Faszination Weltraum“ in Bonn aufwarten. Damit sich hier Kinderträume erfüllen können, arbeiten Dirk Arbeiter und sein Team bereits seit Monaten an der Vorbereitung. In enger Absprache mit der Bundeskunsthalle liefern die Spezialisten von DB SCHENKER*art* 350 Exponate an und unterstützen beim Aufbau.

Mit vollem Komfort tritt die mehr als 150 Kilogramm schwere Weltraumkapsel „Mirka“ ihre Fahrt zur Bundeskunsthalle an. Eine Klimaanlage im Kunsttransporter hält die Temperatur konstant zwischen 20 und 23 Grad Celsius. Die Luftfederung fängt schädliche Stöße ab. Über das im Fahrzeug eingebaute GPS-System lässt sich ihr Weg lückenlos verfolgen. Außerdem kümmern sich Dieter Pielucha und Richard Herhold, zwei Kunstpacker der Schenker Deutschland AG, darum, dass sie ihren Zielort sicher erreicht. Im Museum angekommen fährt der Lkw bis in die Anlieferungshalle, wo ihn Dirk Arbeiter, Leiter der Kunstlogistik am Standort Düsseldorf, bereits erwartet.

Neben der ersten vollständig in Deutschland entwickelten Weltraumkapsel, mit der 1997 unter anderem ein neuartiger Hitzeschild getestet wurde, transportieren die Spezialisten von DB Schenker insgesamt 350 Exponate für die Ausstellung „Outer Space. Faszination Weltraum“ nach Bonn. Darunter sind neben dem Prototyp des europäischen Mars-Fahrzeuges „ExoMars“ auch einige Gramm echten Mondstaubs oder Artefakte aus Science Fiction-Filmen. Dirk Arbeiter betreut bei diesem Projekt in erster Linie die internationalen Leihgeber. Sie schicken ihre Schätze aus Spanien, Russland, den USA und sechs weiteren Ländern auf die Reise. Bereits im Vorfeld hat er mit ihnen jedes Detail des Transportes geklärt.

Enge Absprache mit dem Leihgeber

Für die objektgerechte Verpackung verfügt Dirk Arbeiter über einen Pool unterschiedlicher Kisten, die zum Teil mit Schaumstoffen ausgekleidet sind. Zudem kann er den Kunden speziell isolierte Klimakisten zur Verfügung stellen. Viele Modelle sind filigran oder fragil. Leihgeber und Restauratoren haben daher konkrete Vorstellungen, wie die Verpackung beschaffen sein muss. Bei außergewöhnlichen Maßen kann er Kisten auch passgenau anfertigen lassen. „Für die Weltraumausstellung war das nicht notwendig“, berichtet der Kunstlogistiker. „Aber wenn ich an die 82 Skulpturen aus Kambodscha denke, die hier in der Bundeskunsthalle gezeigt wurden, und die zweieinhalb Meter hoch waren. Da sah das schon anders aus.“

Auch der Transportweg wird genau abgesprochen. Für sperrige oder schwere Objekte, die zugleich feuchtigkeitunempfindlich sind, bietet sich der Seeweg an. Soll es möglichst schnell gehen, ist das Flugzeug das Transportmittel der Wahl. Auf kürzeren Strecken setzen die Logistiker aus Düsseldorf eines ihrer drei speziell ausgestatteten Kunstfahrzeuge ein. Vom Sprinter bis zum 23-Tonner ist alles verfügbar. Um die Kunstwerke möglichst selten umzuladen und damit Beschädigungen zu vermeiden, bietet DB SCHENKER*art* auch Direktfahrten an.

Im Vergleich zu vielen anderen Exponaten hatte die Mirka-Kapsel eine relativ kurze Reise. Denn sie stammt aus dem Fundus des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt in Köln.

Während die beiden Mitarbeiter von DB Schenker aus dem Lkw steigen, streifen sie sich leichte Stoffhandschuhe über. Für den Weitertransport justieren sie einen Hubwagen unter der rund 1,5 Meter hohen Aluminiumkiste. Ein leises Grollen erfüllt die Halle, während der Hubwagen mit seiner Fracht über den Parkettboden rollt. Auf Anweisung der Restauratorin Marion Korb, die für die Ausstellung „Outer Space“ verantwortlich ist, manövrieren sie das Exponat ins Zwischenlager.

