

02/17



LOGISTICS PEOPLE

DAS UNTERNEHMENSMAGAZIN DER RHENUS GRUPPE

MOBILITÄT 4.0

A decorative blue line graphic that starts as a horizontal line from the left edge, then angles upwards and to the right, ending in a small open circle. Another similar line starts from a solid black circle on the right edge and angles downwards and to the left.

03 Editorial | 04-05 Rhenus in Kürze | 06-11
Titelthema – Individuell, schnell, autonom |
12-15 Interview – Sauber und leise unterwegs |
16-17 Trends und Märkte – Rhenus verbindet glo-
bale Märkte | 18-21 Reportage – Von Wilhelmsha-
ven ans Nordkap | 22-23 Branche – Mobile Post
| 24-25 Unternehmen – In Solingen stimmt die
Chemie | 26-29 Metropole – Vilnius – Eine Stadt
zwischen gestern und morgen | 30-31 Impressi-
onen & Impressum



Die schnellste Möglichkeit, sich durch die 32 Seiten
der „Logistics People“ zu arbeiten, ist eine Bohrung
mitten durch das Heft, der direkte Weg.

Nehmen Sie sich ruhig alle Zeit für diese Ausgabe,
die Lochung ist bei vielen Artikeln inhaltsbezogen
– mal spielerisch, mal auf den Punkt gebracht. Viel
Freude bei der Lektüre!



Liebe Leserinnen und Leser,

gerade erleben wir den Wandel zur Industrie 4.0, da folgt schon das nächste Schlagwort: Mobilität 4.0. Was steckt dahinter?

Industrie 4.0 steht für die Automatisierung, das heißt die Standardisierung von Prozessen und die Kategorisierung von Daten. Mobilität 4.0 bedeutet deutlich mehr Flexibilität, gerade, wenn es um die Mobilität von Personen geht. Will heißen: Wo heute nach festem Fahrplan gefahren wird, gibt es schon morgen Transporte auf Nachfrage.

„Erst eine leistungsfähige, dynamische Verarbeitung von Daten und deren permanente Kommunikation machen die Mobilität 4.0 möglich.“

Damit dies auch reibungslos funktioniert, bedarf es einer leistungsfähigen IT und der Vernetzung der Menschen mittels digitaler Kommunikation. Car-Sharing beispielsweise ist erst dann sinnvoll, wenn es digital organisiert ist. Schließlich muss der Nutzer wissen, wo das nächste freie Auto zu finden ist, oder das freie Auto muss zum nächsten Nutzer navigieren können.

Und so passen die beiden Schlagworte Industrie 4.0 und Mobilität 4.0 doch wieder gut zusammen. Denn beide werden erst durch eine leistungsfähige, dynamische Verarbeitung von Daten und deren permanente Kommunikation möglich.

Die Mobilität von Waren organisieren wir Logistiker auch heute schon sehr flexibel, indem wir Netzwerke dynamisch optimieren, Touren täglich individuell planen und dispositiv im Tagesverlauf anpassen. Die dafür notwendigen IT-Werkzeuge haben wir selbst entwickelt.

Doch nicht jede Entwicklung, die im Zuge der Mobilität 4.0 derzeit bejubelt wird, ist tatsächlich innovativ. Nehmen wir das Platooning, den Zusammenschluss von Lkw zu einer Kolonne oder aber den Überleitungs-Lkw mit Anschluss ans Stromnetz. Beides funktioniert seit Jahrzehnten in ähnlicher Weise auf der Schiene.

Doch bislang ist es nicht gelungen, den Marktanteil der Schienengüterverkehre signifikant zu erhöhen. Warum? Es mangelt schlicht an einer konsequenten und praktikablen Investitionsstrategie im Bereich der Netzinfrastruktur. Schon vor Jahren hätten Engpässe wie am Oberrhein oder der Betuwe-Linie vermieden werden können.

Bleibt darauf zu setzen, dass Politik, Unternehmen und Gesellschaft künftig sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene die richtigen Weichen stellen. Ärgern Sie sich nicht auch bei einer Auto- oder Bahnfahrt über Funklöcher, die Sperrung von Brücken und den Zustand der Gleisinfrastruktur?

Die technologische Weiterentwicklung unserer Gesellschaft hängt davon ab, wie Politik und Wirtschaft ihre Hausaufgaben erledigen. Wir als Rhenus nehmen die Herausforderungen der Mobilität 4.0 gerne an – und zwar im Sinne unserer Kunden.

Dabei reicht es nicht, den Fortschritt allein in der Digitalisierung und Automatisierung zu sehen. Unsere Kunden entscheiden, wie sie mit uns kommunizieren möchten. Darauf müssen wir uns flexibel einstellen. Will heißen: Mobilität 4.0 muss so organisiert werden, dass viele davon profitieren und dauerhaft mobil bleiben.



Ihr

Klemens Rethmann
Vorstandsvorsitzender

RHENUS IN KÜRZE

1 RHEVOLUTION DURCH INNOVATION

Beweist Kreativität und Unternehmergeist, so lautete im Frühjahr der Aufruf des Innovationsprojektes Rhevo an alle Rhenus-Mitarbeiter. 260 Mitarbeiter aus 28 Ländern ließen sich das nicht zweimal sagen und entwickelten kluge Ideen und Lösungen, um die Rhenus-Welt mit Hilfe digitaler Technologien weiter voranzubringen. Die besten Produkte, die im Juli vor einer Jury präsentiert wurden, sollen nun umgesetzt werden. Das Projekt wurde auch auf dem ersten Digitalgipfel des Bundeswirtschaftsministeriums vorgestellt.

2 INTERNATIONALISIERUNG GEHT WEITER

In zahlreichen asiatischen Ländern eröffnet Rhenus in diesem Jahr neue Standorte, darunter auf den Philippinen, in Südkorea, Indonesien, Thailand und Singapur. Darüber hinaus erwarb der Logistiker im Juni die australische Spedition O'Brien. Ziel ist ein nachhaltiger Wachstumskurs. Der gilt auch für Europa und Südamerika, wo sich der Logistiker ebenfalls verstärken will. Dazu wurden in diesem Jahr je ein Luft- und Seefrachtgateway in Deutschland eröffnet.

3 ERÖFFNUNGSFEIER IN BOLESŁAWIEC

Startschuss für das neu gebaute, 60.000 Quadratmeter große Logistikzentrum im polnischen Bolesławiec in Niederschlesien. Nur rund 60 Kilometer zur deutschen und tschechischen Grenze gelegen, bietet das neue Logistiklager beste Verkehrsanbindung in die europäischen Märkte.

4 MEHR SHORT-SEA-SHIPPING

Mit voller Fahrt voraus: Im März beteiligte sich die Rhenus-Gruppe mit 40 Prozent an der ARKON-Shipping-Gruppe. Beide gründeten die Investment-Gesellschaft Rhenus-ARKON-Shipinvest. ARKON Shipping managt eine Flotte von über 120 Seeschiffen und ist spezialisiert auf europäische Küsten- und Containerfeeder sowie auf die weltweite Heavylift- und Projektschifffahrt.

5 PROFESSIONELLES DOKUMENTENMANAGEMENT

Rhenus Office Systems hat ihre Archivdienstleistungen ausgebaut. Zum Jahreswechsel erwarb der Dokumentenlogistiker Z.A.S. Zentral Archiv Service einen der zehn größten Archivdienstleister in Deutschland mit Fokus auf die Pharmabranche. Gemeinsam mit dem belgischen Logistikdienstleister Dockx Group gründete Rhenus im April die Gesellschaft Dockx Rhenus Archisafe mit dem Sicherheitsarchiv in Antwerpen.

6 NEUER LIEGEPLATZ FÜR CUXPORT

In Cuxhaven entsteht bis Mitte 2018 ein neuer Multipurpose-Liegeplatz mit insgesamt 290 Metern Kaimauer, 8,5 Hektar Fläche für Lager- und Umschlagsmöglichkeiten, Schwerlastplattformen und Einschnitt für eine Quatterrampe. Der fertige Liegeplatz 4 eröffnet lang erwartete zusätzliche Anlegemöglichkeiten für RoRo-, Multipurpose- sowie Offshore-Schiffe und ermöglicht Cuxport den Ausbau ihrer Geschäfte.



individuell schnell autonom

mobilität von morgen

Tokio, 2030, 7:00 Uhr morgens:

Ken Yamada setzt sich auf den Rücksitz des gerade gebuchten autonomen Taxis und beantwortet Mails. Plötzlich zieht das Elektromobil sanft auf die rechte Spur, denn es weiß, dass es sich an der nächsten Kreuzung staut.

An einer Bahnstation steigt Yamada in eine fahrerlose U-Bahn um und legt die letzten Meter zum Büro mit einem angemieteten E-Bike zurück. Dort angekommen, hat er schon viele Aufgaben erledigt.





So oder so ähnlich stellen sich Zukunftsforscher die smarte, digital vernetzte Stadt vor. Intelligente Leitsysteme regulieren automatisch den Verkehrsfluss, autonome Fahrzeuge navigieren uns durch die Metropolen. Die neue Mobilität spart Zeit, Ressourcen, Kosten und sorgt obendrein für mehr Sicherheit.

Ob Google, Amazon, Baidu, Uber oder DHL: Längst haben Unternehmen erkannt, welche Potenziale die digitale Vernetzung und Mobilität versprechen. Mit ihren Innovationen spornen sie auch die klassischen Fahrzeughersteller an, weiter zu investieren. Denn kaum eine andere technische Entwicklung hat zu solch tiefgreifenden Veränderungen geführt wie die Digitalisierung. Nach dem Wandel zur Industrie 4.0 ist die Mobilität 4.0, also die Automatisierung von Verkehr und Logistik durch IT, deren Fortsetzung.



