







6 MIT WASSERSTOFF IN DIE ZUKUNFT

Binnenhäfen sehen große Zukunftspotenziale

im Rahmen der Energiewende



DHL Trade Growth Atlas 2022 und 2023

prognostiziert Zuwächse

13





HAFEN LOGISTIK

N IK

Digitale Logistik – Wie lassen sich Verkehrsträger europaweit vernetzen? Forschungsprojek FFNIX etabliert notwendige Standards

HAFEN

AFEN Ews

Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen – Notwendigkeit einer bedarfsgerechten Finanzierung der Infrastrukturen



HAFEN LOGISTIK

15

digitale Transportdokumente: Startschuss
für den digitalen Lieferschein



HAFEN

adstoffe im Visier - BUCHEN



HAFEN AN BORD

Notfallübung - Feuerwehr im Einsatz:

Brand auf der MS Karlsruhe - Ernstfall mit

über 150 Beteiligten geprobt



HAFEN THEMA

21

19

WERKstattPALAST - ein interdisziplinärer
Austausch rund um das Thema (Infra-)Struktur
im Rheinhafen Karlsruhe





Patricia Erb-Korn
Geschäftsführerin KVVH GmbH Geschäftsbereich Rheinhäfen

Liebe Leserinnen und Leser

von Hafen Aktuell.

der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat vor Kurzem wegweisende Beschlüsse für den Bundeshaushalt 2023 gefasst. Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) haben sich im Vorfeld gezielt für eine Stärkung der Bundeswasserstraße und der Binnenhäfen eingesetzt. Es ist sehr zu begrüßen, dass das Parlament mit seinen Beschlüssen den Regierungsentwurf noch einmal deutlich verbessert hat.

Der Beschluss des Haushaltsausschusses ermöglicht es dem Bundesverkehrsministerium, Mehrbedarfe in Höhe von bis zu 250 Millionen Euro aus anderen Stellen im Verkehrsetat, insbesondere auch aus der Straße, zu decken. Auch wenn die Regierung, bezogen auf die Investitionen in Bundeswasserstraßen, im Haushalt 2023 deutlich hinter dem eigentlichen Bedarf von mindestens 1,7 Mrd. Euro zurück bleibt, sendet der Deutsche Bundestag ein klares Signal für starke Wasserstraßen und Häfen und für umweltschonendere Verkehrsverlagerung. Dies ist

ein deutliches Signal in die richtige Richtung, hin zu Ausbau und Erhalt der Wasserstraßeninfrastruktur.

Sichere, krisenresiliente Lieferketten brauchen moderne, leistungsfähige Häfen. Allein ein Drittel der Schienengüterverkehre in Deutschland geht durch unsere Häfen. Um die – auch gerade aus Klimaschutzgesichtspunkten notwendige – Verkehrsverlagerung voranzutreiben, ist das aber deutlich zu wenig. Die hierzu aufgelegte Förderung des Bundes ist ein hervorragendes Instrument zur Umsetzung und gibt den Binnenhäfen stärkeren Rückenwind.

Die Häufung und Heftigkeit von Extremwetterereignissen hat in Nordwesteuropa deutlich zugenommen. Dies hat zu teils erheblichen Störungen im Schienengüterverkehr und der Rheinschifffahrt geführt. Anlagen sowie Infrastrukturen und Mitarbeiter*innen in den Häfen waren dabei extremen klimatischen Bedingungen ausgesetzt.

Abgesehen von zeitweisen Unterbrechungen im Schienennetz und Niedrigwasserperioden auf dem Rhein konnten die Häfen bislang ihre Funktion als Drehscheibe für internationale Güterverkehre der Region vollumfänglich erfüllen. Allerdings stellt sich vor dem Hintergrund der kontinuierlichen Klimaerwärmung die Frage, welchen

Wetterextremen die Oberrheinhäfen in Zukunft ausgesetzt sein werden, welche Risiken sich daraus für Anlagen, Infrastrukturen, Gebäude, Flächen und Angestellte in den Häfen ergeben und wie diese Risiken verringert werden

Die Rheinhäfen Karlsruhe nehmen zusammen mit den anderen Binnenhäfen am Oberrhein aktuell an einem Projekt zur Stärkung der Klimaresilienz von Häfen teil. Das Projekt hat zur Zielsetzung, die Hafenbehörden mit dem notwendigen Wissen, Methoden und Kompetenzen auszustatten, um den zukünftigen Klimarisiken für die Häfen effizient begegnen und ihren Aufgaben zur logistischen Anbindung der Region gerecht werden zu können.

Lassen Sie uns nach einem weiteren von Unsicherheit und Krisen geprägten Jahr dennoch Zuversicht aus den positiven Erlebnissen dieses Jahres schöpfen, aus Begegnungen und Beziehungen, die uns Energie gaben. Der Jahreswechsel birgt immer auch die Chance auf einen Neuanfang. Ich wünsche Ihnen besinnliche Feiertage.