Fingerspitzengefühl und Erfahrung sind gefragt



Vorsichtig, Stück für Stück, enthüllen die Kunstpacker Dieter Pielucha und Richard Herhold die Mirka-Kapsel.

„Wir arbeiten ausschließlich mit Kunstspezialisten zusammen. Das nötige Know-how und das internationale Netzwerk hat nicht jeder Logistiker“, sagt Marion Korb. Sie erwartet von Kunstpackern Erfahrung, Fingerspitzengefühl und Improvisationstalent – und diese sind nicht nur beim Transport gefragt. Häufig montieren die Mitarbeiter von DB Schenker die Kunstobjekte gleich an Ort und Stelle für die Ausstellung. Zugleich müssen sie zurückhaltend auftreten und dürfen nur in enger Abstimmung mit dem Team des Museums agieren. „Mit Dirk Arbeiter und seinen Kollegen aus Düssel-

dorf arbeiten wir schon seit Jahren zusammen und wir sind sehr zufrieden“, resümiert Marion Korb.

Bereits seit mehr als 20 Jahren engagiert sich Dirk Arbeiter dafür, dass alte Meister ebenso wie moderne Kunstwerke passgenau verpackt, unbeschadet transportiert und fachkundig montiert werden. Er kennt alle Bereiche des Geschäfts aus eigener Erfahrung. Schon sein Studium hat er sich finanziert, indem er selbst für DB Schenker als Kunstpacker unterwegs war. Nach seinem Abschluss wechselte Dirk Arbeiter ins Büro und begann schon bald, eigene Projekte von der Akquise über die Angebotserstellung bis zur Abwicklung zu betreuen. Er weiß, welchen Herausforderungen seine zwölf Mitarbeiter in ihrer täglichen Arbeit gegenüber stehen und welche Lösungsoptionen sich anbieten. „Das empfinde ich als unheimlichen Vorteil“, sagt der 50-Jährige, der vor drei Jahren die Leitung der Kunstlogistik in Düsseldorf übernommen hat.

Internationale Projekte im Fokus

Besondere Aufmerksamkeit widmet Dirk Arbeiter den internationalen Projekten und war dafür schon in Pakistan, Tunesien und Kambodscha unterwegs. „Einiges kann man einfach nicht vom Schreibtisch aus erledigen, dafür muss man vor Ort sein“, erklärt er. So auch für eines seiner umfangreichsten Projekte, den Transport der Terrakotta-Armee aus dem 8.000 Kilometer entfernten Xijang. Zusammen mit der leitenden Restauratorin der Bundeskunsthalle Ulrike Klein und einem Restauratoren-Team ist er nach China gereist, um dort den sicheren Transport von Soldaten, Pferden und Waffen vorzubereiten. Unter den Exponaten waren auch zwölf lebensgroße Figuren – sogar ein General und ein Pferd. Die insgesamt 61 Transportkisten wogen zusammen rund 17 Tonnen und wurden aus Sicherheitsgründen in zwei Frachtmaschinen nach Deutschland geflogen.

Auch außergewöhnlich schwere Exponate stellen eine Herausforderung dar. So hat die ebenfalls in der Ausstellung „Outer Space“ präsentierte Mercury-Kapsel „Liberty Bell 7“ 1961 im Gegensatz zur Mirka nicht nur Technik befördert. Bei ihrem knapp 16 Minuten währenden Weltraumflug hatte sie einen der ersten Astronauten mit an Bord und ist entsprechend größer. Zudem wird die aus dem US-amerikanischen Kansas stammende Kapsel in einer Vitrine aus Stahl und Panzerglas transpor-



Eine Büste aus Kambodscha wird auf Schäden geprüft.



Passgenau schneiden die Spezialisten Schaumstoff aus ...



... und betten die Büste mit viel Fingerspitzengefühl.