Welchen Stellenwert die digitale Mobilität innerhalb der Rhenus-Gruppe hat, beweisen viele Projekte. Der Bereich Public Transport beschäftigt sich mit der Frage, in welche Richtung sich der Öffentliche Personennahverkehr entwickeln wird. „Multimodale Verkehrsströme werden sich verstärken und es kommt zu individualisierter Beförderung“, ist sich Henrik Behrens, Geschäftsführer der Rhenus Veniro, sicher. Sprich: Mit dem autonomen Taxi gehe es zukünftig zum Bahnhof, mit dem Zug in die Stadt und mit dem Mietfahrrad auf der letzten Meile zum Ziel.

Erste autonom fahrende Rhenus-Busse

Bereits heute arbeitet Rhenus an Projekten mit autonomen Shuttle-Systemen in Städten, an Flughäfen und Tiefseehäfen. Wenn es nach Henrik Behrens geht, rollen schon bald die ersten autonomen Rhenus-Busse durch Deutschland. Seit einigen Monaten kooperiert der Geschäftsbereich eng mit Herstellern der neuen Technologie. „Die Fahrzeuge sind satelliten- und videoüberwacht, man kann aber jederzeit eingreifen“.



Auf dem Weg zum autonomen Fahren ...

Teilautomatisiert: Der Fahrer muss die automatischen Funktionen dauerhaft überwachen und falls nötig eingreifen.

Hochautomatisiert: Das automatische System meldet dem Fahrer bei Bedarf, dass dieser die Steuerung übernehmen muss.

Vollautomatisiert: Selbstständiges, zielgerichtetes Fahren eines Fahrzeugs ohne Eingriff des Fahrers.

Fahrerlos: Das System ist allen Gefahrensituationen gewachsen. Es wird kein Fahrer mehr benötigt.

Das Geschäftsfeld Automotive stellt sich ebenfalls auf wandelnde Märkte ein: „Wir gehen beispielsweise auf Unternehmen zu, die Elektromobile herstellen. Schon heute können wir komplette Elektroautos montieren“, berichtet Ulrich Schorb, Geschäftsleitung Automotive der Rhenus. So übernimmt Rhenus im belgischen Genk die komplette Beschaffungslogistik von den Lieferanten, die Montage und Fertigung sowie die Endkontrollen des auslieferfertigen MT 10, eines Elektrokleintransporters der Firma Addax Motors. Das Elektromobil kommt für kurze Strecken auf der letzten Meile zum Einsatz, beliefert Baustellen oder fährt in Freizeitparks.

Auch der Geschäftsbereich Rhenus Freight Logistics beschäftigt sich bereits seit Jahren mit Digitalisierung. „Wir verstehen uns als Informationslogistiker, der sinnvolle digitale Lösungen bereits anwendet“, verrät Petra Finke, CIO Rhenus Freight Logistics. Dazu zählen webbasierte Transportmanagement- und Lagerverwaltungssysteme, Apps zur digitalen Steuerung von Prozessen und zur besseren Kommunikation mit den Kunden sowie eine zentrale Datenmanagementplattform. „Diese liefert uns alle nötigen Informationen, um globale Transportketten zu planen, steuern und zu überwachen.“

Vom teil- zum vollautonomen Fahren

Mit autonomen Flurfahrzeugen und Transportrobotern beschäftigt sich Rhenus bereits jetzt und bereitet entsprechende Projekte vor. „Durch die digitale Vernetzung können wir solche Fahrzeuge mit Umschlagsinformationen versorgen. Sie bringen dann die Palette von der Eingangszone direkt zum Tor, wo der Lkw wartet“, erklärt Finke.

Nach Schätzungen der Weltkonferenz könnte es nur noch drei bis zehn Jahre dauern, bis führerlose Fahrzeuge auch in Städten ihren Dienst verrichten. In den USA ging bereits vor rund zwei Jahren der autonom fahrende Freightliner auf einem öffentlichen Highway an den Start. Ausgestattet mit Radar, Kameras, Assistenzsystemen und Abstandsreglern.

„Über den Zwischenschritt des teilautonomen Fahrens wird es sicherlich auch autonomes Fahren von Lkw in Europa geben“, ist Sascha Hähnke überzeugt, Geschäftsleitung Road der Rhenus Port Logistics. Zunächst wird wohl weiterhin ein Fahrer am Steuer sitzen, um im Notfall eingreifen zu können.

Hähnke setzt in seinem Geschäftsfeld bereits heute PPC-Getriebe in Daimler-Fahrzeugen ein, die topografische Daten des Streckenverlaufs mit der aktuellen Position des Lkw kombinieren. Die Fahrzeuge sind überdies mit einem vorausschauenden Tempomaten ausgestattet. „Wenn ein Lkw alleine schalten kann und die Bordsystematik ein Hindernis erkennt und eigenständig bremst, warum soll ein Lkw dann nicht auch sukzessiv allein fahren können?“. Doch vorher müssen rechtliche Hürden genommen werden: Zu wessen Wohl wird in unvermeidlichen Unfallsituationen entschieden? Wer haftet im Fall eines Unfalls? Dazu wird die Datensicherheit smarter Fahrzeuge gelöst werden müssen.

Mehr Flexibilität für den Fahrer

Welche Vorteile bringt (teil)autonomes Fahren überhaupt? „Wenn der Fahrer nicht eingreifen muss, kann er sich anderen Tätigkeiten widmen, doch der Fahrermangel wird dadurch nicht behoben. Aber wenn der Fahrer sich nicht mehr permanent auf den Verkehr konzentrieren muss, sollten die

Lenkzeiten verlängert werden“, sagt Hähnke.

Mobilität 4.0 bedeutet für ihn aber noch mehr als autonomes Fahren: Einem Fahrzeug, welches ausreichende Kapazitäten hat, müsste automatisch die bestmögliche Fracht zugeordnet werden, um Leerfahrtenanteile zu vermeiden und übergreifend die optimale Auslastung zu erreichen. „An die bestehenden Zeitfenstersysteme unserer Kunden sollte zudem eine IT-Lösung gekoppelt werden, die eine automatische Umbuchung vornimmt, wenn der Lkw im Stau steht oder defekt ist.“

Am Basler Terminal der Rhenus-Tochter Contargo klappt das schon jetzt per App. Damit Lkw zu Spitzenzeiten nicht zu lange auf die Abfertigung warten müssen, hat der Containerspezialist die Anwendung STAR zur Online-Terminvergabe entwickelt. Dies soll bald auch für Bahnen und Schiffe nutzbar sein.

vision oder wirklichkeit

Von fliegenden Autos, unbemannten Schiffen und Päckchen, die aus der Luft fallen

Zahlreiche Unternehmen wetteifern um Innovationen zur Fortbewegung der Zukunft. Wir stellen Ihnen einige Ideen vor, die in wenigen Jahren Realität werden könnten – oder doch nur Wunschvorstellungen bleiben.



Innovationsprojekt fördert digitales Denken in den eigenen Reihen

Um Innovationen noch stärker zu fördern, hat Rhenus zu Jahresbeginn den unternehmensweiten Wettbewerb „Rhevo“ gestartet, der die Mitarbeiter motivieren soll, eigene Ideen zu entwickeln. Mehr als 260 Mitarbeiter aus aller Welt beteiligten sich, ausgewählte Projekte werden nun weiter entwickelt.



Warenlager über den Wolken

US 9.305.280 B1 lautet das Patent, das der Versandhandel Amazon im April vergangenen Jahres anmeldete. Es beschreibt ein fliegendes Luftschiff mit integriertem Warenlager. Aus diesem sollen bei Bedarf weitere kleinere Luftschiffe und Drohnen starten, um nach Bestelleingang Päckchen an die Kunden liefern zu können. Das Lager soll 14 Kilometer über der Lieferregion, beispielsweise einer Innenstadt oder einem Stadion, schweben.



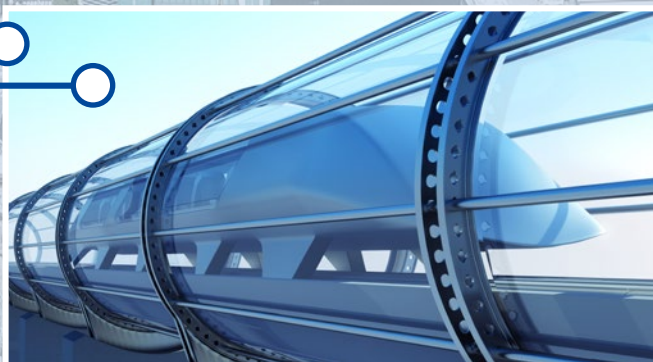
Fliegende Autos

Schon wieder stehen Sie auf dem Weg zur Arbeit oder zum Urlaubsziel im Stau und wünschen sich, Sie wären wie im Flug am Ziel? Kein Problem mit dem fliegenden Auto des slowakischen Unternehmens AeroMobil. Der Prototyp wurde im Frühjahr vorgestellt, erste Lieferungen sind für 2020 geplant. Im Flugmodus erreicht der Motor eine Leistung von rund 300 PS und kann bis zu 750 Kilometer weit fliegen. Dafür heißt es allerdings auch, tief in die Tasche zu greifen: Das fliegende Auto soll 1,2 bis 1,5 Millionen Euro kosten.



Ferngesteuerte Schiffe

Einsam auf den Weltmeeren unterwegs, ganz ohne Kapitän an Bord. Ende dieses Jahrzehnts könnten ferngesteuerte Schiffe Realität werden. Zumindest, wenn es nach dem britisch-finnischen Duo Rolls-Royce und VTT geht. Mittels Virtual-Reality-Umgebung sieht der Schiffsführer an seinem digitalen Arbeitsplatz alles, was er auch auf dem Meer sehen würde. Im Notfall kann er eingreifen. Technische Hürden gibt es laut Experten nur noch wenige. Nun geht es darum, dass autonome Schiffe auch sicher, verlässlich und wirtschaftlich sind.