Herzlichst, Ihre

Patrica albora





4 I HAFEN AKTUELL I DEZEMBER 2022 I 5



Binnenhäfen sehen große Zukunftspotenziale

im Rahmen der Energiewende

l it ihrer diesjährigen Jahrestagung am 25. Oktober in Magdeburg legten die Binnenhäfen einen Fokus auf zukünftige Potenziale der Binnenhäfen als Teil einer Wasserstoffökonomie.

Nach der Begrüßung durch André Rummel, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Magdeburg, der den Binnenhäfen für die gute und intensive Zusammenarbeit im Gesamtkonzept Elbe dankte, betonte Dr. Armin Willingmann, Minister für Wissenschaft, Energie und Klimaschutz des Landes Sachsen-Anhalt, die Häfen würden gute Grundlagen liefern, um sich als Knotenpunkte der Energiewende zu positionieren. In seiner

v.l.n.r. BÖB-Präsident Joachim Zimmermann, IHK-Hauptgeschäftsführer André Rummel und der stv. Ministerpräsident von Sachsen-Anhalt Prof. Dr. Armin Willingmann

Rede hob er außerdem die Rolle der Binnenhäfen als Logistikdrehscheibe sowie als Motoren für Wertschöpfung und Beschäftigung hervor. Er bekräftigte





Karlsruher Umschlags- und Handelsgesellschaft mbH Südbeckenstraße 21 | 76189 Karlsruhe | 0721 95217-0 info@kuhg.de | www.kuhg.de



Umschlag | Freilager | Lager | Karlsruher Hafen Schüttgut-Umschlag von geschlossener Halle in Schiff, Waggon und LKW

außerdem die Forderung nach mehr Engagement für den Erhalt der Wasserstraße Elbe als wichtige Hinterlandanbindung und die Instandsetzung der Wasserstraßeninfrastruktur.

Bahnbrechende Forschungsund Entwicklungsleistung

Einen wesentlichen Beitrag zur gefahrlosen Wasserstoffspeicherung sowie den sicheren Transport über die Wasserstraßen leistet Prof. Dr. Wolfgang

Arlt mit seinem Team. Der ehemalige Inhaber des Lehrstuhls für thermische Verfahrenstechnik an der Universität Erlangen-Nürnberg und Mitbegründer des Start-Ups Hydrogenious LOHC Technologies entwickelte die Trägersubstanz LOHC, die für eine gefahrlose Wasserstoffspeicherung genutzt werden kann. Prof. Arlt stellte im Hauptvortrag der Tagung dar, dass ein hochentwickeltes Industrieland wie Deutschland seinen Energiebedarf auch zukünftig nicht autark decken kann und auf Energieimporte angewiesen sein wird. Mithilfe von LOHC kann grüner Wasserstoff, der in Regionen gewonnen wird, die reich an Sonnen- oder Windenergie sind, gebunden und gefahrlos transportiert werden. Anders als andere Trägersubstanzen ist LOHC nicht toxisch oder explosiv und kann in bestehenden Infrastrukturen und Transportmitteln genutzt werden. Daraus ergeben sich erhebliche Potenziale für den Umschlag und die Lagerung in Binnenhäfen und den Transport

über die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße.

Joachim Zimmermann, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB), resümierte abschlie-Bend: "Klar ist, dass es je nach Applikation verschiedene Wege geben wird, Wasserstoff zu transportieren, zu lagern und umzuschlagen. Für alle bisher bekannten Varianten können Binnenhäfen Lösungsmöglichkeiten anbieten." Die Rolle der Binnenhäfen als Knotenpunkte der Energiewende sieht Zimmermann in der Nationalen Hafenstrategie verankert, die derzeit entwickelt würde. "Zusammen mit den Seehäfen sind wir die maßgeblichen Wirtschaftsakteure in diesem Prozess und werden darauf drängen, dass gemeinsam mit dem Bund und den Ländern zielführende Impulse entwickelt werden." Die Binnenwasserstraßen würden ebenso wie die Schiene hierbei eine essenzielle Rolle spielen.

TROTZ CORONA GLOBALER HANDEL LEGT ZU

DHL Trade Growth Atlas 2022 und 2023

prognostiziert Zuwächse

Die Covid-19-Pandemie war für den Welthandel kein großer Rückschlag, ergab der DHL Trade Growth Atlas. Trotz erheblicher Lieferengpässe, die das Wachstum gebremst haben, sei der internationale Warenhandel demnach um zehn Prozent über das Niveau vor der Pandemie hinausgewachsen.

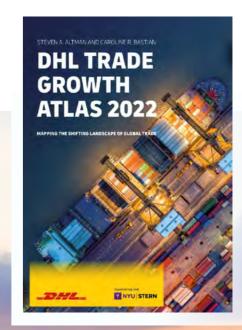
Aufgrund des Krieges in der Ukraine wurden die Prognosen für das Wachstum des Welthandels nach unten korrigiert. Dennoch wird in dem von DHL und der NYU Stern School of Business veröffentlichten Bericht weiterhin erwartet, dass der Handel in den Jahren 2022 und 2023 etwas schneller wachsen wird als in den vergangenen zehn Jahren. Nach dem Boom des Onlinehandels während der Pandemie deuten die Prognosen zudem auf ein anhaltend starkes Wachstum des grenzüberschreitenden E-Commerce hin.