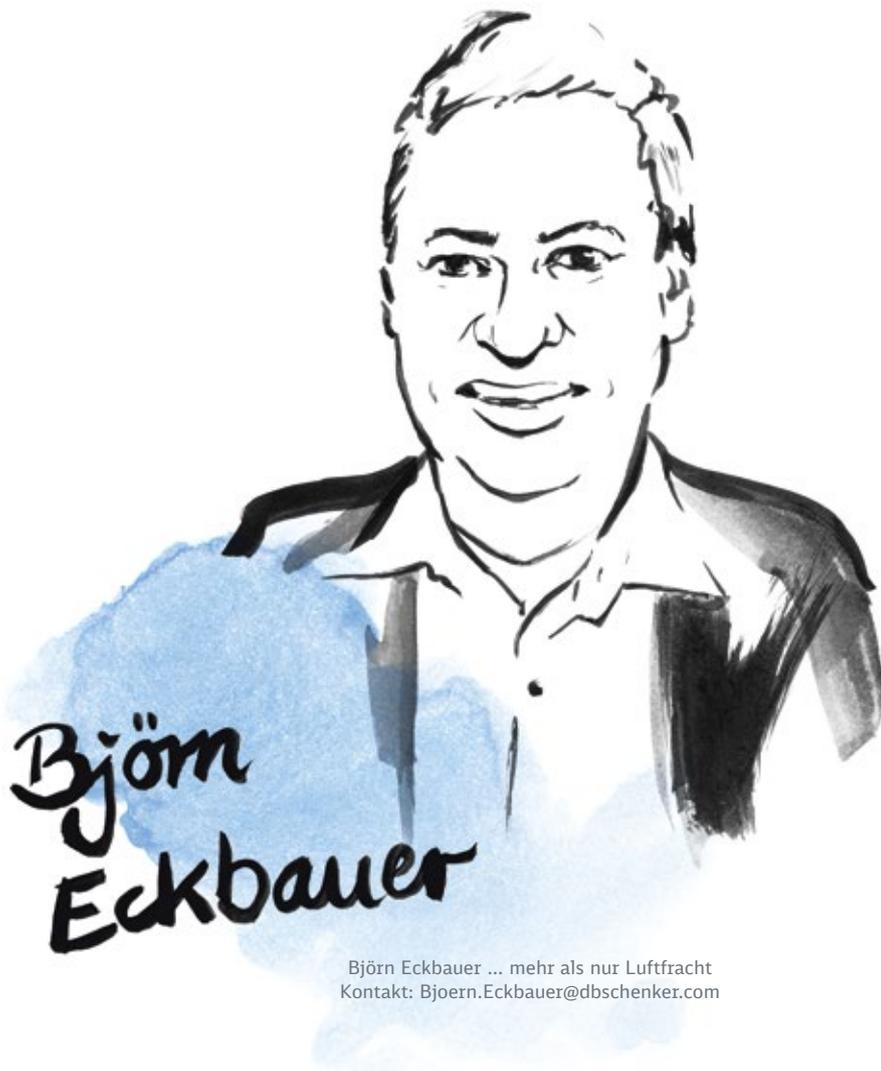
Zudem wird die Büste in Folie eingeschlagen.

tiert, was sie ungleich schwerer macht. „Um die Liberty Bell hier zu positionieren mussten wir sogar einen Kran einsetzen“, berichtet Dirk Arbeiter. Für solche Fälle haben sich die Düsseldorfer von einem Spezialkranbauer gleich mehrere Maschinen konstruieren lassen. Mit dieser technischen Unterstützung sind sie in der Lage, drei Tonnen bis zu 6,5 Meter hoch zu heben.

Für die Mirka reicht ein kleiner Hubwagen. Nachdem Marion Korb in den Räumen der Bundeskunsthalle die Unversehrtheit der Kiste überprüft hat, gehen die beiden Kunstpacker daran, die Mirka aus ihrer Verpackung zu befreien. Auf ihren Gesichtern ist die Konzentration abzulesen, mit der die beiden die Hülle gleichzeitig, Stück für Stück anheben. Außer dem Rascheln von Folie ist kaum ein Laut hören. Erst als sie die Aluminiumbox deutlich über die Weltraumkapsel gehoben haben und sicher sein können, das Ausstellungsstück nicht unabsichtlich zu berühren, kippen sie diese nach hinten weg und stellen sie vorsichtig ab.