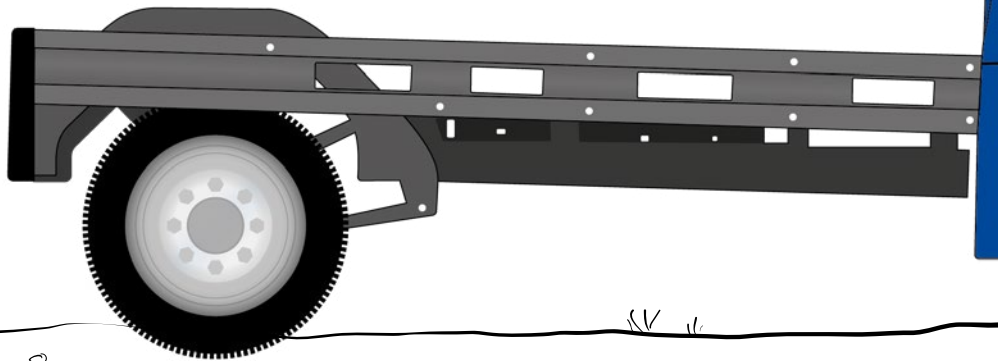
Ab durch die Röhre

So schnell unterwegs wie ein Flieger und noch dazu so billig wie ein Bus-Ticket: Das verspricht das Hochgeschwindigkeitstransportsystem Hyperloop. Wie genau das gehen soll? Mit einer Reisegeschwindigkeit von bis zu 1.125 Kilometern pro Stunde werden mit Solarenergie angetriebene Transportkapseln durch eine Röhre geschossen. Darin befinden sich Passagiere oder Fracht. Laut Entwickler sollen in drei Jahren Güter und in vier Jahren Passagiere bewegt werden.

RHENUS BAUT ELEKTROTRANSPORTER MIT INDIVIDUELLEM AUFSATZ



Rhenus SML N.V., eine Tochtergesellschaft von Rhenus Automotive Systems, übernimmt in Belgien die komplette Fertigung eines neuen Elektrotransporters, der insbesondere für Letzte-Meile-Lieferungen, also Transporte bis an die Haustür, geeignet ist. Rhenus-SML-Geschäftsführer Stefan Maussen erzählt von dem innovativen Projekt und den Herausforderungen der Automotive-Branche.



SAUBER UND LEISE UNTERWEGS

MT10 Technische Daten

Motorkraft:	8 kW
Batterietyp:	Lithium-Ionen-Phosphat
Batteriekapazität:	10,2 kWh
Passagieranzahl:	2
Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h
Gewicht Chassis & Kabine:	600 kg
Ladungsvolumen:	5 m ³
Max. Beladungsgewicht:	1 Tonne
Max. Zuggewicht:	2 Tonnen
Länge total:	3,59 m
Max. Breite (ohne Spiegel):	1,50 m
Max. Höhe:	2,50 m



Herr Maussen, Sie leiten bei Rhenus SML seit Mitte 2016 das Projekt für den Kunden Addax Motors. Um was für ein Fahrzeug handelt es sich genau?

Stefan Maussen: Das MT10 ist ein leichtes Transportfahrzeug mit einer Ladefläche, die flexibel an die Wünsche und Vorgaben des Kunden angepasst wird. Es gibt beispielsweise verschiedene Aufsätze für die Ladefläche und spezielle Ausstattungsmöglichkeiten. Das MT10 wird mit einem herkömmlichen Elektromotor angetrieben und zusätzlich mit einer Lithium-Ionen-Batterie unterstützt. Das Modell hat ein Ladevolumen von fünf Kubikmetern, erreicht eine Geschwindigkeit von bis zu 70 km/h und kann mit bis zu einer Tonne Gewicht beladen werden. Somit übertrifft es derzeit jegliche Konkurrenz in diesem Bereich. Addax Motors hat das Credo „mobility as a service“. Alle neuen Fahrzeuge sind daher mit einer 3G-Internetverbindung ausgestattet, die eine kurzfristige und effektive Vor-Ort-Analyse und den Support bei Problemen möglich macht. Außerdem kann der Eigentümer so die Position des Fahrzeugs in Echtzeit nachverfolgen.



Wofür wird ein solches Fahrzeug verwendet?

Stefan Maussen: Das Elektrofahrzeug kann für kurze Fahrten eingesetzt werden, beispielsweise Letzte-Meile-Lieferungen von Paketen und Post in Innenstädten. Diese Art Fahrzeug und die damit verbundenen Services werden insbesondere in Verbindung mit den Herausforderungen der Urbanisierung und den europäischen Zielen zur Reduktion von Emissionen immer wichtiger.

Und gibt es hierfür bereits einen entsprechenden Markt?

Stefan Maussen: In der Tat! Viele Städte haben bereits damit begonnen, den Verkehr im Stadtzentrum zu minimieren, so mit die Geräusch- und Luftbelastungen zu reduzieren und die Lebensqualität zu erhöhen. Solche Ziele verfolgt Addax bereits in Zusammenarbeit mit den Städten Antwerpen und Mechelen. Vergleichbare Initiativen gibt es auch in Deutschland mit dem StreetScooter, einem Elektrotransporter der Deutschen Post. In den nächsten fünf Jahren werden sich die Anforderungen an Fahrzeuge im Stadtverkehr aufgrund des zunehmenden Online-Shoppings stark verändern. Dafür braucht es innovative Lösungen mit Elektrofahrzeugen.

Wie kam es zu der Zusammenarbeit für dieses Projekt?

Stefan Maussen: Rhenus SML, gegründet 1985, war früher Dienstleister für das Ford-Werk Genk. Von der reinen Lagerung von Stahl-Coils haben wir uns zum Contract Manufacturer für das Automobilwerk entwickelt. Aufgrund der Schließung des Werks Ende 2014 sind wir dank unserer starken Automotive-Erfahrung über den belgischen Technologie-Verband Agoria mit dem Unternehmen Addax Motors in Kontakt getreten. Addax Motors war bereits dabei, ein kleines Elektrofahrzeug zu entwickeln, aber ihnen fehlten die Kompetenzen, um dieses Projekt zu industrialisieren, also von der Prototyp-Fertigung bis zur Serienproduktion zu entwickeln. Als erfahrenes Unternehmen wurde Rhenus dann ausgewählt, die komplette Fertigung für das Fahrzeug zu übernehmen.



Welche Aufgaben übernimmt Rhenus in der Produktion?

Stefan Maussen: Zunächst haben wir für Addax Motors den Prototyp gebaut und anhand dessen die Serien-Produktion und den Ablauf des Fertigungs-Prozesses in der Anlage geplant sowie die Lieferkette definiert. Anschließend folgte eine Probeproduktion, anhand der die Prozesse weiter angepasst und verbessert wurden. Dazu gehört auch die Inbound-Logistik, also die Anlieferung der Einzelkomponenten. Diese wird digital nachverfolgt und zeitlich genau abgestimmt, damit alle Komponenten rechtzeitig für den Einbau im Werk sind, aber auch nicht zu viel Material vorgelagert wird. So wird weniger Kapital gebunden. Anschließend übernehmen wir auch den Qualitätstest und die Überprüfungen des Fahrzeugs vor der Auslieferung. Heute sind wir serienreif – das bedeutet, die Serien-Produktion für das MT10 ist gestartet und wir fahren jetzt das Produktionsvolumen stetig hoch.

Und wie geht es dann weiter?

Stefan Maussen: Nach der Zunahme der Produktionskapazität und des Vertriebs plant Addax Motors die Entwicklung neuer Modelle. Wir werden durch unsere Erfahrung und gute Positionierung in der Lage sein, das Unternehmen beim Wachstum im europäischen Markt weiter zu unterstützen. Erst kürzlich wurden zum Beispiel die ersten Fahrzeuge nach Schweden geliefert.



Welche Entwicklungen strebt Rhenus SML in den nächsten Jahren an?

Stefan Maussen: Momentan sind wir als lokales Unternehmen in einer wichtigen Transformationsphase. Gemeinsam mit Rhenus Automotive wollen wir in BeNeLux weitere Kunden akquirieren. Als Standort wollen wir uns aber nicht nur auf Automotive konzentrieren. Daher ist es gut, dass wir zur Rhenus-Familie gehören, denn hier gibt es verschiedenste Kompetenzen in Logistik-Bereichen. Dieses Netzwerk wollen wir nutzen, um den Standort in Genk weiterzuentwickeln. Das Know-how, das wir aus dem Automotive-Bereich haben, wie das Managen von Supply Chains und die Qualitätskontrolle, sind übertragbar auf andere Geschäftsbereiche.

Wie sehen Sie die Zukunft der Automobilindustrie und Logistik?

Stefan Maussen: Der Ausblick für die Automobilindustrie ist vielversprechend, aber die Branche wird aufgrund der Veränderungen der Geschäftsmodelle, neuer Technologien, Urbanisierung, steigender Kundenerwartungen und globaler Liefernetzwerke auch komplexer werden. Wenn man sieht, wie sehr die Komplexität von Einzelprodukten bereits gestiegen ist, wird die weitere Individualisierung die Branche vor große Herausforderungen stellen. Daher ist es wichtig, diese Veränderungen und Innovationen aktiv zu gestalten, um stets für die Kunden Mehrwerte zu liefern und damit wettbewerbsfähig zu bleiben.





ZWEI NEUE GATEWAYS FÜR DAS RHENUS AIR & OCEAN-NETZWERK

Die Luft- und Seefrachteinheiten der Rhenus sind in den vergangenen Jahren erheblich gewachsen. Kein Wunder also, dass der Logistiker 2017 in Deutschland gleich zwei neue Gateways für Sammelverkehre eröffnet hat.

Das Seefrachtgateway befindet sich am Standort Hilden bei Düsseldorf, das Luftfrachtdrehkreuz in der Cargo-City-Süd am internationalen Flughafen Frankfurt am Main. In beiden Gateways werden Waren für den Im- und Export gebündelt sowie neue Frachtverbindungen entwickelt und ausgebaut.

