

# aktuell

Kundenmagazin der Schenker Deutschland AG

Nr. 80 | September 2010

» **06**  
Neuer Service:  
DB SCHENKER*hangartner*  
verbindet Straße und Schiene

» **08**  
Branchenlösung: Healthcare  
Immer schön kühl bleiben



» **23**  
DB SCHENKER*aeroparts* -  
zuverlässig im Aufwind

Branchenlösung: Healthcare

# Immer schön kühl bleiben

Effiziente logistische Prozesse tragen nicht unerheblich dazu bei, dass unsere medizinische Versorgung reibungslos funktioniert. Beim Transport und der damit verbundenen speziellen Handhabung von Medikamenten, Biotechnik-Produkten, Hygieneartikeln und Medizintechnik bietet die Schenker Deutschland AG maßgeschneiderte Kundenlösungen an.

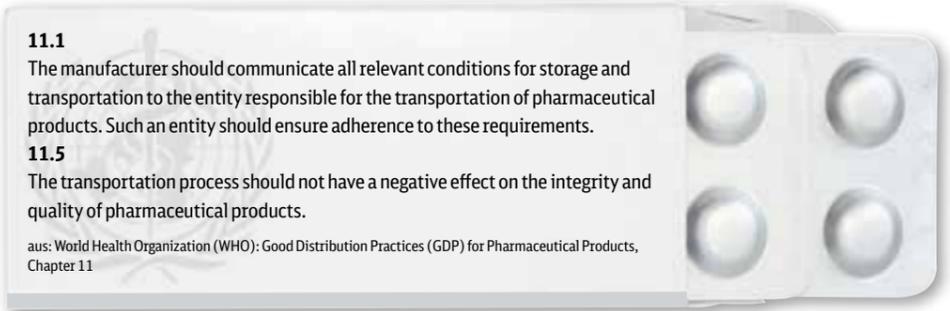
Es gehört zu den Begleiterscheinungen des demografischen Wandels, dass immer mehr Menschen eine immer umfassendere medizinische Versorgung benötigen. Der Bedarf wächst: mehr Arzneimittel, mehr Hygieneartikel, mehr Medizintechnik; und der Ruf nach einer umfassenden, sicheren und schnellen Versorgung findet auch bei den Logistikdienstleistern seinen Widerhall.

Doch Vorsicht! Die Produkte der Gesundheitsindustrie sind keine vitalisierenden Wunderpillen, mit denen jeder x-beliebige Transporteur zweimal täglich seine Transport- und Umschlagkapazitäten auslasten kann. Im Gesundheitsmarkt reichen Netzwerk und Laderaum bei Weitem nicht aus, um die Anforderungen der Branche zu erfüllen. Denn bei Medizin- und Pharmaprodukten rückt das Qualitätsdenken in eine andere Dimension vor. Ärzte, Apotheker und vor allem die Patienten verlassen sich auf die einwandfreie Beschaffenheit dieser Waren, denn sie wissen: Jeder Qualitätsmangel – etwa hervorgerufen durch Kontaminierung oder durch Unterbrechung der Kühlkette – könnte katastrophale und mitunter irreversible Folgen nach sich ziehen.

Aufgrund der Sensibilität ihrer Produkte hat die Medizin- und Pharmabranche lange Zeit nur sehr bedingt von der Möglichkeit des Logistik-Outsourcings Gebrauch gemacht. Doch diese kollektive Zurückhaltung gehört inzwischen der Vergangenheit an. Und das nicht nur deshalb, weil der Einsatz spezialisierter Dienstleister ein „wirksames Mittel bei Sparzwang“ darstellt, wie die Verkehrsrundschau vor wenigen Wochen einen Fachartikel betitelt hat. Vor allem der Wunsch nach erstklassiger logistischer Qualität aus der Hand von versierten Globalplayern beflügelt die Medizin- und Pharmabranche bei ihren Outsourcing-Aktivitäten. Eine Entwicklung, an der auch die Schenker Deutschland AG partizipiert.