Der Atlas solle laut Hauptautor Steven A. Altman, Wissenschaftler an der NYU Stern School of Business in New York, keine Belege für eine entscheidende Abkehr vom internationalen Handel oder für ein "Ende der Globalisierung" liefern. Überrascht zeigt sich Altman über die rasche Erholung des Welthandels nach dem Schock der Covid-Pandemie – "die schnellste Erholung in der Geschichte des Welthandels". Derzeit liegt das Volumen des internationalen Handels um bis zu 10 Prozent über dem Niveau vor der Pandemie. Und trotz des russischen Angriffs auf die Ukraine und dessen wirtschaftlichen Folgen wird vorhergesagt, dass der Welthandel in diesem und im kommenden Jahr stärker wächst als im Durchschnitt des vergangenen Jahrzehnts.

In Südost- und Südasien wird stärkeres Wachstum erwartet

Der Analyse zufolge kristallisieren sich in Südost- und Südasien neue Pole des Handelswachstums heraus und für die afrikanischen Länder südlich der Sahara wird eine drastische Beschleunigung des Handelswachstums erwartet. Künftig wird sich laut dem DHL Trade Growth Atlas das Handelswachstum auf eine größere Anzahl von Ländern verteilen: Auf China

entfiel in den vergangenen Jahren ein Viertel des Handelswachstums. Aktuellen Prognosen zufolge wird China auch künftig das stärkste Wachstum aufweisen, sein Anteil am weltweiten Handelswachs-



Der DHL Trade Growth Atlas untersucht Trends mit Blick auf das globale Handelswachstum, geografische Verschiebungen, den Mix der gehandelten Waren und Veränderungen des Geschäftsumfelds. Er analysiert den Warenhandel weltweit, nach Regionen sowie für Industriestaaten und aufstrebende Volkswirtschaften. Insgesamt werden 173 Länder betrachtet.

tum wird sich jedoch auf 13 Prozent halbieren. Vietnam, Indien und die Philippinen ragen sowohl in Bezug auf das Tempo als auch auf den Umfang des prognostizierten Handelswachstums bis 2026 heraus. Alle drei Länder könnten davon profitieren, dass sich viele Unternehmen darum bemühen, ihre auf China ausgerichteten Produktions- und Beschaffungsstrategien zu diversifizieren.

Der Anteil der Schwellenländer am Welthandel war im Zeitraum 2000 bis 2012 von 24 Prozent auf 40 Prozent gestiegen, wobei die Hälfte dieses Anstiegs allein auf China entfiel. Im vergangenen Jahrzehnt haben sich diese Anteile jedoch kaum verändert

Die Schwellenländer machen dem Bericht zufolge allerdings weiterhin rasante Fortschritte im Hinblick auf ihre Vernetzung und Innovationsstärke sowie die Herausbildung von Spitzenunternehmen. Sie werden zu wichtigeren Exporteuren anspruchsvoller Industrieprodukte und konkurrieren zunehmend nicht nur über niedrige Kosten, sondern auch über Innovation und Qualität.

8 I HAFEN AKTUELL I DEZEMBER 2022 HAFEN AKTUELL I DEZEMBER 2022 I 9





HAFEN LOGISTIK

DIGITALE LOGISTIK

WIE LASSEN SICH VERKEHRSTRÄGER EUROPAWEIT VERNETZEN?

Das Forschungsprojekt FENIX etabliert notwendige

Standards, Netzwerke und Plattformen

ie Digitalisierung hält schon lange Einzug in die Logistik - auf lokaler und unternehmensbezogener Ebene. Noch sind übergreifende Netzwerke Mangelware; man erkennt die digitalen Möglichkeiten aber bringt sie (noch) nicht zusammen. Das europäische Forschungsprojekt FENIX bereitet aktuell den Weg dafür: Die 45 Vertreter*innen der beteiligten Unternehmen und Institutionen entwickeln die erste föderative Architektur für den Datenaustausch in der europäischen Logistikgemeinschaft aus Verladern, Logistikdienstleistern, Mobilitätsinfrastrukturanbietern, Städten und Behörden.



Logistik-Experten für den Datenaustausch in der Logistik: (v.l.n.r.) Jens-Jochen Roth, Rheinhäfen Karlsruhe, Florian Krietsch und Marcel Huschebeck, beide PTV Group.