● _ R H E N U S _ V E R B I N D E T

ZWEI NEUE GATEWAYS FÜR DAS

Der Luftfrachtstandort der Rhenus in der Cargo-City-Süd hat sich in kurzer Zeit vom einfachen Konsolidierungshub zu einem echten europäischen Gateway entwickelt. Das Einzugsgebiet umfasst nicht nur Deutschland, sondern zahlreiche angrenzende europäische Länder. „Das europäische Straßennetzwerk der Rhenus spielt beim effizienten Transport zum und vom Frankfurter Gateway dabei eine immense Rolle“, berichtet Peter Pasman, COO Airfreight Europe der Rhenus Air & Ocean.

Luftfrachtkonsolidierung in Hessen: Das Luftfracht-Gateway in Frankfurt am Main

Das Luftfracht-Gateway in Frankfurt liegt in der Cargo-City-Süd am internationalen Flughafen. Es ist rund um die Uhr in Betrieb. Umgeschlagen werden alle Ladungstypen, darunter temperaturgeführte Güter und Gefahrgut.

Von Frankfurt aus in die Welt

Im Gateway können Waren sicherheitstechnisch durchleuchtet werden. „Durch Sicherheitskontrollen minimieren wir Sicherheitsrisiken und können den Prozess gleichzeitig beschleunigen.“ Selbst temperaturgeführte und sogar Gefahrgüter können hier umgeschlagen werden. „Wir sind in der Lage, für jegliche Waren weltweit einen Transport zu und aus unserem europäischen Gateway heraus anzubieten“, verspricht er.

Besonders gefragt sind derzeit Verbindungen zwischen Frankfurt und Asien, Nord- und Südamerika sowie den Vereinigten Arabischen Emiraten. „Indem wir Frachtsendungen von und in verschiedene Länder kombinieren, können wir unser Sendungsvolumen vergrößern, was sich positiv auf die Konditionen für unsere Kunden auswirkt“, so Pasman.



Sammelgutlinien nach festem Fahrplan

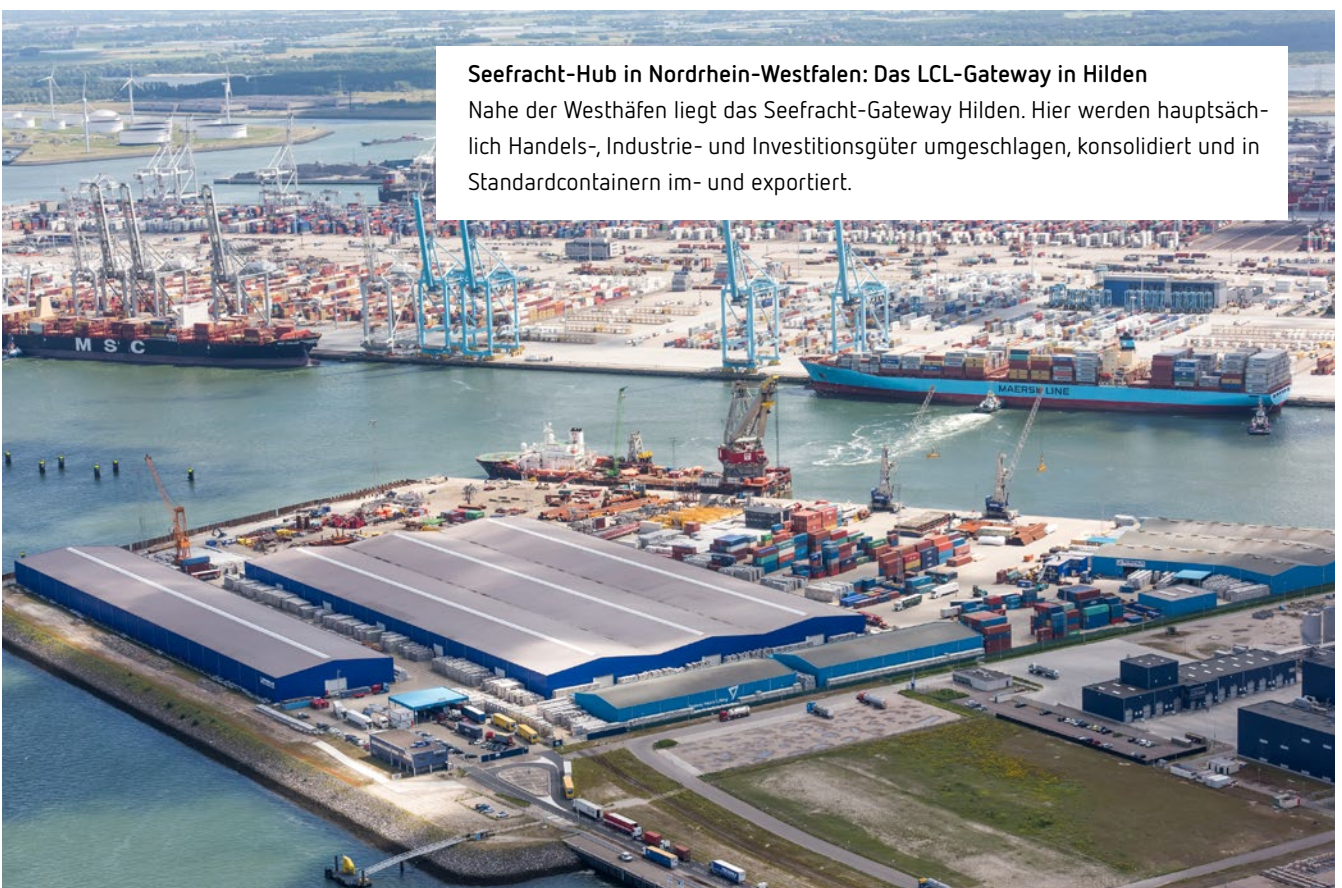
Auch der Seefrachtstandort im nordrheinwestfälischen Hilden wurde seit diesem Sommer zum Gateway ausgebaut. Hier wird Sendungsvolumen, das über die nahe gelegenen Westhäfen Rotterdam und Antwerpen im- oder exportiert wird, gebündelt. Der Vorteil für die Kunden: Die so genannten LCL-Dienste verkehren regelmäßig nach festen Fahrplänen, sind also verlässlich planbar.

„Im ersten Schritt konzentrieren wir uns auf Märkte, in denen wir als Rhenus bereits vor Ort sind. Im zweiten Schritt werden wir neue Märkte erschließen wie die USA, Kanada oder Südafrika“, führt Andreas Saltuari aus, COO Ocean Freight LCL Europe bei Rhenus Air & Ocean.

Neben der Be- und Entladung von Containern und dem damit verbundenen Warenumschlag am eigenen Lager bietet Rhenus auch Mehrwertdienste. „Bei der Entwicklung unserer Produkte orientieren wir uns an den Anforderungen unserer Kunden“, erklärt Saltuari. „Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um einen Karton oder eine sechs Meter lange, tonnenschwere Kiste handelt.“

GLOBAL E_MÄRKTE_

RHENUS AIR & OCEAN-NETZWERK



Seefracht-Hub in Nordrhein-Westfalen: Das LCL-Gateway in Hilden

Nahe der Westhäfen liegt das Seefracht-Gateway Hilden. Hier werden hauptsächlich Handels-, Industrie- und Investitionsgüter umgeschlagen, konsolidiert und in Standardcontainern im- und exportiert.

Von Wilhelmshaven



**Rhenus Midgard in Wilhelmshaven hat alles, was eine Brücke braucht: Mit 15.000 Quadratmetern reichlich Platz, Auto-
bahnanbindung für die Anlieferung und einen Schwerlastkai, dem 700 Tonnen Gewicht nichts ausmachen. Ideale Voraus-
setzungen also für Endmontage und Verladung einer Netzwerk-
bogenbrücke, die künftig den norwegischen Bøkfjord über-
spannen soll.**

Es ist der 15. Mai 2017. Im Hafen von Kirkenes an der norwegisch-russischen Grenze trifft der Ponton „Wagenborg Barge 8“, der als Träger für den Brückenbau eingesetzt wird, für hiesige Verhältnisse bei gutem Wetter mit sieben Grad Celsius ein. An Bord befindet sich eine 120 Meter lange Netzwerkbogenbrücke, die knapp drei Wochen zuvor Wilhelmshaven verlassen und nun nach 3.000 Kilometern ihr nächstes Etappenziel in Norwegen erreicht hat.

Die thüringische Firma Schachtbau Nordhausen hat die Komponenten für die Brücke gefertigt, die von der norwegischen Bauverwaltung Statens vegvesen in Auftrag gegeben wurde. Für die Endmontage vor der Verladung wurden die Stahlträger zum Gelände der Rhenus Midgard Wilhelmshaven transportiert. „Aufgrund der oft strengen Witterungsverhältnisse im Norden Norwegens, der komplizierten Erreichbarkeit und der örtlich beschränkten Ressourcen entschieden wir uns, die Brücke in Deutschland zu montieren“, erklärt Matthias Roeder, Projektleiter Schachtbau Nordhausen. „Denn logistisch gesehen haben wir hier einfach die besseren Möglichkeiten.“

„Der Nordhafen ist tideunabhängig und bietet ideale Voraussetzungen für den Auftrag. Das Gelände ist mit 15.000 Quadratmetern etwa so groß wie zwei Fußballfelder“, erläutert Björn Knust, Betriebsleiter der Rhenus Midgard Wilhelmshaven, die Vorzüge des Standorts. „Unser Standort ist über den Friesendamm direkt an die Autobahn A29 angebunden. So konnten die Transporte mit den Komponenten einfach, schnell und reibungslos zu uns gelangen.“

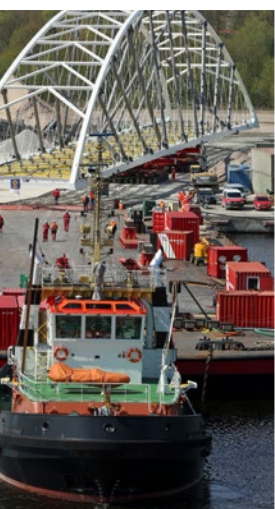


ans Nordkap

Tonnenschwere Brücke bei Rhenus gefertigt

Brücke bei Rhenus Midgard montiert

Über sieben Monate lang herrschte auf dem Gelände der Rhenus Midgard emsiges Treiben rund um Stahlträger und Brückenelemente. Denn so lange haben die bis zu zehn Spezialisten aus Nordhausen benötigt, um das Kernstück zu montieren. Am Morgen des 19. April war es dann endlich so weit. Die fertig montierte Brücke wurde auf den Ponton „Wagenborg Barge 8“ verladen und für die Reise gesichert. Mit einem Tiefgang von fast 12 Metern und einer Länge von 320 Metern bot der Braunschweigkai dazu die besten Voraussetzungen.