**WHO, EU und andere Instanzen reden mit**

Die branchenspezifischen Anforderungen beeinflussen die logistischen Abläufe schon lange vor dem Transport der ersten Impfpulle. Zum Beispiel dann, wenn es um grundlegende Fragen geht: Was ist beim Umgang mit pharmazeutischen Produkten vorgeschrieben, erlaubt oder verboten? Die Forderung nach eindeutigen behördlichen Richtlinien mündet schnell in ein Delta von Empfehlungen, die eher allgemein gehalten sind und kaum praktische Anweisungen für die Logistiker enthalten, wie Thomas Gräser, Qualitätsreferent Luft/See der Schenker Deutschland AG, betont. „Natürlich beachten



wir genau die zahlreichen Vorgaben von nationalen und EU-Behörden sowie der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Besonderes Augenmerk gilt der tonangebenden Food and Drug Administration der USA. Ausschlaggebend ist aber: Die letztlich verbindlichen Prozessvorschriften im Medical- und Pharmabereich legen die Auftraggeber in bilateraler Abstimmung mit ihrem Logistikdienstleister fest.“

Diese Herangehensweise ist praxisnah und führt zielstrebig zu Lösungen, die auf die jeweiligen Produkte zugeschnitten sind. Zusätzlich auditiert der Kunde seinen Logistikpartner regelmäßig, um die Umsetzung der Vorgaben zu überwachen.

„Es kommt auf das enge Miteinander von Hersteller und Logistikdienstleister an“, konstatiert auch Joachim Fiebig, Leiter Produktmanagement Luftfracht der Schenker Deutschland AG. „Entscheidend für unsere Kunden ist, dass sie einen Partner an ihrer Seite wissen, der über das erforderliche Branchen-Know-how verfügt und sich zudem auf ein internationales und intermodales Netzwerk stützt.“ Dabei dürfen sich die weltweite Präsenz und die damit verbundene Unternehmensgröße nicht nachteilig auf die kundenorientierte Flexibilität auswirken, wie Unternehmensberater John A. Eke, Vorstand Exxent Management Team, der Logistikbranche ins Pflichtenheft diktiert: „Der Pharma- und Medizinmarkt ist in weiten Teilen mittelständisch strukturiert und ruft deshalb nach logistischen Globalplayern, die trotz ihrer geballten Kompetenz beweglich genug sind, sich auf die individuellen Kundenwünsche einzustellen.“

Abgesehen von den Transportdienstleistungen geht es dabei häufig auch um Value Added Services, wie sie DB Schenker unter anderem für den Kunden Roche erbringt. Am Standort Mannheim unterhält das forschungsorientierte Gesundheitsunternehmen ein eigenes Lager, in dem mehr als dreißig speziell geschulte Mitarbeiter der Geschäftsstelle Mannheim (Luft/See, Logistik) beschäftigt sind. Zu ihren Aufgaben gehören das Belabeln und Kommissionieren

von Kartons, die hochsensible Enzyme, Proteine und Speziallösungen für die Diagnose enthalten.

**Temperaturgeführte Transporte – Voraussetzung für viele Pharma- und Medizinprodukte**

Für den Seetransport der Roche-Produkte stellt DB Schenker im Bedarfsfall Kühlcontainer zur Verfügung, sogenannte Reefer. Diese 20- oder 40-Fuß-Einheiten funktionieren im Prinzip wie ein überdimensionaler

Fotos: © Grigoriy Lukyanov, istockphoto.com (S. 110); Peter Ginter, gettyimages.de (S. 10-11); Schenker Deutschland AG (S. 11)

Kühlschrank, der die Temperatur im gewünschten Bereich hält. Die Reefer lagern im Inneren des Schiffes an eigens dafür vorgesehenen Stellen, wo sie ans Stromnetz angeschlossen werden. Per Monitoring will Roche möglichst viel über den Hauptlauf erfahren. Dabei geht es nicht allein um das klassische Tracking, über das sich die Containerbewegung nachvollziehen lässt. Roche will mehr, wie Eleftherios Skountridakis (Leiter Export-Abfertigung) und sein Kollege Andreas Hilken (Leiter Seefracht) erläutern: „Unser Kunde erfährt verbindlich, ob die Temperatur im Container während des gesamten Transportes im Toleranzbereich zwischen zwei und acht Grad gelegen hat.“ Dazu verwendet der Logistikdienstleister Cooltags. Das sind semiaktive Transponder mit integrierter Sensortechnik in Visitenkartenform, die in vorgegebenen Intervallen Wärmewerte aufzeichnen. Das ermöglicht die Überwachung des Temperaturverlaufs über die komplette Transportkette hinweg. Die in vielen Branchen einsetzbare, RFID-basierte Sensortechnik soll künftig auch