"Um die Logistikbranche zukunftsfähig zu machen, bedarf es leistungsfähiger Strukturen, die es Akteuren erlauben, effiziente und robuste Transportketten zu unterhalten", erklärt Florian Krietsch, Logistikexperte und Teil des Projektteams von FENIX, "Und im Rahmen dieser Ketten stellt der Datenaustausch die wichtigste Voraussetzung dar." Das konkrete Ziel des FENIX-Projekts ist es daher, ein tragfähiges und valides Netzwerk von Plattformen zu schaffen, das den Datenaustausch und die gemeinsame Datennutzung durch und zwischen Transport- und Logistikunternehmen ermöglicht. Dabei soll die Konnektivität, d. h. eine sichere, vertrauenswürdige und dezentrale Vernetzung zwischen allen bestehenden

und zukünftigen Plattformen, gewährleistet sein.

Projekttreffen zum Pilotprojekt "Korridor Rhine-Alpine"

Der Einladung der Rheinhäfen Karlsruhe zum kürzlich stattgefundenen Projekttreffen folgten diverse Projektteilnehmer*innen und Expert*innen. Auf



ETA-Prognose auch planbar. Auch die rechtliche Seite ist abgeklärt. Marcel Huschebeck, der sich leiden-

der Agenda stand die Sicht exter-

ner, also nicht am Projekt beteiligter

Logistikexpert*innen auf die aktuellen

Anwendungsfälle des Projekts und auf

ihre zukünftigen Anwendungsmöglich-

Die Teilnehmer*innen waren sich einig:

Die Konnektivität funktioniert! Durch-

gehende intermodale Transportketten

in der Planung und Durchführung las-

sen sich durch einen gemeinsamen

Datenaustausch optimieren. Weil freie

Kapazitäten kurzfristig für Spediteure

sichtbar werden, können sie gebucht

werden. Einfahrende Lkws zu inter-

keiten.

schaftlich in der Forschung für eine zukunftsfähige Logistik engagiert, zeigt sich zufrieden: "Die Einrichtung der verschiedenen EU-Korridore ist schon heute ein Erfolg, weil sie durch die Vernetzung der Verkehrsträger die Vorteile für die Teilnehmer*innen in Form reduzierter Kosten und Treibhausgasemissionen fördern." Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) stellt dabei ein

modalen Terminals sind für den Termi-

nalbetreiber sichtbar und dank einer

FENIX: Treffen zum deutschen Pilotprojekt "Rhine-Alpine" auf der MS Karlsruhe im Rheinhafen Karlsruhe mit Vertretern von u. a. Rheinhäfen Karlsruhe, GS1 Germany, shift2030 e.V., Rail-Flow GmbH, SYMBIOS, T-Systems, TX Logistics.

WIR SCHONEN RESSOURCEN SEIT 2009



geplantes Netz aus EU-Korridoren dar. Dies setzt sich aus Straßen, Eisenbahnstrecken, Flughäfen und Wasserinfrastruktur in der Europäischen Union zusammen.

Wer verdient am Ende?

Die Frage der Wirtschaftlichkeit ist zentral - und auch Teil der Diskussion. Krietsch äußert sich zuversichtlich: "Natürlich stellt sich die Frage, was mit dem bisher Erreichtem aus dem Projekt passiert, wenn keine Fördergelder mehr fließen. Aber klar ist: Moderne Logistik kann sich nur in diese Richtung entwickeln. Auch die EU will die Digitalisierung in der Logistik pushen und seit Jahren Datenräume fördern und Lieferscheine wie Frachtbriefe sichtbar machen. Unsere Aufgabe im Projekt ist es auch, für Dritte den zweifelsfrei bestehenden Mehrwert erkennbar zu machen." Bis zum offiziellen Projektabschluss im Februar 2023 ist noch Einiges zu tun.







ERHALT UND AUSBAU

DER WASSERSTRASSEN

Notwendigkeit einer bedarfsgerechten

Finanzierung der Infrastrukturen

A m 12. September 2022 richtete der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) seine diesjährige Mitgliederversammlung aus. Erstmalig seit Beginn der Corona-Pandemie konnte die Veranstaltung wieder in Präsenz im Haus Rhein in Duisburg stattfinden.

"Die Wasserstraße ist systemrelevant. Das ist für uns als Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen keine neue Erkenntnis. In der öffentlichen Wahrnehmung muss sich diese Einsicht bisweilen aber mühselig und manchmal auch schmerzhaft durchsetzen", bekannte Patricia Erb-Korn, VBW-Präsidentin bei ihrer Begrüßung. Die Corona-Pandemie habe uns vor Augen geführt, wie vulnerabel unsere Lieferketten seien, noch immer sorge die Zero-Covid-Strategie Chinas für enorme Verwerfungen und Verzögerungen beim Seeverkehr.

"Der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine hat uns unsere geopolitische Abhängigkeit von Russlands Öl und Gas sehr plötzlich vor Augen geführt", sagte Erb-Korn. "Unseren Wasserstraßen und Häfen wird in den kommenden Jahren eine enorme Bedeutung dabei

zukommen, wenn wir unabhängiger werden und auf erneuerbare, nachhaltige Energieträger setzen wollen."