„Der riesige Stahlbogen ragte in den blauen Himmel und strahlte glänzend in der Sonne“, erinnert sich Björn Knust. „Zwei Modulfahrzeuge mit eigenem Antrieb wurden bereits am Vortag unter der Brücke montiert. Dann setzte sich die 120 Meter lange, 13,5 Meter breite und mit den Stützgerüsten etwa 700 Tonnen schwere Brücke ganz langsam in Bewegung. Über Stahlrampen rollte sie schließlich an Deck des Pontons. Ein Schlepper hielt dabei den Ponton in Position. Die Barge hat eine Länge von insgesamt 100 Metern, die Brücke hatte damit zehn Meter Überstand an jeder Seite. Bis zum Nachmittag war alles geschafft.“

Das Nordkap musste noch warten

Doch die Reise konnte nicht sofort beginnen. Die Überfahrt verzögerte sich aufgrund schlechter Wetterverhältnisse um acht Tage. Im Anhang des Schleppers „MTS Vanquish“ und in Begleitung zweier weiterer Schlepper passierte die „Wagenborg Barge 8“ am 27. April die Schleusenkammer mit dem Ziel Kirkenes, 3.000 Kilometer von Wilhelmshaven entfernt. Die Seefahrt verlief bis auf einige wetterbedingte Unterbrechungen reibungslos.

In Norwegen angekommen, wurde zuerst die Befestigung des Seetransports gelöst und die Brücke um ungefähr vier Meter angehoben. Die Arbeiten haben drei Tage gedauert. „Am 19. Mai sind wir bei Flut in den Fjord eingefahren. Dabei mussten auch einige Untiefen umschifft werden. Mit einer 700 Tonnen schweren Brücke an Bord war das kein leichtes Unterfangen“, schildert Matthias Roeder seine Eindrücke.

Rhenus Midgard in Wilhelmshaven

Rhenus Midgard ist bereits seit 1974 an Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen ansässig und betreibt in Wilhelmshaven zwei Seehafenterminals sowie Container- und Stückgutlager. Neben dem Umschlag von Kohle am Bulk Terminal Wilhelmshaven sowie von Baustoffen, Düngemitteln, sonstigen Massengütern und Projektladungen am Mehrzweckterminal gehören alle logistischen Dienstleistungen rund um den Container zum umfangreichen Portfolio des Logistikers.



Schneefall und Präzisionsarbeit

„Nach einer Wartezeit nutzen wir das Einsetzen der nächsten Flut und positionierten uns direkt zwischen den zwei Brückenpfeilern. Dort wurde der Ponton fest verankert und die Brücke in Stellung gedreht. Das schöne Wetter hielt leider nicht lange an. Es begann immer wieder zu schneien und der oft starke Wind hat unsere Arbeiten nicht gerade einfacher gemacht“, sagt Roeder. Bei Ebbe konnte die Brücke dann auf die Pfeiler abgelegt werden.

Aber es hat noch zwei weitere Tage gedauert, die Brücke genau auszurichten und zu befestigen. „Hier ist Präzisionsarbeit gefragt, alles muss auf den Millimeter genau stimmen.“ Neben Projektleiter Matthias Roeder war ein Team von fünf Mitarbeitern aus Nordhausen an den Arbeiten in Kirkenes beteiligt. Nach zwei weiteren Montageeinsätzen im Juni und Juli wurde die Brücke planmäßig im Herbst an Statens vegvesen übergeben.



Schachtbau-Gruppe

Das traditionsreiche Unternehmen aus dem thüringischen Nordhausen blickt auf eine lange Historie zurück. Gegründet 1898/1899 entwickelte sich das Unternehmen zu einer über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannten Unternehmensgruppe. Die Kernkompetenzen liegen in den Bereichen Stahl- und Maschinenbau sowie Bergbau und Anlagentechnik. Über 900 Fach- und Führungskräfte sind deutschlandweit für die Unternehmensgruppe tätig, die seit 1992 zum Bauer-Konzern gehört.



MOBILE POST

EASY MAILBOX TRACKING



DIGITALE DOKUMENTE AUF ABRUF

Kundenpost, Anträge, Bewerbungen: Täglich flattern Tausende Briefe in die Poststellen großer Unternehmen. Hinzu kommt eine noch viel größere Zahl von E-Mails, die in Info-Mail- konten aufschlagen. Die Sortierung, Verteilung und Bearbeitung von Sendungen und Nachrichten kosten viel Zeit und Ressourcen. Arbeit, die Rhenus Mailroom Services ihren Kunden abnimmt.

Während früher ein fester Arbeitsplatz oder zumindest ein Postfach in einem Unternehmen die Regel war, hat sich dies heute grundlegend verändert: „Den Banker mit Postfach gibt es heute kaum mehr“, berichtet Axel Rautschka, Geschäftsführer der Rhenus Mailroom Services. „Stattdessen gibt es allorts mobile Arbeitsplätze. Der Mitarbeiter arbeitet dort, wo gerade ein Platz frei ist.“ Hinzu kommt: Mitarbeiter sind häufiger unterwegs oder arbeiten zeitweise von zu Hause aus.

Wie also kommt die Post dann noch zeitnah zum Mitarbeiter? „Dafür braucht es eine digitale Lösung, die wir unseren Kunden anbieten“, verrät Rautschka. Die Rhenus-Tochter übernimmt dabei die Funktion der Poststelle, die sonst der Kunde in Eigenregie betreibt. „Wir sorgen dafür, dass die Post aufbereitet, sortiert sowie bedarfsgerecht digitalisiert wird und anschließend an den richtigen Adressaten gelangt.“

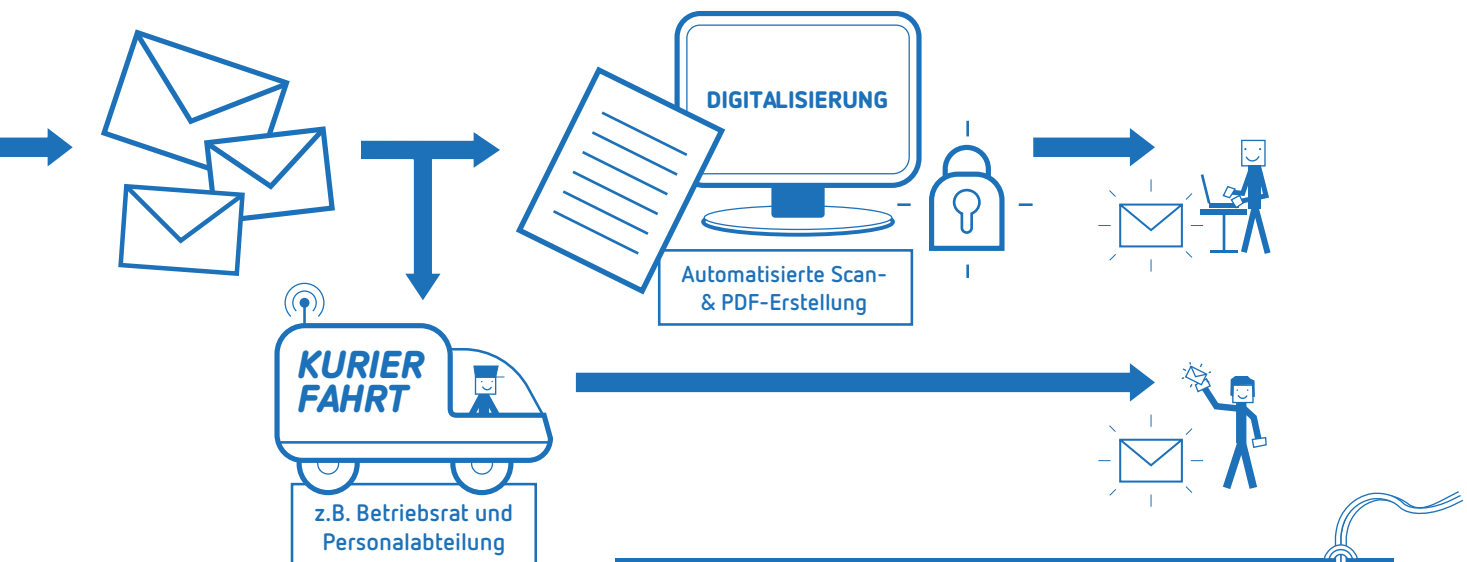
Gleiches gilt für die Bearbeitung von Info-Mailkonten oder nicht unmittelbar einer Person zuzuordnende digitale oder physische Poststücke. Das Kern-Know-how der Rhenus besteht in der regelbasierten und datenbankgestützten Klassifikation von Empfängerinformationen und Inhalten der Poststücke.

Digitalisierung der Post

Sobald die Post im Postamt ankommt, holt diese ein Rhenus-Fahrer ab. Es folgt eine Vorsortierung, denn einige Dokumente wie Briefe an die Geschäftsführung, den Betriebsrat oder die Personalabteilung werden weiterhin per Kurier direkt an die Empfänger in die Abteilungen des Kunden gebracht.