Randnotiz

**WARUM KÜHLUNG WÄHREND DES TRANSPORTES?**

„Fast alle Wirkstoffe sind das Ergebnis aufwendiger Synthesen. Unter bestimmten Bedingungen, insbesondere bei höheren Temperaturen, können sich die komplexen Strukturen in vielen Molekülen verändern. Nicht nur chemisch-synthetisch hergestellte Verbindungen, sondern auch Wirkstoffe oder Produkte biologischer Herkunft (pflanzlich, tierisch oder aus Mikroorganismen gewonnen) unterliegen solchen Abbauprozessen. Aus diesem Grund sind temperaturgeführte Transporte zwischen zwei und acht Grad zum Beispiel bei Impfstoffen notwendig, da es sich dabei um extrem anfällige Wirkstoffe beziehungsweise Zubereitungen handelt. Hier können bereits Temperaturen um 15 Grad Abbau- und Zerfallsprozesse auslösen.“

Thomas Brückner, Leiter des Geschäftsfeldes Pharmazie/Besondere Therapieeinrichtungen im Bundesverband der Pharmazeutischen Industrie e.V.

andere Einflussgrößen wie Feuchtigkeit, Stoßbelastungen, Vibrationen, Licht und Druck im Auge behalten.

Über den unwahrscheinlichen Fall einer Kühlunterbrechung während des Seetransportes wird Roche proaktiv durch Schnittstellenkontrolle informiert. Deshalb kann das

Pharmaunternehmen früh entscheiden, wie mit der Ladung weiterzufahren ist und ob es womöglich eine Ersatzlieferung auf den Weg bringt. „Mir ist das in meinen fünf Jahren bei der Schenker Deutschland AG zwar noch nie passiert“, sagt Skountridakis. „Aber trotzdem haben wir ein Szenario erstellt, wie wir im Fall des Falles reagieren.“ – Sicher ist sicher.