Zum Vorschein kommt eine Metallkugel mit etwa einem Meter Durchmesser, die mit einem grauen Hitzeschild ummantelt ist. Mehr als 30 Zentimeter lange Furchen zerschneiden die Schutzschicht, als hätte eine riesige Raubkatze ihre Krallen daran gewetzt. Spuren der harten Landung, als die Kapsel nach ihrem 14-tägigen Weltraumflug von einem Fallschirm durch die kasachische Steppe geschleift wurde. Nach der akribischen Protokollierung des Zustandes wird die Fahrt fortgesetzt. Erneut schieben die beiden Kunstpacker das Exponat über das Parkett auf ein fünf Meter hohes Tor zu. Klackernd werden die Türen beiseitegeschoben, um sich gleich wieder zu schließen, nachdem die Mirka-Kapsel den Eingang zu den Ausstellungsräumen passiert hat. (BK) ■

Mehr Informationen unter:
art-zentrale.frankfurt@dbschenker.com



Björn Eckbauer ... mehr als nur Luftfracht
Kontakt: Bjoern.Eckbauer@dbschenker.com

Tempoliebhaber

Der Luftfrachtmarkt ist hart umkämpft und die Zeit immer knapp. Und genau darum will Luftfrachtleiter Björn Eckbauer seinen Job nicht tauschen.



Luftfracht ist ein eiliges Geschäft. Wer hier Erfolg haben will, muss mehr können als nur organisieren, sagt Björn Eckbauer, Leiter Luftfracht in der Geschäftsstelle Stuttgart. Eine ganze Reihe von Services und viel Gespür für den einzelnen Kunden zeichnet die Schenker Deutschland AG aus.

Es war 22 Uhr an einem Freitagabend als Björn Eckbauers Handy klingelte. Am anderen Ende war ein Kunde, ein Autozulieferer aus Hamburg: „Der Lkw ist zu niedrig, wir bekommen die Maschinenteile nicht hinein“, sagte er. Maschinenteile, die schon am nächsten Morgen am Flughafen in Düsseldorf sein sollten, um von dort aus nach China weiter zu fliegen. Eine spätere Lieferung war nicht möglich, also telefonierte Eckbauers Leute stundenlang. Um drei Uhr morgens hatten sie einen Fahrer und einen passenden Lkw. Die Paletten kamen rechtzeitig zum Flughafen – und nach China. Eckbauers Augen strahlen, wenn er Geschichten wie diese erzählt: „Das ist an meinem Job das Salz in der Suppe“, sagt er, „zu sehen, dass man mal wieder das Unmögliche möglich gemacht hat.“

Er hat schon viele solche Fälle erlebt. Seit 20 Jahren arbeitet der 46-Jährige im Bereich Luftfracht, seit zwei Jahren ist er Luftfrachtleiter bei der Schenker Deutschland AG in Stuttgart. Rund 50.000 Lieferungen hat er im vergangenen Jahr

abgewickelt, von Ein-Kilo-Paketen bis hin zu einer 50-Tonnen-Ladung, die allein ein ganzes Flugzeug ausfüllte. Stricknadel oder Fräsmaschine, Schraube oder Lackieranlage – Eckbauer und sein 40-köpfiges Team in Stuttgart organisieren nicht nur den Flieger und den Tieflader, der die Ware vom Kunden zum Flughafen transportiert, sondern auch die Leute, die ein 16 Meter langes Kran-Bauteil auf dem Flughafen auseinanderbauen, weil es sonst nicht in die Maschine hineinpassen würde.

Oft arbeiten sie dabei mit anderen Unternehmensbereichen zusammen. Letztlich aber zähle, wer das beste Angebot macht. Zeit ist dabei immer ein entscheidender Faktor. Auch wenn es dabei nicht immer so hektisch zugeht wie im Eingangsbeispiel – Geld ist dann ein untergeordneter Faktor. Einmal setzte Eckbauer sogar einen Learjet ein, um Ersatzteile zu einem Autozulieferer ins mexikanische Guadalajara zu transportieren. „Sonst hätten dort die Bänder tagelang stillgestanden“, sagt er.