Der größte Teil der Postsendungen wird hingegen von Rhenus digitalisiert. Hierfür steht eine spezielle Software zur Verfügung, mit der die Unterlagen gescannt und über einen Webservice oder im Kundensystem als PDF samt vereinbarter Indizierung bereitgestellt werden. „Der Mitarbeiter kann sich damit von jedem Ort der Welt zu jeglicher Tageszeit einloggen und seine Post bearbeiten.“ Derzeit entwickeln die Spezialisten der Rhenus Mailroom Services zudem eine eigene Weboberfläche, die den Kunden künftig noch mehr Services bieten soll. „Die Rhenus Easy Mailbox wird über Zusatzfunktionen wie Tracking verfügen und dem Kunden per Mail ankündigen, wenn es neue Post in seinem elektronischen Posteingangsfach gibt.“

EASY MAILBOX



Rhenus Mailroom Services

Seit über 15 Jahren übernimmt und betreibt Rhenus Mailroom Services Poststellen für ihre Kunden. Die Rhenus-Tochter verfügt über acht Dienstleistungszentren in Deutschland. Darüber hinaus kann die gesamte Postlogistik auch in den Räumen der Auftraggeber durchgeführt werden. Zum Kundenkreis gehören beispielsweise Banken, Versicherungen, Pharma- und Automobilkonzerne.

Sichten, prüfen, bearbeiten

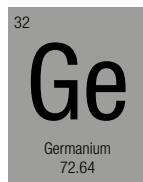
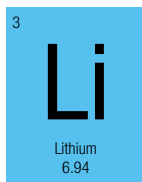
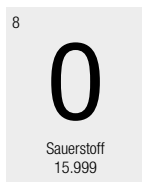
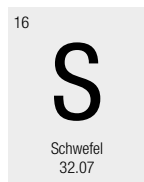
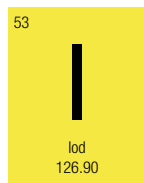
Neben der Geschäftspost bietet Rhenus Mailroom Services auch die Durchsicht und vollautomatische Sachbearbeitung von Kundenpost an, zum Beispiel die Datenpflege. Denn gerade bei Großunternehmen ist die Postmenge erheblich. Meldet der Kunde einer Versicherung die Änderung seiner Adressdaten, wird dieser Brief eingesehen und die relevanten Daten werden elektronisch an die Versicherung zurückübertragen.

„Unser Mitarbeiter prüft dann, ob die Datenübertragung stimmt und schickt anschließend eine Bestätigung an den Kunden, dass die Adressdaten geändert wurden. Die Versicherung kann sich in der Zwischenzeit auf andere Aufgaben konzentrieren.“ Das intelligente, selbstlernende Rhenus-System kann sogar nach dem Scan des eingegangenen Briefs selbstständig ein Antwortschreiben erstellen, das dem Kunden dann nur noch final zur Durchsicht vorgelegt werden muss.



Biesterfeld Spezialchemie zieht ins neue Zeitalter

Es sind gerade mal ein Dutzend Kilometer von Hilden nach Solingen. Aber für die Firma Biesterfeld Spezialchemie war es mehr als nur ein Umzug in ein neues Lager. Mit Hilfe von Rhenus Freight Logistics realisierte der Distributeur für Spezialchemikalien am neuen Standort bei Düsseldorf gleich ein neues Logistikkonzept für das europäische Zentrallager, die Versorgung seiner europäischen Niederlassungen und für die globale Material-Distribution an Kunden.

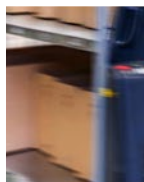


stimmt die Chemie

Biesterfeld Spezialchemie gilt als einer der international führenden Distributeure für Produkte und Lösungen in der Welt der Spezialitätenchemie. Solche Stoffe werden für Lacke und Druckfarben genauso benötigt wie etwa für Klebstoffe und Elektronik oder sogar in den Bereichen Nahrungsmittel, Healthcare und Personal Care. Da das bisherige Lager in Hilden zu klein wurde, entschied sich das Unternehmen im Dezember 2016 für den Umzug in eine Betriebsstätte im benachbarten Solingen. Doch der Anspruch war hoch: Es sollte mehr werden als nur ein Umzug in ein neues Lager. Denn damit Waren weltweit zur rechten Zeit am rechten Ort sind, braucht Logistik ein intelligentes Management.

Diesen Gedanken folgt auch Rhenus Freight Logistics in Hilden, die den Spezialdienstleister betreut und sich im Frühjahr gerade über eine Verlängerung des Logistikvertrages freuen konnte. Beim Umzug in das neue europäische Zentrallager mit seinen 14.000 Quadratmetern – das sind 25 Prozent mehr Lagerfläche – mussten zunächst einmal knapp 240 Lkw-Ladungen bewegt werden. Und das innerhalb nur einer Kalenderwoche.

Grundlage für einen Erfolg war ein transparenter Informations- und Warenfluss. Und das galt nicht nur für den Umzug. Auch das neue Lager selbst sollte mit dem neusten Stand der Technik diesem Anspruch genügen: Eine elektronische Prozessintegration entlang der gesamten Wertschöpfungskette und eine dynamische Lagerhaltung in dem geräumigen Hochregallager erlauben jetzt einen hoch flexiblen Warenumsatz.



Vielseitig einsetzbar

Die gelagerten chemischen Produkte kommen in vielen Industriebereichen zum Einsatz: Healthcare, Medizintechnik, Personal Care und Cleaning, in Nahrungsmitteln, Lacken und Druckfarben, Polyurethanen, Polymeradditiven, Bau-, Kleb- und Schmierstoffen, Verbund- und Toolingwerkstoffen sowie in der Elektroindustrie.

Neues Logistikkonzept

Für das neue Logistikkonzept zeichnet Rhenus verantwortlich. Es betrifft die europaweite multimodale Distribution von Sammelgut und Komplettladungen per Lkw, Schiff oder Flugzeug. Etwa die Hälfte der Sendungen wird innerhalb Deutschlands transportiert, der andere Teil europaweit in zahlreiche Länder versendet. Und Rhenus ist hier für die Anlieferung, Bestückung und Kommissionierung bis hin zur Auslieferung zuständig - inklusive des Retourenmanagements. Doch gute Planung allein ist nicht alles.

Für bestimmte Produkte gelten besondere Anforderungen, etwa für das Hygienemanagement. „Beispielsweise hat das Lager die Lebensmittelzertifizierung HACCP. Und die Lagerlogistik wird mehrmals pro Jahr von unseren Lieferanten aus der Healthcare-Industrie auditiert“, erklärt Andre Neddermann, Leiter Logistik bei Biesterfeld Spezialchemie. Das zeige, dass die Lagerbewirtschaftung auf die hohen Material- und Qualitätsanforderungen anspruchsvoller Produkte ausgerichtet ist.

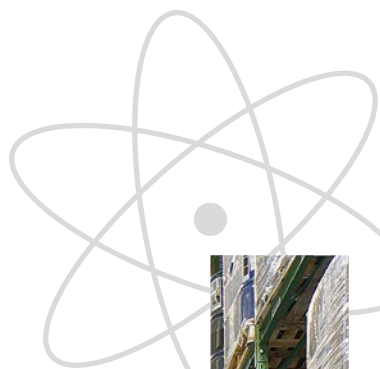
Neben HACCP ist der Standort Solingen auch nach ISO und der Sicherheits- und Qualitätsnorm SQAS zertifiziert. Diese Zertifizierungen setzen unter anderem Zugangskontrollen, Kameraüberwachung, Temperaturmessung und regelmäßige Mitarbeiterschulungen voraus. Denn die sensiblen Produkte, für die es im neuen Lager zwei besondere Kühlzellen gibt, werden unter anderem im Elektronikbau für Platinen oder im Flugzeugbau eingesetzt.

Kühlkette sichergestellt

Anspruchsvoll ist der Transport temperaturgeführter Güter. Hier führt Rhenus den Kühlversand mit Hilfe von Coolpads und entsprechenden Verpackungen durch, damit die Kühlkette nicht unterbrochen wird. „Mit unserem Sonderservice stellen wir sicher, dass die qualitativ hochwertige Ware unbeschadet den Empfänger erreicht. Auch können die Transporte über unsere Sendungsverfolgung Track & Trace überwacht werden“, berichtet Christian Seis, Leiter Logistik der Rhenus Freight Logistics in Hilden.

Eine Besonderheit in Solingen ist die Nutzung einer individuell auf die Bedürfnisse des Kunden zugeschnittene Version des Rhenus-eigenen Warehouse Management Systems (WMS). „Durch die komplexen Anforderungen des Kunden war eine hochwertige, technische Ausrüstung wie mit WLAN-fähigen Geräten zur mobilen Datenerfassung notwendig, die zur Scannung der Barcodes genutzt werden“, sagt Seis. Denn im Chemiegeschäft sind neben der Artikelnummer und dem Artikelnamen auch die Gefahrstoffdaten, die lückenlose Chargenverfolgung und das Mindesthaltbarkeitsdatum von großer Wichtigkeit.

Die Software kann aber noch mehr. Da ein permanenter Datenaustausch zwischen Biesterfeld Spezialchemie und der Rhenus Freight Logistics stattfindet, kann neben dem Warenhandling auch gleich noch eine permanente Inventur durchgeführt werden. Ein Plus für die Firma und für ihre Kunden, die sich immer auf höchste Transparenz und genaue Lieferung verlassen können.