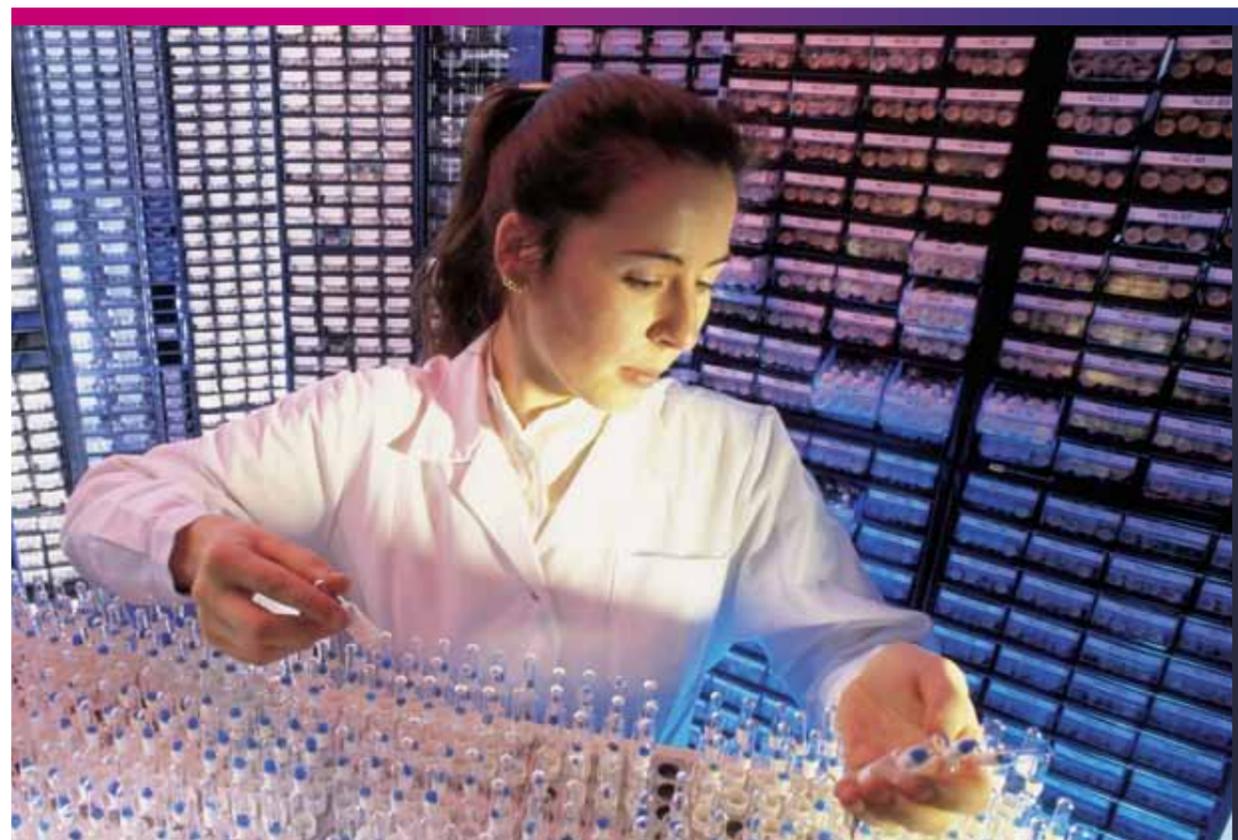
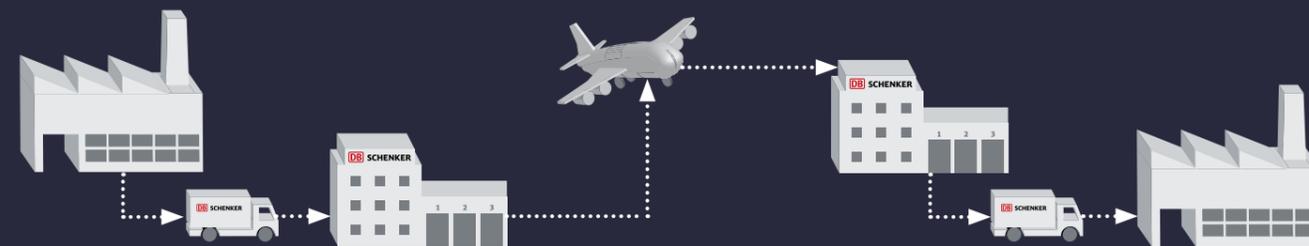


Bild rechts oben: In Bad Krozingen sammeln allein die Grobfilter der Zehnder-Umluftreinigungsgeräte pro Jahr 40 Kilogramm Schwebstaub ein.  
Bild rechts unten: Kühltrailer bei der Verladung von der Straße auf die Schiene.





Temperaturgeführte Transporte in der Luftfracht



**Hersteller** Per Kühltrailer gelangt die Ware zum Flughafen und bleibt so lange auf dem Fahrzeug, bis die für den Luftversand erforderlichen Paletten bereitstehen.

**Die Waren verweilen auf Luftfracht-Paletten im Kühl-Zwischenlager.** Die Verladung in den Frachtflieger erfolgt erst wenige Minuten vor dem Start.

**Der Frachtflieger besitzt eine Kühlzone für die aktive Kühlung während des Lufttransportes.**

**Am Zielort gelangen die empfindlichen Produkte sofort in ein Kühl-Lager, das DB Schenker unmittelbar an der Rollbahn unterhält.**

**Für den Transport zum Empfänger (z. B. Weiterverarbeiter oder auch Apotheke) werden wieder Kühl-Lkw eingesetzt.**

Auch wenn der Transport schneller abgewickelt werden muss, bleibt die Kühlung ein zentrales Thema. Per Luftfracht gehen für Roche zweimal pro Woche fünfzig Tonnen von Luxemburg nach Indianapolis in die USA – die Hälfte davon durchgängig bei zwei bis acht Grad. Der Transport erfolgt ab dem Roche-Lager Mannheim im Kühl-Lkw, der die empfindlichen Präparate so lange schützt, bis die für den Luftversand erforderlichen Paletten bereitstehen. Nach der Verladung auf die Paletten bleiben diese in einem Kühl-Zwischenlager und verlassen es erst wenige Minuten vor dem Start der Frachtflieger, die über eine Kühlzone für sensible Produkte verfügen.