Schnellebige Produktzyklen

Zeitgewinn ist auch das Motiv der Kunden, die von vornherein einen Transport per Luftfracht planen – immerhin 80 Prozent von Eckbauers Kunden. Oft handeln sie mit Waren, die schnellen Zyklen unterliegen. Designer-Mode gehört dazu, ganz besonders aber Elektronik. „Bei Druckern kommen alle drei Monate neue Modelle auf den Markt“, sagt Eckbauer. Keine Chance für eine Verschiffung, denn das dauert von Fernost bis Europa locker acht bis neun Wochen. „Wenn die Ware dann im Regal steht, kann man sie nicht mehr verkaufen.“

Allerdings spielen bei diesen Transporten auch die Kosten eine große Rolle. Der Wettbewerb ist hart. „Die Marge ist in den vergangenen Jahren drastisch geschrumpft“, sagt Eckbauer. Grund dafür ist, dass die Masse der Importe aus Fernost die Exporte weit übersteigt. Um keine leeren Maschinen Richtung Asien schicken zu müssen, begannen sich die Fluggesellschaften zu unterbieten. Wer in diesem Markt bestehen will, muss darum mehr bieten können als reine Transport-Dienstleistungen. „Ware von Frankfurt nach Schanghai transportieren kann jeder“, sagt Eckbauer, „wichtig ist, was man drum herum anbieten kann. Und das heißt vor allem: Service.“



Für den Kunden denken

Eckbauers Team versucht, für den Kunden mitzudenken. Bei Waren mit starken saisonalen Schwankungen etwa rufe man Wochen vor dem Start der Hauptsaison an und fragt nach: Braucht ihr demnächst höhere Kapazitäten? Die Stuttgarter überlegen auch, wie Waren besser und schneller transportiert werden können. So wie neulich bei einem Hersteller medizinischer Geräte, für die die Schenker Deutschland AG den Transport von sogenannten Patienten-Bildschirmen an Krankenhäuser organisiert. Eckbauers Leute machten das Elektronik-Unternehmen darauf aufmerksam, dass in den Kartons stets noch Luft unterm Deckel übrig bleibe. Daraufhin entwickelte das Unternehmen kleinere Kartons – und kann nun bei gleichem Laderaum fünf Kartons verschicken, wo vorher nur vier hinein passten.

„Damit so etwas funktioniert, muss der Kunde uns gegenüber natürlich auch sehr offen sein“, sagt Eckbauer. Darum stellt er sicher, dass große Kunden einen festen Ansprechpartner bekommen, der sich nicht nur bei Geschäftsbeginn persönlich vorstellt, sondern den Kunden immer wieder trifft. „Kommunikation ist alles in unserer Branche. Und es arbeitet sich leichter, wenn man weiß, wer am anderen Ende des Telefons sitzt“, sagt Eckbauer. Ebenso wie der Fakt, dass vom Teamleiter aufwärts alle Luftfracht-Leute auch nach Feierabend per Handy erreichbar sind, wenn es sein muss auch freitags um 22 Uhr. „Dann weiß der Kunde: Wir kümmern uns.“ (BN) ■

Impressum

Herausgeberadresse

Schenker Deutschland AG
Zentrale Unternehmenskommunikation
Langer Kornweg 34E
65451 Kelsterbach
redaktion.aktuell@dbschenker.com
www.dbschenker.com/de

