

# „Wir sind DSV, aber da ist Bachmann drin“

Nichts ist für die Ewigkeit. Das bestätigte sich am 1. Januar mit dem Verschwinden des Traditionsnamens J. H. Bachmann einmal mehr. Denn damit endete nach mehr als 230 Jahren die Ära eines Unternehmens, das wie nur wenige unmittelbar mit dem Hafen- und Wirtschaftsstandort Bremen in Verbindung gebracht wird. Doch die Veränderung zeichnete sich bereits mit der Übernahme des Traditionsunternehmens zum 1. Juni 2005 durch die DFDS Transport Holding A/S ab, die ihrerseits zum DSV-Konzern gehört. Seit dem 1. Januar 2007 lautet die Firmenbezeichnung: DSV Air & Sea GmbH. Die bremischen Häfen sollen allerdings auch in Zukunft „wo immer sinnvoll und möglich zur ersten Wahl gehören“, wie Geschäftsführer Carl Salfeld betont.

Für Salfeld ist die Umbenennung nur konsequent: „Es geht uns vor allem darum, gegenüber unseren Kunden mit einem klaren und unverwechselbaren Erscheinungsbild am Markt präsent zu sein. Ich verwende in diesem Zusammenhang gerne die Formulierung: Wir sind jetzt zwar DSV, aber da ist weiter Bachmann drin.“

Und „drin“ ist vor allem eines: die nachgewiesene Kompetenz der Mitarbeiter in den Bereichen „See“ (Sea) und „Luftfracht“ (Air). Damit findet sich Bachmann in der DSV-Konzernstruktur auch folgerichtig in der Sparte „Air & Sea“, die um die Sparten „Road“ (Straßengüterverkehr) und „Solutions“ (Kontraktlogistik) ergänzt werden. Salfeld: „Wir sind jetzt Teil eines Konzerns, der weltweit präsent ist, sei es mit eigenen Gesellschaften oder mit ausgesuchten Partnern. Mehr als 19.000 Mitarbeiter sind für

dieses Unternehmen weltweit tätig.“ In Deutschland stehen davon rund 2.900 Beschäftigte auf der Payroll des Konzerns, davon wiederum 300 im Bereich Sea & Air, am Standort Bremen 120. Unterstützt wird CEO Salfeld in seiner Geschäftsführer-Tätigkeit durch CFO Nicolai Knudsen.

## Weitere Aufgaben nach Bremen gezogen

Das markante und das Ortsbild prägende „Drei-Giebelhaus“ an der Bremer Schlachte bleibt der Stammsitz des Unternehmens. In Deutschland werden die See- und Luftfracht-Aktivitäten an zehn über das Bundesgebiet verteilten Standorten ausgeführt, die zentral von Bremen gesteuert werden. Salfeld: „Wir sind nicht nur ein anerkannter Seefrachtlogistiker. Wir haben auch einiges auf dem Gebiet Luftfracht vorzuweisen. In Deutschland finden wir uns mit dem IATA-Frachtumsatz

unter den ersten 15 wieder.“ Als Mitwirkender in der weltweit agierenden Challenge-Group, einem Verbund von verschiedenen, internationalen Luftfrachtunternehmen, spiele man ebenfalls eine erfolgreiche Rolle. Im Zuge der Neustrukturierung des DSV-Konzerns, der im letzten Jahr auch die niederländische Frans-Maas-Gruppe mit Stammsitz in Venlo erwarb, wurden auch verschiedene Aufgaben neu verteilt.

Nutznieser dieser Entwicklung ist auch DSV Air & Sea. „Wir haben zusätzlich das Controlling und die Buchhaltung des gesamten Deutschlandgeschäftes, einschließlich der ehemaligen DFDS Transport und Frans-Maas-Bereiche ‚Landverkehr und Logistik‘ am Standort Bremen gebündelt. Das bedeutet auch: Hier entstehen in der Perspektive neue Arbeitsplätze“, so Salfeld.

Zu den Stärken von DSV Air & Sea gehören auch die historisch gewachsenen Beziehungen zu wichtigen Märkten wie den USA, Australien/Neuseeland oder Lateinamerika sowie spezielle Geschäftsfelder wie die komplexe Autoteilelogistik. Sie sollen nun innerhalb der großen Gruppe konsequent weiterentwickelt werden.

Ein Beispiel für die Projektladungskompetenz von DSV Air & Sea ist der Transport dieses knapp 200 Tonnen schweren Transformators. In Österreich gebaut, wurde der Koloss zunächst per Binnenschiff von Linz in den flämischen Hafen Zeebrugge befördert, dort auf ein Seeschiff verladen, nach Australien verschifft, in Fremantle entladen und auf dem Landweg mit Spezialtransportern zum 80 Kilometer entfernten Bestimmungsort gebracht.



Foto: DSV

Das gilt auch für das wertschöpfungsintensive Projektverladungsgeschäft. Das Team im DSV-eigenen Kompetenzzentrum „Internationales Projektverladungsgeschäft“ in Kopenhagen verfolgt laufend alle weltweiten Ausschreibungen, die in der Regel mit einem sehr langen zeitlichen Vorlauf verbunden sind. Der hohe Personaleinsatz zeigt Wirkung: „Wir haben eine hohe Erfolgsquote bei den internationalen Tendern, an denen wir uns beteiligen. Mit der alten Bachmann-Struktur hätten wir uns an manche davon nicht herangewagt.“

Neue Chancen eröffnet auch das „Cross-Selling“, also die Entwicklung von Geschäften unter Einbeziehung der verschiedenen DSV-Sparten. „Da stehen wir ja erst am Anfang von sicherlich sehr interessanten Möglichkeiten“, betont Salfeld. Zu den wichtigen Aufgaben der nächsten Jahre gehört für ihn auch die Weiterentwicklung der schon heute hohen IT-Kompetenz. Hierfür werden die besten Köpfe aus den jeweiligen DSV-



Foto: E.-H. Arndt

Erfolgsteam: V.l.: Nicolai Knudsen (CFO), Carl Salfeld (CEO), Michael Behr (Leiter Seefracht) und Jörn Franke (Vertriebsleiter)

Standorten zu länderübergreifenden Arbeitsgruppen zusammengeführt. Das senkt nicht nur die Kosten, sondern fördert auch das „Wir“-Gefühl.

Insgesamt hat Salfeld also allen Grund, nicht in Nostalgie zu schwelgen und optimistisch in die Zukunft zu blicken: „Wir sind jetzt alle Teil der DSV-Welt. Das stärkt unser Unternehmen und macht uns für die internationale Kundschaft noch interessanter. Denn wir können heute wirklich ein weltumspannend wirksames Komplettpaket schnüren.“

— E.-H. Arndt

## Bachmann Crew Now Flying the DSV Flag

After more than 230 years of business, the company name of J.H. Bachmann disappeared on 1 January and was replaced by the new label “DSV Air & Sea”. Instead of sinking into nostalgia, however, CEO Carl Salfeld has every reason to view the future with great optimism: “As part of the big world of DSV, we have become an even greater attraction for our international clientele. Now we can put together all-included packages that span the globe.”