**Aus dem Flugzeug direkt ins Kühl-Lager**

Neben der Kühlung, die der Flieger selbst erzeugt, bestehen weitere Möglichkeiten, die Fracht vor unerwünscht hohen Temperaturen zu schützen. Zum Beispiel durch Trockeneis oder Kühlakkus. Je nach verwendeter Menge ersetzen diese Verpackungsbeilagen den „Kühlschrank“ bis zu fünf Tage lang. In Indianapolis unterhält DB Schenker unmittelbar an der Rollbahn ein Kühl-Lager, wohin die Roche-Paletten direkt aus dem Flugzeugbauch gelangen – ein „Coolservice“, den sich manch ein erhitzter Passagier wünschen würde.

**AKTIVE KÜHLUNG – PASSIVE KÜHLUNG**

Es gibt zwei grundsätzlich verschiedene Methoden, Waren während des Transportes zu kühlen. Bei der passiven Kühlung werden Kältemittel wie Trockeneis oder Kühlakkus der Sendung beigegeben. Eine gut isolierende Verpackung sorgt dafür, dass der Inhalt möglichst lange die geforderte Temperatur behält. Bei der aktiven Temperaturführung wird die Sendung in einem speziellen Luftfracht-/Kühlcontainer transportiert, der sensiblen Waren stabile Temperaturen über längere Laufzeiten gewährleistet. („Prinzip Kühlschrank oder Kühlraum“).

Randnotiz

Den Import aus Indianapolis wickelt Roche zu einem großen Teil über Frankfurt am Main ab, wo die Sendungen schon eine Stunde nach der Landung ohne Temperaturverluste auf Lkw verladen werden. Mit dem 2009 eröffneten Luftfracht Europa-Hub in Frankfurt hat die Schenker Deutschland AG die erforderlichen Voraussetzungen geschaffen, um Pharma- und Medizinprodukte unter

Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen und Kundenvorgaben zu lagern und umzuschlagen. Auch die B. Braun Melsungen AG nutzt das Drehkreuz am Frankfurter Flughafen für ihr Asien-Geschäft. Der Gesundheitsversorger ist mit 30.000 Produkten eine Größe auf dem Weltmarkt. Zu seinem umfassenden Portfolio gehören Einwegspritzen, Infusionslösungen und medizintechnische Geräte, davon schlägt DB Schenker täglich zwei bis zehn Tonnen im Hub um – dabei handelt es sich zum größten Teil um Exporte nach Fernost und Importe aus aller Welt.

**Flüssiges Helium für Magnetresonanztomographen**

Das Thema Kühlung beschäftigt auch den Local Key-Account-Manager Christian Kühnel von der Geschäftsstelle Nürnberg (Luft/See, Logistik). Er befördert zwar keine pharmazeutischen Produkte, dafür aber die hochempfindlichen Gerätschaften seines Kunden Siemens, der an den Standorten Forchheim und Erlangen unter anderem Computertomographen (CT) und Magnetresonanztomographen (MRT) baut. Für den Einsatz in der Radiologie muss der supraleitende Magnet eines MRT im Betrieb ununterbrochen mit flüssigem Helium gekühlt werden. Deshalb wird er bereits ab Werk mit flüssigem Helium gefüllt ausgeliefert. Das Problem: Pro Tag verdampfen etwa drei

Prozent des Heliums, sodass nach dreißig Transporttagen eine kritische Grenze erreicht würde. Nicht zuletzt aus diesem Grund werden Magnetresonanztomographen auch nach Übersee hauptsächlich per Luftfracht befördert. Zu den wichtigen Zielen gehören China und Australien. Nach der Ankunft übernimmt die jeweilige DB Schenker-Landesgesellschaft die wertvollen Geräte und steuert den Nachlauf bis zum Empfänger, sprich zu einer Klinik. Dabei kommen keine gewöhnlichen Lkw zum Einsatz, sondern luftgefederte Fahrzeuge, um die stoßempfindlichen Tomographen möglichst wenig zu erschüttern.