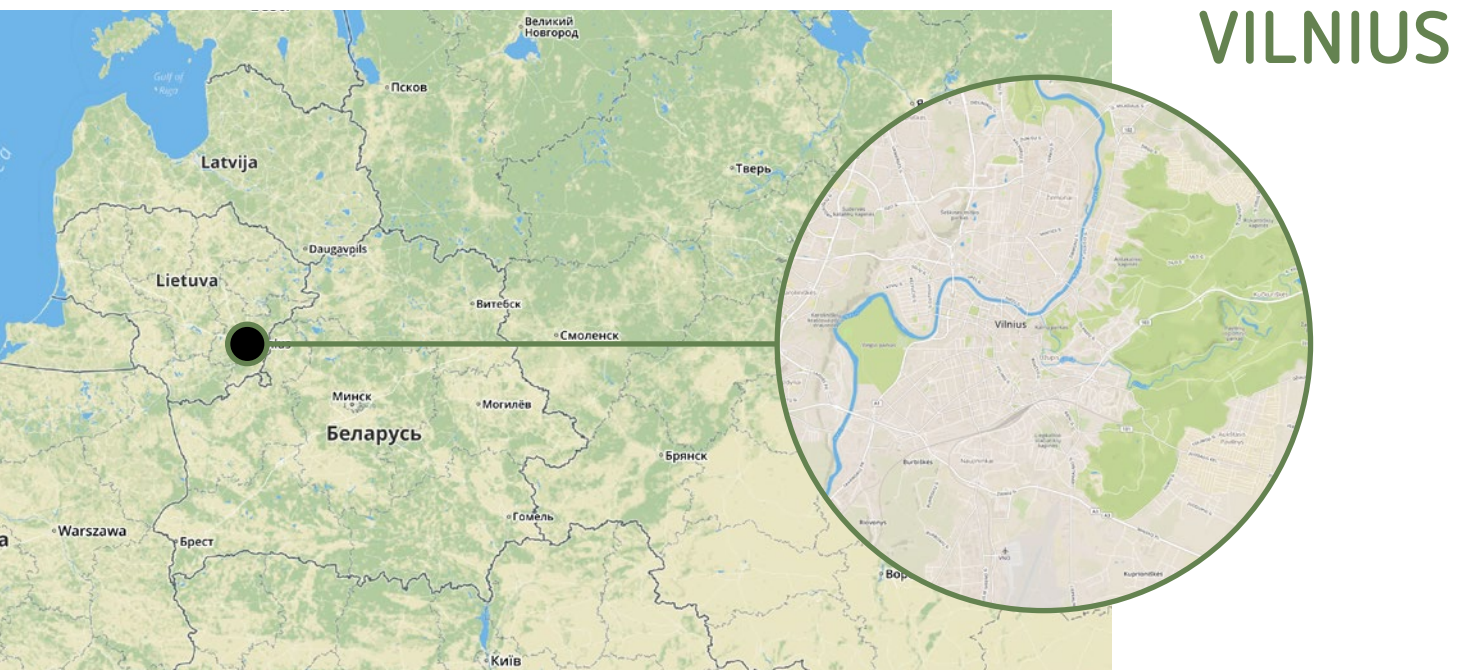


Europäisches Zentrallager in Solingen

Das neue europäische Zentrallager verfügt über 14.000 Quadratmeter Fläche und besteht aus zwei Hallen. Es ist mit 22 Toren und Rampen ausgestattet und besitzt ein Kleinteile- sowie ein Zolllager und einen Kühlbereich. Zur Ausstattung gehören überdies Brand- und Rauchmelder, eine Alarmanlage und Deckensprinkler. Es ist nach ISO9001, ISO14001, ISO50001, SQAS sowie HACCP zertifiziert. Im gesamten Lager ist WLAN verfügbar.

EINE STADT ZWISCHEN GESTERN UND MORGEN

Lebendig, multikulturell und voller Zeitzeugen der Geschichte: Vilnius hat viele Facetten. Ihr Stadtbild und die Lebenskultur der Einwohner sind auch heute geprägt von der Dualität zwischen Tradition und Moderne, die der Stadt seit den Anfängen innewohnt.



Was haben Amsterdam, Madrid, Kopenhagen, Brüssel, Prag, Dublin und Vilnius gemein? Sie alle waren schon einmal Europäische Kulturhauptstadt. Als Vilnius 2009 gemeinsam mit Linz den Titel tragen durfte, war die barocke Stadt mit beeindruckender Architektur bei vielen Europäern doch eher unbekannt.





Kultur und Sport

Dabei hat die heutige Hauptstadt Litauens nicht nur eine bewegte Geschichte, sondern begeistert auch mit viel Kultur und sportlichem Ehrgeiz – insbesondere im Nationalsport Basketball. Wohin sonst als nach Vilnius passt ein gigantisches Denkmal zu Ehren des Basketballs besser? Sogar der damalige Staatspräsident Valdas Adamkus war dabei, als die knapp sechs Meter hohe und 30 Tonnen schwere Statue 2007 feierlich eingeweiht wurde. Die rasant wachsende Wirtschaft der größten Stadt des Landes mit rund 530.000 Einwohnern hat sich seit der Jahrtausendwende fast verdoppelt. Gleichzeitig konnte sich Vilnius ihren natürlichen Charme bewahren. An der Mündung der Flüsse Vilnia und Neris gelegen, ist sie eine der grünsten Hauptstädte der Welt.

Gefeierte Unabhängigkeit

Die Unabhängigkeit des Staates hat für Litauen und seine Bürger aufgrund der bewegten Geschichte des Landes einen sehr hohen Stellenwert. Erstmals erlangte Litauen seine Unabhängigkeit 1918 nach der Besetzung durch das Deutsche Reich im Ersten Weltkrieg. Auch wenn sie nicht lange hielt – erst durch die Singende

Revolution 1990 wurde das Land nach langer Zugehörigkeit zur Sowjetunion wieder eine unabhängige demokratische Republik – ehren die Litauer den Jahrestag noch heute. 2018 jährt sich dieser zum 100. Mal und wird bereits seit Februar 2017 durch eine tägliche Zeremonie angekündigt: Jeden Abend um 19:18 Uhr spielen Trompeter der Litauischen Akademie für Musik und Theater aus einem Fenster des Palasts des Großfürsten in Vilnius heraus das Lied „Lietuva brangi / Liebes Litauen“, verfasst vom Dichter Jonas Mačiulis-Maironis 1888 und vertont durch Komponist Juozas Naujalis. Es wird auch als ● zweite Nationalhymne Litauens bezeichnet.

Im Sommer 2018 findet dann vom 30. Juni bis zum 6. Juli das Litauische Gesangs-Fest statt, bei dem die nationale Kultur und der weltberühmte litauische Gesang gefeiert werden sollen. Als Höhepunkte sind die Darbietungen der Chöre mit insgesamt bis zu 20.000 Sängern sowie Tänze mit rund 9.000 Tänzern geplant.



Digitale Stadt

Die Stadt zwischen Tradition und Moderne zieht auch viele junge Besucher in ihren Bann. Neben der Universität Vilnius, gegründet 1579 mit heute rund 23.000 Studenten, ist ein Anziehungspunkt auch die digitale Infrastruktur: Vilnius hat das weltweit beste öffentliche W-LAN-Netz. Besucher können es beispielsweise nutzen, um mehr über die Stadt und die Architektur zu erfahren. Dazu hat sich das Museum für Moderne Kunst ein ganz besonderes Konzept ausgedacht. Über QR-Codes, mit dem Handy gescannt, können Wissbegierige mit insgesamt 15 Skulpturen innerhalb der Stadt Kontakt aufnehmen, die sich persönlich vorstellen und über die Kultur und Geschichte der Architektur Vilnius' erzählen.

Und auch die Verwaltung der Stadt hat schon früh die Potenziale der Digitalisierung erkannt:

Als eine der ersten Metropolen konnten Bürger ihre Anfragen komplett elektronisch abwickeln.



Wi-Fi



Essen und Trinken

Die traditionelle litauische Küche, in der besonders Kartoffel- und Fleischgerichte beliebt sind, erlebt man im Forto Dvaras in der Pilies-Straße. Frisch, jung und einfach präsentiert sich das Menü von Bistro 18 in der Stiklių-Straße.

Tipp: Litauisches Bier hat einen guten Ruf. Am besten genießt man es in guter Gesellschaft, zum Beispiel bei einem „Pub Crawl“, den man online buchen kann.

Abendprogramm

Ob Live-Musik im Tamsta in einem alten Fabrikgebäude über Litauens größtem Musikgeschäft oder einer von 250 Cocktails in der eleganten Bar Iki Ausros – in Vilnius findet jeder den richtigen Ort für sein Lieblings-Abendprogramm.

Tipp: Spät noch hungrig? Das gemütliche Restaurant Amatininkai im Stadtteil Senamiestis hat durchgehend bis fünf Uhr morgens geöffnet und bietet litauische Gerichte.

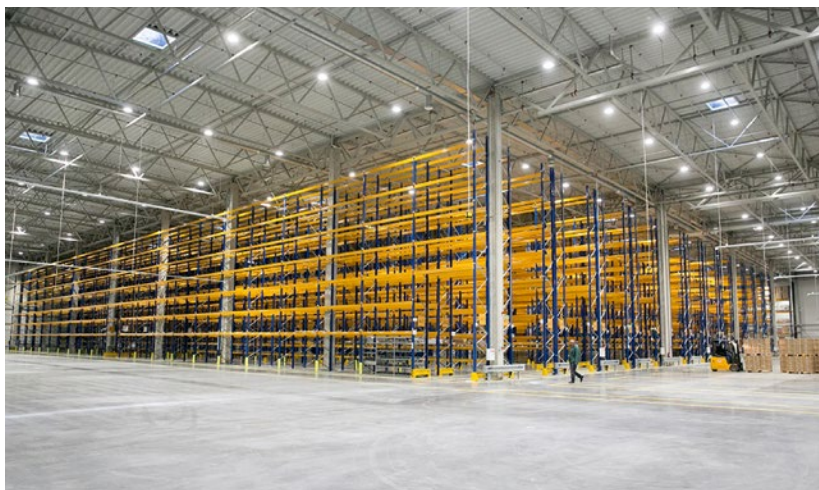
Einkaufen

Die Sapokliak Salonas bieten neben lokaler Kunst auch ein breites klassisches Mode-Angebot litauischer Designer. Kleidung und Schmuck in modernem Stil gibt es bei Decolte; auch hier präsentieren sich örtliche Talente.

Tipp: Ein beliebtes Gastgeschenk, sogar für Staatsoberhäupter, ist das aufwändig verzierte litauische Porzellan, beispielsweise von der Künstlerin Virginija Jasiūnaitė-Juršienė.



"In dieser Stadt sind Tradition und Moderne digital verbunden."



Sehenswert

In der „Literatų gatvė / Literatenstraße“ werden entlang einer Mauer die berühmtesten litauischen Autoren mit einer Open-Air-Galerie und Porträts in unterschiedlichsten Formen geehrt. Eine Fotoausstellung zur Unabhängigkeitsbewegung Litauens 1990/91 kann man am Fuße des 326,5 Meter hohen Fernsehturms, dem höchsten Gebäude Litauens, bewundern.