Mit dem Niedrigwasser im August ereilte die Häfen eine weitere Krisensituation. Der VBW wirbt nachdrücklich für smarte wasserbauliche Maßnahmen, um besser auf künftige Niedrigwasser reagieren zu können – bei Vermeidung erheblicher Umwelteingriffe.

Patricia Erb-Korn sieht große Potenziale in den Wasserstraßen für das Erreichen der Klimaziele und enorme freie Kapazitäten zur Entlastung der Straße und als Standortvorteil für die Versorgung unserer Industrie. "Gerade im Bereich Umweltfreundlichkeit gibt es sowohl bei der Schiffsmodernisierung als auch bei der urbanen Logistik Möglichkeiten, noch sauberer und noch effizienter zu werden."

HAFEN NEWS

Allerdings mahnt sie, dass wir nicht nur das Erreichen unserer Klimaziele, sondern auch den Wirtschaftsstandort Deutschland gefährden würden, wenn es uns jetzt nicht gelänge, als größtes Mitgliedsland der EU unsere Wasserstraßeninfrastrukturen zu erhalten und nachhaltig auszubauen. "Deshalb müssen für das Jahr 2023 dringend die fehlenden rund 350 Millionen Euro für Schleusen und Wehre bereitgestellt werden"

Die Vorsitzenden der VBW-Fachausschüsse Wirtschaft und Logistik, Binnenwasserstraßen und Häfen, Digitalisierung, Binnenschiffe und Recht unterstrichen neben weiteren thematischen Schwerpunkten allesamt die Notwendigkeit für eine bedarfsgerechte Finanzierung der Infrastrukturen als elementare Voraussetzung für ein zukunftsfähiges, modernes und nachhaltiges System Wasserstraße.

Der VBW hat im Auftrag der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zusätzliche Aufgabenbereiche im
Projekt DIWA (Digitalization of Inland
Waterways) übernommen. Das Projekt DIWA vereint die fünf EU-Staaten
Deutschland, Österreich, Niederlande,
Belgien und Frankreich. Ziel ist die Erarbeitung eines Masterplans für eine
gemeinsame und einheitliche Digitalisierungsstrategie für die Binnenschifffahrt unter Verantwortung der teilnehmenden Wasserstraßenverwaltungen.

12 | HAFEN AKTUELL | DEZEMBER 2022 | 13



Hafenstraße 76744 Wörth Fon 07271 92270 info.woerth@contargo.net Nordbeckenstraße 17 a 76189 Karlsruhe Fon 0721 53087681 info.karlsruhe@contargo.net

www.contargo.net

Take the better route!











Schweißgeräte Gase Werkzeuge Zubehör Servicewerkstatt Baumeister Schweisstechnik GmbH & Co.KG

Hochbahnstr. 4 76189 Karlsruhe Tel. 0721 982338-0 Fax 0721 982338-29 www.baumeister.tools info@baumeister.tools Geöffnet Montag bis Donnerstag 7.30-16.30 Uhr Freitag 7.30-15.00 Uhr













HAFEN LOGISTIK

LIEFERSCHEIN GOES DIGITAL

NEUE PLATTFORM FÜR DIGITALE TRANSPORTDOKUMENTE

Startschuss für den digitalen Lieferschein

mit Einführung der Onlineplattform ,Cloud4Log'

Die Bundesvereinigung Logistik (BVL) und GS1 Germany haben am 20. Oktober auf dem Deutschen Logistik-Kongress in Berlin mit der Einführung der Onlineplattform "Cloud-4Log" den Startschuss für den digitalen Lieferschein gegeben.

Dem aufwändigen Handling der bisher in Logistikprozessen üblichen Papierbelege wurde ein Ende bereitet. Nach erfolgreichem Praxistest des digitalen Lieferscheins haben die BVL und GS1 Germany zusammen mit T-Systems sowie mit zahlreichen Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistikdienstleistung in diesem Jahr die technische Lösung für den Praxiseinsatz fertiggestellt.

Weitere Funktionalitäten geplant

Die Plattform sei in vielen Branchen für den Warenverkehr – von den Lieferanten bis zum Handel – sofort einsetzbar, heißt es. Weitere potenzielle, synergieschaffende Funktionalitäten, die die Effizienz entlang der Supply Chain weiter erhöhen sollen, sind den Projektpartner*innen zufolge in Planung. Aktuell 49 Unternehmen aus Industrie, Logistikdienstleistung und Handel wirken GS1 zufolge derzeit an Cloud4Logmit. "Die Besonderheit der Cloud4Log-Lösung liegt in der Neutralität der Platt-

form und dem Community-Gedanken. Dieser Ansatz stellt sicher, dass die Interessen aller Prozessbeteiligten berücksichtigt werden", betont Oliver Püthe, Lead Industry Engagement bei GS1 Germany.