**Standardleistungen sind unverzichtbar**

Doch so sensibel Pharma- und Medizinprodukte auch sind und so hoch die Verlager ihre Anforderungen schrauben: Es verhält sich keineswegs so, dass bei jedem Transportauftrag Samthandschuhe, Kühlcontainer und Pinzette zum Einsatz kommen. Häufig reichen die im Alltagsgeschäft erbrachten Leistungen aus, damit Tabletten, Tropfen und Infusionen ihren Weg zum Patienten finden. Der Grund dafür liegt bei der Schenker Deutschland AG in der ohnehin hohen logistischen und speditionellen Qualität bei Land-, Luft- und Seefracht. Ein Pharmaunternehmen im Rhein-Main-Gebiet, das weltweit zu den Top-Adressen in Sachen Forschung und

Produktion zählt, spannt seinen Logistikdienstleister auch für Aufträge ein, die nach außen ganz unspektakulär wirken, die aber das Kerngeschäft der Schenker Deutschland AG ausmachen. So übernimmt die Geschäftsstelle Bingen für diesen Kunden die deutschland-, europa- und weltweite Versorgung seiner Lager. Innerhalb Europas wird dazu vor allem der Lkw eingesetzt. „Von den hochsensiblen Medikamenten abgesehen, erfolgen die meisten Straßentransporte als Teil- oder Komplettladungen“, sagt der Leiter der Geschäftsstelle Jens Röder. Bei der Seefracht zeigt sich ein ähnliches Bild: Ob komplette Container oder Teilladungen – alles läuft über das bewährte Netzwerk unter Berücksichtigung der Zulade-Restriktionen des Auftraggebers. „Auch die Pharmabranche setzt bei interkontinentalen Transporten auf die Kostenvorteile der Seefracht“, räumt Röder mit der Vorstellung auf, dass Medizinprodukte bevorzugt per Flugzeug in die Ferne reisen.

Wenn es sich zeitlich einrichten lässt und die Qualität des Frachtgutes unbeeinträchtigt bleibt, geht es übers Meer.

**Transporte im Stückgutnetz**

Die Geschäftsstelle Hamburg (Land, Logistik) holt täglich drei bis vier Lkw-Ladungen mit bis zu 200 Einzelsendungen bei der Schülke & Mayr GmbH in Norderstedt ab und transportiert sie über die Stückgutsystemverkehre zu anderen Geschäftsstellen der Schenker Deutschland AG. Von dort erfolgt dann die Feinverteilung an Apotheken, Kliniken und Ärzte. Bei den für die Schülke & Mayr GmbH beförderten Waren handelt es sich vornehmlich um Artikel für die Hygiene und Infektionsprävention, die als Gefahrgut gelten und deshalb den entsprechenden Verordnungen unterliegen.



Fotos: © Onur Döngel, iStockphoto.com, Werbeagentur Müller GmbH (S. 13)

Dass dabei auch die umweltfreundliche Schiene zum Einsatz kommt, zeigt das Beispiel der Paul Hartmann AG. Für den Hersteller von Hygieneprodukten für das Wund-, Inkontinenz- und Infektionsmanagement wickelt die Geschäftsstelle Ulm (Luft/See, Logistik) Seeverkehre auf den Relationen Südafrika, Australien und Neuseeland ab. Der Logistikdienstleister versorgt das Hartmann-Zentrallager nahe Heidenheim mit Leercontainern, befördert diese über die Straße zum zwanzig Kilometer entfernten Containerterminal Ulm, von wo es auf der Schiene zum Seehafen Richtung Norddeutschland geht. In den Zielländern übernehmen die jeweiligen DB Schenker-Landesgesellschaften die Fracht und erledigen in ihren eigenen Lagern auch Warehousing für den Kunden.