Verantwortlich für den Inhalt

Leiterin interne und externe Kommunikation
Sherin Ibrahim

Redaktion

BuckNovak CP | PR GbR
Benjamin Kleemann
Maren Steppuhn

Visuelle Konzeption, Design und Realisierung

TWENTY ONE BRANDS, Wiesbaden
www.twentyone-brands.de

Auflage

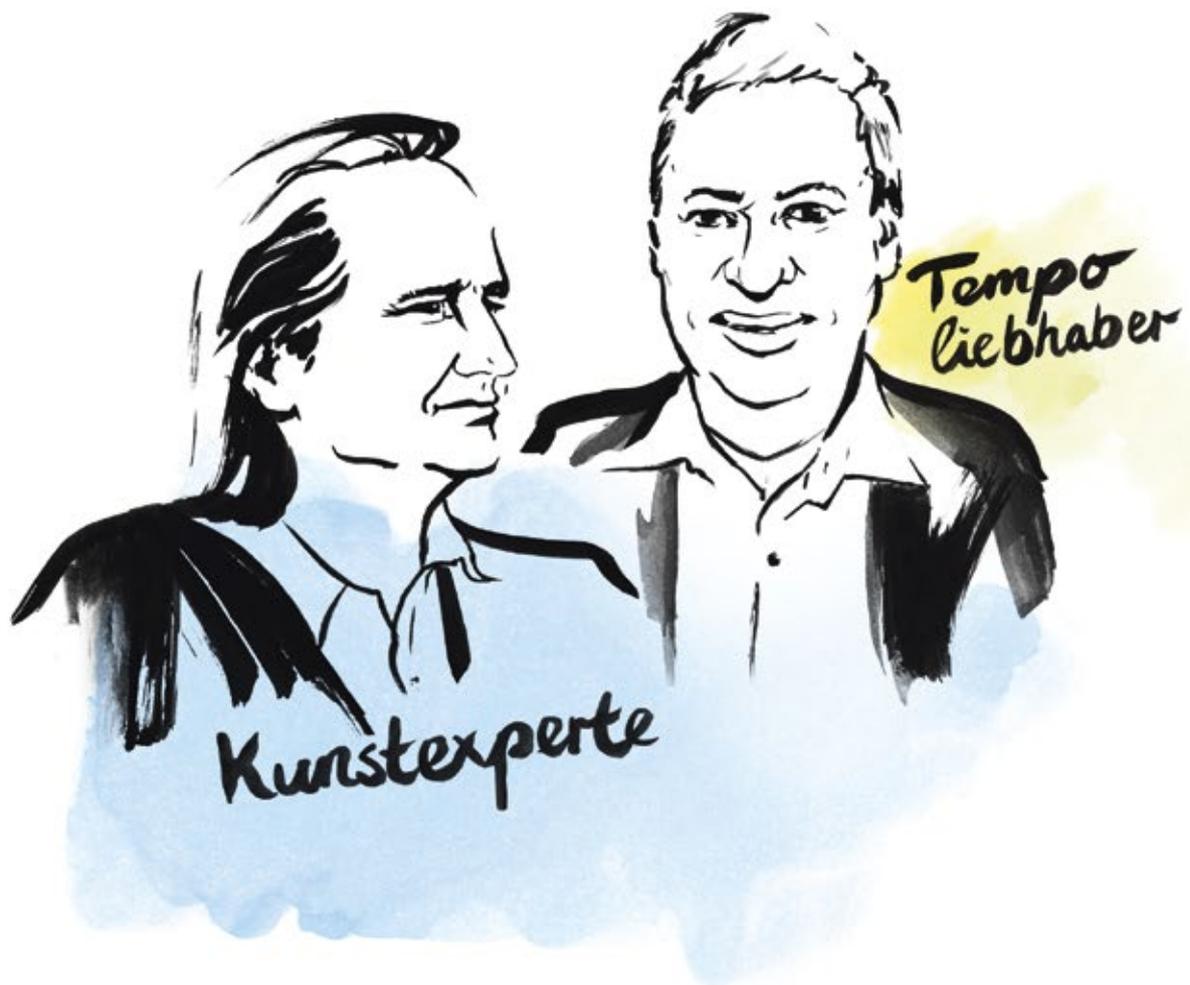
43.500, 4x jährlich

Ihre Kontaktdaten haben sich geändert?

Senden Sie einfach eine E-Mail an
redaktion.aktuell@dbschenker.com

Bildnachweise

Fotos: © TWENTY ONE BRANDS GmbH (Titel, S. 4, 7, 9, 12, 17, 20-21, 24-25); Getty Images (S. 2-3); Schenker Deutschland AG (S. 5); Daniel Heckel (S. 10); Gunnebo Deutschland GmbH (S. 11); Prasit Rodphan, Shutterstock (S. 14); Dan Barnes, iStockphoto (S. 15); Roland Horn, DB AG (S. 18-19); Schenker Deutschland AG, Horst Müller (S. 22); Christoph Busse, DB AG (S. 23); Schenker Deutschland AG, Michael Neuhaus (S. 26)



A good **Feeling.**
Made by **DB Schenker.**

www.dbschenker.com/de