Im Detail sieht der Prozess so aus:

So funktioniert der digitale Lieferschein

Verladende auf Lieferantenseite legen die Lieferscheine in der Cloud ab. Übernimmt der*die Logistikdienstleister*in die Ladung, scannt der*die Fahrer*in einen im Warenausgang des Herstellers erzeugten QR-Code. Im Warenmeingang des*der Händlers*in wird der digitale Lieferschein wieder per Scan des QR-Codes auf dem Smartphone aus der Cloud zur weiteren Bearbeitung eingelesen. Dokumentationen zu Mengenabweichungen und Lademitteltausch sowie Wareneingangsbelege oder auch Schadensbilder können dem digitalen Lieferschein in Echtzeit in der Cloud angefügt werden. Die Quittierung durch Empfänger*in und Fahrer*in versetzt den Lieferschein in einen abgeschlossenen, nicht mehr änderbaren Status. Durch die Cloud-Lösung wird vermieden, dass der Lieferschein auf mehreren digitalen Endgeräten der Frachtführer*innen liegt. Somit haben immer nur die jeweils unmittelbar am Prozess Beteiligten Zugriff auf den jeweils aktuellen Stand der Dokumente.

Insellösungen integrierbar

Die neutralen Rollen von der BVL und GS1 Germany sollen gewährleisten, dass die Eintrittsbarrieren niedrig sind und der Service für Teilnehmende in allen Branchen und Märkten zur Verfügung steht. Bereits bestehende unternehmens- oder branchenspezifische Insellösungen für digitale Lieferscheine sind integrierbar. Die Daten werden bei Cloud4Log über die Open Telekom Cloud (OTC) verarbeitet. Entwickelt hat die technische Infrastruktur und geeignete Front-End-Lösung T-Systems. Die Zusammenarbeit mit der Telekom-Tochter garantiere die Datenspeicherung und -verarbeitung über einen in Deutschland betriebenen Server und damit Datenschutz und -sicherheit nach europäischem Recht, heißt es.

14 I HAFEN AKTUELL I DEZEMBER 2022 I 15



SCHADSTOFFE IM VISIER

BUCHEN

Taubenkotsanierung am Hafensperrtor (Bild oben und Mitte)



Personal vor Schwarz/Weiß-Schleuse: Projekt Asbestsanierung



Is eine der führenden Industrieservice-Unternehmen in Europa mit Hauptsitz in Köln ist die BUCHEN Umweltservice GmbH mit mehr als 30 nationalen und vielen weiteren internationalen Standorten in Europa und dem Mittleren Osten vertreten. Ein Schwerpunkt in der Karlsruher Niederlassung im Rheinhafen ist die fachgerechte und sichere Schadstoffsanierung.

Die Reinigung belasteter Gebäude und technischer Einrichtungen gilt nicht ohne Grund als besondere Herausforderung bei der Sanierung. Die Liste an Schadstoffen, die in Wohngebäuden, Gewerbeobjekten, industriellen Liegenschaften, Böden und vielen anderen Bereichen vorkommen können, ist lang. Und genauso umfangreich sind die Möglichkeiten einer fachgerechten und wirtschaftlichen Entsorgung. Von der Altlastensanierung über die Schadstoffsanierung von Schwermetallen (z. B. Blei und Quecksilber), von Schimmelpilzen, Blaualgen bis hin zur Kanalsanierung sind die Anforderungen vielseitig. Den hochqualifizierten Teams von BUCHEN steht dafür eigenes sanierungstechnisches Equipment zur Verfügung. Für jedes Projekt entwickelt BUCHEN ein individuelles Lösungskonzept, das alle Ansprüche an Sicherheit und

Wirtschaftlichkeit erfüllt. Kunden erhalten ein Komplettpaket, angefangen bei der exakten Bewertung des Gefahrenpotenzials über die Übernahme der Bauleitung bis hin zur Entsorgung der schadstoffhaltigen Baustoffe. Zum Leistungsspektrum gehören neben dem Erstellen von Sanierungskonzepten, Gefährdungsbeurteilungen und Risikoeinschätzungen auch detaillierte Entsorgungskonzepte mit Entsorgungswegen und Entsorgungsnachweisen.

Darüber hinaus bietet BUCHEN einen Rundumservice zur Entsorgung von veralteten Lagerbeständen, Chemikalien, Abfällen unbekannter Herkunft und nicht spezifizierter Abfälle. Chemikalien bzw. deren Gemische sind häufig Abfälle, die wegen ihrer Art oder Beschaffenheit in besonderem Maße gesundheits-, luft- oder wassergefährdend sind oder die Erreger übertragbarer Krankheiten enthalten oder hervorbringen können. Sie dürfen ausschließlich



in Anlagen entsorgt werden, die für dieses Gefährdungspotenzial zugelassen wurden. Der Umgang mit solchen Abfällen wird bei BUCHEN deshalb nur mit geeignetem Fachpersonal durchgeführt. Die Chemiker, Laboranten und Entsorgungsfachkräfte sind mit allen Gesetzen und Vorschriften zur Entsorgung gefährlicher Stoffe vertraut. Sie beraten und verpacken fachgerecht vor Ort und wählen die geeigneten Entsorgungsanlagen aus.