**Bessere Hygiene durch Staubfilter**

Beim Handling der medizinischen Produkte geht es manchmal buchstäblich um winzigste Kleinigkeiten. Das belegt die Geschäftsstelle der Schenker Deutschland AG in Bad Krozingen, bei der Staubpartikel Stück für Stück eingesammelt werden. In ihrem Lager hält die Geschäftsstelle im Auftrag der Schott AG pharmazeutische Primärverpackungen wie Ampullen und Fläschchen vor. Ein weiterer Kunde, die Akzenta Services Limited, nutzt das gleiche Lager für Einwegartikel, die jeder bei seinem Zahnarzt schon mal gesehen hat: Mundschutz, Spülbecher, Speichelsauger und dergleichen. Dass sich solche Artikel nicht mit einer staubschwangeren Luft vertragen, versteht sich von selbst. Den Gummiabrieb von Fahrzeugreifen kann man in der Lagerluft ebenso wenig gebrauchen wie Zellulosefasern von Verpackungen oder Zement- und Fußbodenpartikel, die sich bei den Umschlagarbeiten zwangsweise lösen. Um die Luft im Lager möglichst staubfrei zu halten, wurde deshalb eine hochmoderne Luftfilteranlage aus dem Hause Zehnder Clean Air Solutions installiert. Michael Doufrain, Leiter der Geschäftsstelle Bad Krozingen (Land, Logistik), sieht in der Installation einen doppelten Effekt: **„Mit unserer Investition haben wir gleich zwei Vorteile erzielt. Unseren Kunden bieten wir einwandfreie hygienische Bedingungen für die Lagerung von medizinischen und pharmazeutischen Produkten. Und unsere Mitarbeiter profitieren von einer Raumluft, wie sie in den Höhenlagen des Schwarzwaldes kaum besser sein könnte.“** Und das ist kein lockerer Spruch, sondern ernst gemeint! Messungen vor und nach Inbetriebnahme der Luftfiltertechnologie ergaben eine Reduzierung des Feinstaubes um 77 Prozent.

**Krankenhauslogistik: 2.000 Euro Einsparung pro Bett und Jahr**

Das Stichwort Reduzierung führt zu einem weiteren Aspekt der Logistik im Gesundheitswesen. Die Notwendigkeit einer nachhaltigen Kostenreduzierung veranlasst immer mehr Krankenhäuser, ihre logistischen Prozesse zu überprüfen. In vielen Kliniken haben sich intransparente und unkoordinierte Bestellvorgänge etabliert, was in aller Regel zu einer wenig effizienten und äußerst unwirtschaftlichen Logistik führt. Diesem unerfreulichen Manko kann der Gesundheitsökonom Andreas J. W. Goldschmidt durchaus eine positive Seite abgewinnen: Denn wo Ineffizienz vorherrscht, eröffnen sich Möglichkeiten für die Kostenersparnis. So rechnet Goldschmidt vor, dass sich im Krankenhaus durch eine effiziente Gestaltung der Logistik durchschnittlich „1.000 bis 2.000 Euro pro Bett und Jahr einsparen lassen“. Nicht gerade wenig, wenn man bedenkt, dass in vielen der 2.000 deutschen Krankenhäuser mehr als 600, in Universitätskliniken auch mehr als 1.000 Betten stehen.

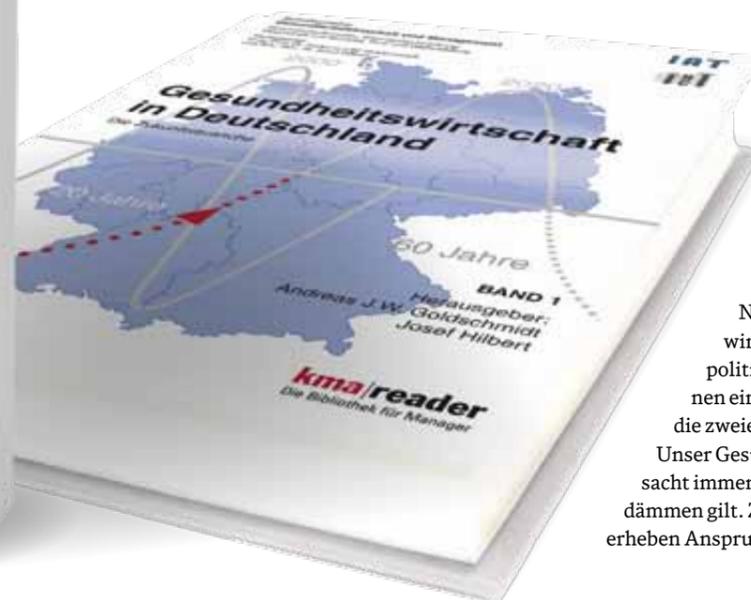
Das Umdenken in Sachen Logistik hat im Evangelischen Krankenhaus Oldenburg (EVO) schon vor einem halben Jahrzehnt zu einer grundlegenden Neustrukturierung der Versorgungsprozesse geführt, in die seit 2005 die Geschäftsstelle Oldenburg eingebunden ist. In ihrem Lager hält sie knapp eintausend verschiedene Artikel vor, die ständig im EVO benötigt werden. Dazu gehören Einwegspritzen und Einmalhandschuhe ebenso wie Verbandsmaterial und Venenkatheter sowie Reinigungsmittel, Formulare und Bleistifte. Auch die Medikamente für die Klinik gehen durch die Hände der Logistiker – in versiegelten Boxen. Die Oldenburger Großapotheke, bei der das EVO seinen Bedarf an Arzneimitteln und Medikamenten bestellt, liefert die Waren unsortiert ins Lager der Schenker Deutschland AG, wo die einzelnen Einheiten ohne Zwischenlagerung nach Stationen oder OP-Sälen kommissioniert werden. In diesem Zusammenhang legt Stephen Walther, Leiter Logistik am Standort Oldenburg, Wert auf eine klare Unterscheidung zwischen Verpackungseinheit und Inhalt: „Genau genommen kommissionieren wir keine Medikamente, sondern verplombte Gebinde, bei denen wir nicht erkennen können, was drin ist.“ Diese