Tipp: Im Fernsehturm auf 165 Metern Höhe kann man im Café Milky Way nicht nur sein Essen, sondern auch die atemberaubende Aussicht auf die Stadt genießen.

Niederlassungen

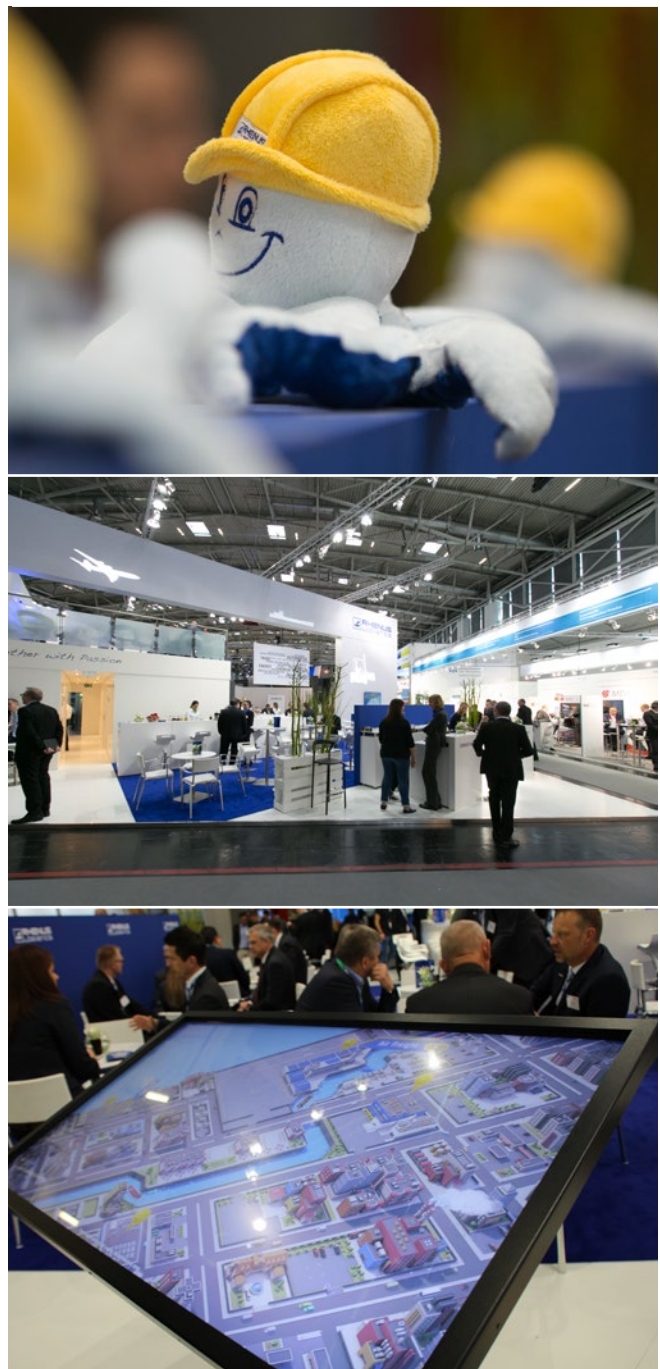
Die Rhenus Svoris UAB betreibt in Litauen zwei Standorte, in Vilnius und Kaunas. Im Juni 2017 ist die Vilnius-Niederlassung der Rhenus Svoris an einen größeren Lagerstandort in Stadtnähe umgezogen. Der neue Standort bietet 12.000 Quadratmeter Lager- und Umschlagfläche und zusätzlich 2.000 Quadratmeter Bürofläche. Neben Industriegütern verfügt die Niederlassung über eine Hygiene-Zertifizierung und spezielle Temperaturkameras für Lagerung und Umschlag von Lebensmitteln sowie eine Lizenz für die Distribution von Tiermedikamenten.

Das Dienstleistungsportfolio von Rhenus Svoris umfasst Transportlösungen für nationale und internationale Warenströme der Bereiche Contract Logistics und Freight Logistics. Dazu zählen auch Pick & Pack, Rückgabe- und Leertransporte, Zusammenstellung und Etikettierung von Waren sowie Lösungen für den E-Commerce-Sektor. Hierfür wurde das Warehouse-Managementsystem mit API ausgestattet, das die Integration von e-Shops bietet.

IMPRESSIONEN



TRANSPORT LOGISTIC 2017 IN MÜNCHEN



KUNDENEVENT



IMPRESSUM

LogisticsPeople

Unternehmensmagazin der Rhenus-Gruppe

Ausgabe 02-2017

Herausgeber:

Rhenus SE & Co. KG

Rhenus-Platz 1 · 59439 Holzwickede

Deutschland

Kontakt:

Telefon +49 2301 29-0

Telefax +49 2301 29-1215

logistics.people@de.rhenus.com

www.rhenus.de/logistics-people

Verantwortlich für Konzept

und Redaktion:

Verena Schäfers, Marketing & PR

Redaktion:

Medienbüro am Reichstag GmbH

Astrid Unverricht

André Spangenberg

Gestaltung:

Visuell Marketing

www.visuell-marketing.com

Bilder:

Rhenus SE & Co. KG.

Reederei Wessels

fotopaulmartens.nl

Rhenus Office Systems GmbH

Cuxport GmbH

Thomas Schüler, Schachtbau Nordhausen Stahlbau GmbH

openstreetmap.de

vilnius-tourism.lt

istockphoto.com

fotolia.com

shutterstock.com

alamy.de

wikipedia.de

Erscheinungsweise:

Zweimal im Jahr

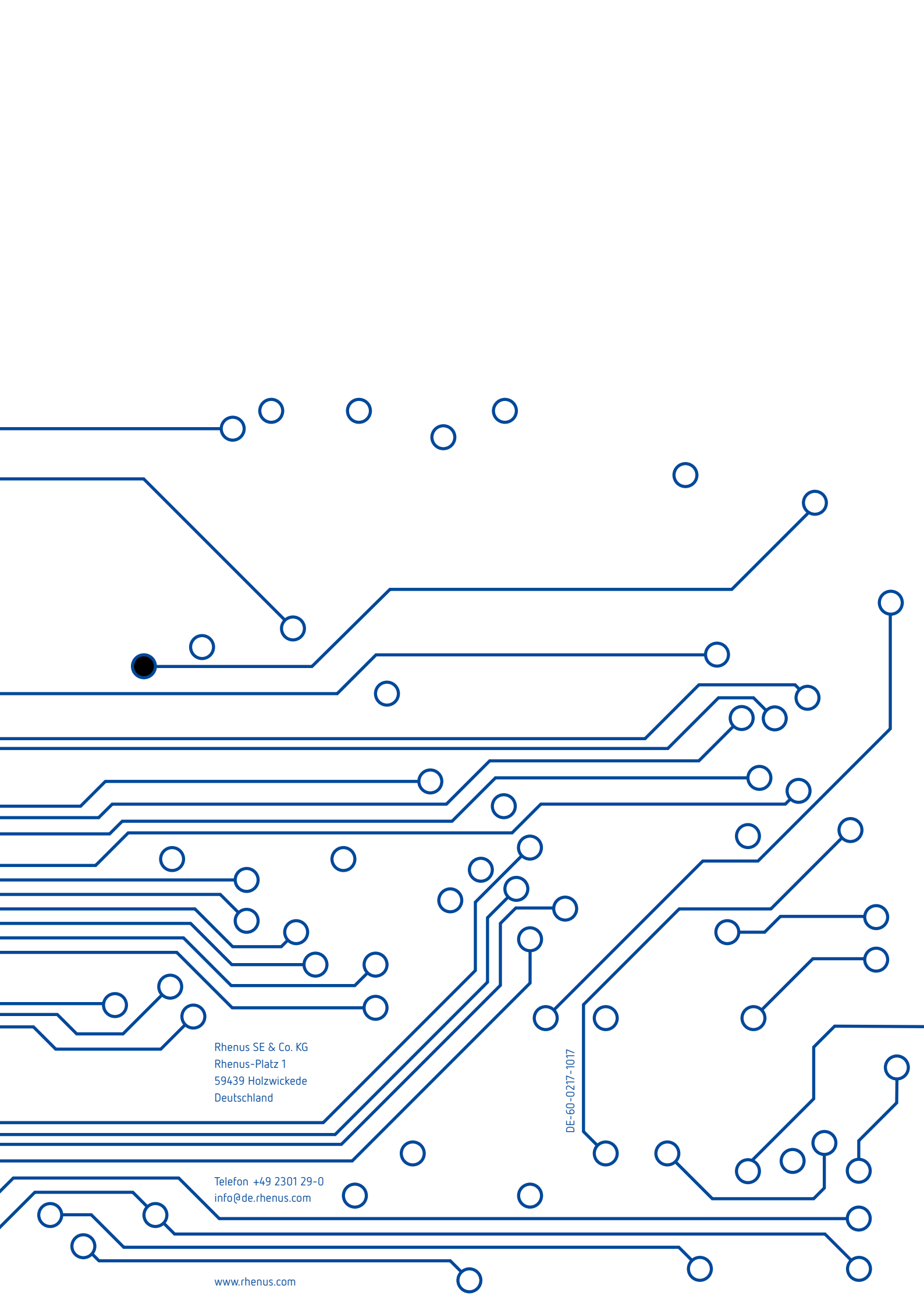
Sprachen:

Deutsch, Englisch, Spanisch, Französisch

Online-Version:

www.de.rhenus.com/logistics-people

Auszüge oder inhaltliche Wiedergaben aus dieser Publikation sind nur nach vorheriger Genehmigung durch die Redaktion sowie ausschließlich mit Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.



Rhenus SE & Co. KG
Rhenus-Platz 1
59439 Holzwickede
Deutschland

Telefon +49 2301 29-0
info@de.rhenus.com

www.rhenus.com

DE-60-0217-1017