Ein Gerät - viele Vorteile

Ob es um die Freilegung von Rohren und Leitungen geht, um das Entleeren von Silos, das Abtragen kontaminierter Stoffe oder die Reparatur von Gleisanlagen – der Einsatz eines Saugbaggers bietet viele Vorteile. Mit den Saugbaggern ist ein schneller und beschädigungsfreier Erdaushub mit geringen Verkehrs- und Umweltbelastungen möglich. Saugbagger werden überall dort eingesetzt, wo ein hohes Beschädigungsrisiko den Einsatz von konventioneller hydraulischer Aushubtechnik verbietet, bzw. die Umfeldbedingungen dieses nicht zulassen. Der punktgenaue Einsatz und die geringe Rangierbreite dieser Arbeitsmaschine machen langwierige Demontagearbeiten und großflächige Baustelleneinrichtung nahezu überflüssig und reduzieren auch die Einsatzzeiten deutlich.

Die Saugbaggertechnik lässt sich bei vielerlei Problemstellungen im Straßenbau und anderen Bereichen anwenden, z. B. beim Freilegen von Leitungen, Rohren oder Kabeltrassen. Häufig müssen für solche Zwecke Wurzel- oder Baumsanierungen gemacht werden.

Kanalreinigung

Der BUCHEN Kanalservice umfasst die Reinigung, Inspektion, Dichtheitsprüfung und Sanierung von verunreinigten, schadhaften oder veralteten Kanalsystemen. Komplizierte Langstreckenkanalreinigungen bis zu 400 Meter sind möglich. Hindernisse werden mit Spezialgeräten weggefräst und Rückstände einer umweltgerechten Verwertung oder Beseitigung zugeführt. Für Abwässer bietet BUCHEN vielfältige Aufbereitungsmöglichkeiten an. Für die Kanalinspektion kommt dabei modernste TV-Technik zum Einsatz. Mittels TV-Untersuchungen wird der Zustand des Kanalsystems zunächst präzise erfasst. Nach der Auswertung der gesammelten Daten können in kurzer Zeit Sanierungspläne erstellt undder aktuelle Bestand entsprechend dokumentiert werden.

DATEN & FAKTEN



BUCHEN ist Teil der REMONDIS Maintenance & Services Unternehmensgruppe und spezialisierter Dienstleister hochwertiger Industriedienstleistungen und europaweit tätig. Zum Portfolio gehören die Bereiche Industrieservice, Entsorgung und Sanierung für die Groß- und Schwerindustrie, Raffinerie, Chemieparks sowie die Energiewirtschaft.

Zulassungen und Qualifizierungen: Qualitätsmanagement ISO 90001, Sicherheitsmanagement SCCP, OHSAS 18001

Umweltmanagement ISO 14001 Behördlich zugelassener Fachbetrieb gemäß TRGS 519, TRGS 521 und BGR 128 Entsorgungsfachbetrieb

16 I HAFEN AKTUELL I DEZEMBER 2022
HAFEN AKTUELL I DEZEMBER 2022 I 17





NOTFALLÜBUNG

FEUERWEHR IM EINSATZ

Brand auf der MS Karlsruhe -Ernstfall mit über 150 Beteiligten geprobt

pfer nach rechts bitte, delegiert Klaus Focke, Leiter des operativen Schiffsbetriebs bei den Rheinhäfen Karlsruhe, die ankommenden Fahrgäste auf die Backbord-Seite des Schiffs. Doch sind es in diesem Fall keine Passagiere, die eine Fahrt auf dem Fahrgastschiff gebucht haben.

Es handelt sich um freiwillige Teilnehmende an einer Notfallübung der Karlsruher Berufsfeuerwehr. Und damit nicht genug: an Bord warten auf ihren Einsatz Mitarbeitende der Berufsfeuerwehr, der Freiwilligen Feuerwehr, des DLRG, des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts und der Crew der MS Karlsruhe.

Wichtig für Sascha Dietrich, Abteilungsleiter Ausbildung bei der Berufsfeuerwehr, ist es, Erkenntnisse für den Ernstfall zu sammeln. "Stadt- und Landkreis haben sich zusammengefunden, um in einem gemeinsamen System zusammen zu arbeiten", erläutert Dietrich und verweist auf die Notwendigkeit, einen Schritt nach dem anderen zu setzen, um die Gewissheit zu haben, dass die entwickelten Systeme auch funktionieren. Dafür sei der Abend Gold wert. Auch Klaus Focke ist überzeugt von dieser Praxiseinheit, die im Rahmen der rheinübergreifenden Zusammenarbeit die verschiedenen Disziplinen zusammen bringt, um einen Notfall gemeinsam in der Praxis durchzuspielen. Daher war auch er stets ein Motor für die Durchführung einer solchen Notfall-

übung, die längere Zeit coronabedingt verschoben werden musste.