**MIT DEN KRITERIEN, NACH DENEN EIN GESUNDHEITSDIENSTLEISTER SEINEN LOGISTIKPARTNER AUSWÄHLEN SOLLTE, BEFASST SICH DER GESUNDHEITSOÖKONOM PROF. DR. ANDREAS J. W. GOLDSCHMIDT VON DER UNIVERSITÄT TRIER:**

Wichtig ist, sich folgende Klarheit zu verschaffen: Handelt es sich bei einem „Logistikdienstleister“ primär um ein Consultingunternehmen – nach dem Motto „Worte ohne Taten“ oder „Virtualität ohne Physik“? Steht der Dienstleister für Umsetzung und dauerhaften Betrieb gerade? (...) Bei der Auswahl des Dienstleisters muss daher sein ganzheitlicher Ansatz und seine wirtschaftliche und fachliche Kompetenz geprüft werden. Außerdem muss eine beidseitige, langfristige und optimale Win-Win-Situation erarbeitet werden.“

aus: Gesundheitswirtschaft in Deutschland, S. 284 (Schriftenreihe: Gesundheitswirtschaft und Management, Band 1, 2009)



Differenzierung hat nichts mit Spitzfindigkeit zu tun, denn der direkte Umgang mit Tabletten und Wirkstoffen ist allein den ausgebildeten Apothekern vorbehalten.

**Logistik-Outsourcing bringt Kosten- und Qualitätsvorteile**

Ob temperaturgeführter Luft- oder Seetransport, ob Ladungs- oder Stückgutverkehre über Land, ob Umschlag, Lagerung oder Kommissionierung: Die Aktivitäten von DB Schenker im Umfeld der Gesundheitsbranche sind ebenso vielfältig wie anspruchsvoll. Nicht nur in Deutschland wird seit Jahren auf allen politischen und sozialen Ebenen eine Diskussion geführt, die zweierlei belegt. Erstens: Unser Gesundheitswesen verursacht immense Kosten, die es einzudämmen gilt. Zweitens: Die Menschen erheben Anspruch auf eine erstklassige



Versorgung. – „Aus diesen beiden Anforderungen resultiert ein schwieriges, aber nicht unlösbares Dilemma: Man will ein Maximum an medizinischer Versorgung sicherstellen und gleichzeitig die Kosten herunterfahren. Und das geht!“, so der Vorstandsvorsitzende der Schenker Deutschland AG, Dr. Hansjörg Rodi. Professionelle Logistikkonzepte wie die von DB Schenker leisten einen Beitrag, der beiden Zielen gerecht wird: Unternehmen der Gesundheitsbranche, die ihre Logistik outsourcen, steigern die Effizienz ihrer logistischen Prozesse und senken somit ihre Kosten. Gleichzeitig tragen schlüssige Logistiklösungen dazu bei, dass pharmazeutische und medizintechnische Produkte unversehrt bei ihrem Empfänger eintreffen – eine Grundbedingung dafür, dass sie „wirken“ und dem Patienten nützen. Und genau darauf kommt es schließlich an. ■

Fotos: © Gerald Senger istockphoto.com (S. 14); jobhopper, fotolia.de (S. 15); Ghislain & Marie David de Lossy, gettyimages.de (S. 15)