Sascha Dietrich stellt fest, dass die größte Herausforderung die Kommunikation der einzelnen Organisationen miteinander und untereinander sei. "Wie funktioniert das auch dann, wenn sich einige im Wasser befinden? Wie ist es machbar, dass keine Informationen auf diesem Weg verloren gehen?" Und so erhalten alle Teams an Bord letzte Instruktionen. Klaus Focke bespricht sich mit seinem Team am Oberdeck zu den Zuständigkeiten und Kommunikationswegen und dann kann es losgehen. "Regelmäßig in der Theorie erprobt, aber erstmals seit vielen Jahren in der Praxis wirklich durchgeführt das wird die Herausforderung sein", so Klaus Focke.

Sascha Dietrich ist überzeugt, dass es unfallfrei gelingen würde, mit Spaß das ausprobieren, was gemeinsam trainiert wurde. Und so werden an diesem Abend letztlich, teilweise bei strömendem Regen, insgesamt ca. 100 Fahrgäste unter Einsatz des Hilfeleistungslöschbootes PAMINA 1 gerettet.

Sicher funktioniert an diesem 3. November nicht alles reibungslos, wichtig sei es allerdings, in der Nachbetrachtung genau auszuloten, wo nachgesteuert werden muss.

Im Frühjahr 2023 werden dann weitere Übungen stattfinden.



Das Hilfeleistungslöschboot der Berufsfeuerwehr Karlsruhe PAMINA 1, im Einsatz.

EIN INTERDISZIPLINÄRER AUSTAUSCH RUND UM DAS THEMA (INFRA-)STRUKTUR IM RHEINHAFEN KARLSRUHE





WERKStattPALAST kunst...wissenschaft...musik...bar













n welchen Strukturen stecken wir? Wie lassen sie sich verändern und nachhaltiger gestalten? Mit diesen Fragen beschäftigten sich die Kunstplattform ato und das KIT Innovation Hub, das sich für nachhaltigere Infrastrukturen einsetzt, im Rahmen des Projektes ,WERKstatt-PALAST'. Mit einer Installation am Karlsruher Rheinhafen wurde das Thema (Infra-)Struktur aus künstlerischer, wissenschaftlicher, politischer und wirtschaftlicher Perspektive beleuchtet.

Hinter ato steckt ein kreatives Kollektiv, das sich für faire und transparente künstlerische Arbeit einsetzt. Gemeinsam initiierte das junge Team hinter ato eine Kunstplattform, über die hochwertige Kunst online gekauft werden kann. Darüber hinaus organisiert ato Ausstellungen im öffentlichen Raum, so auch von August bis Oktober im Rheinhafen. Dort fand die Initiative den geeigneten Ort, um das Projekt ,WERKstattPALAST' umzusetzen und so eine fach- und themenübergreifende Plattform für Vertreter*innen aus Wissenschaft, Kunst und Bürger*innen zum Austausch auf Augenhöhe zu schaffen. "Es ist wichtiger denn je, Orte für unterschiedliche Ansätze und Meinungen zu schaf-

fen, deren Begegnungen neben der Differenzierung auch Gemeinsamkeiten offenlegen und das kollektive Entwickeln von nachhaltigen (Infra-)Strukturen hervorbringen.", so die Initiatoren des Projekts. Der Rheinhafen Karlsruhe als Drehscheibe trimodaler Warenströme bot nicht nur räumlich, sondern auch inhaltlich den passenden Rahmen, um sich innerhalb des Projektes näher mit (Infra-) Strukturen auseinanderzusetzen.

Direkt an der Anlegestelle der MS Karlsruhe wurde ein temporärer Bau aus Gerüsten entwickelt, der als Ausstellungs- und Veranstaltungsfläche diente. 10 Wochen lang wurden verschiedene Themenblöcke rund um (Infra-)Struktur mittels Vorträgen, Workshops, Symposien, Ausstellungen und Kunstwerken behandelt. Anlass zur Beschäftigung mit dem Thema ist die Überzeugung der Projektinitiatoren, dass die Strukturen auf allen Ebenen unserer Gesellschaft im Wandel sind. Jener Strukturwandel wird branchenspezifisch zwar thematisiert, ein fachübergreifender Austausch findet jedoch kaum statt. "Während für die einen Struktur eine molekulare oder physikalische Beschreibung darstellt, denken andere an städtebauliche, ästhetische Strukturen, Macht- oder Wirtschaftsstrukturen.", so die Initiatoren des Projektes. Ziel hinter dem "WERKstattPALAST' im Rheinhafen Karlsruhe war demnach die Entwicklung einer Plattform, die ein Perspektivenwechsel ermöglicht und die Wertschätzung von Kunst und Wissenschaft als Forschungssprache för-

Das Projekt ,WERKstattPALAST', das im August als Experiment startete, erwies sich als voller Erfolg. Insgesamt kamen 6.000 Gäste zum Rheinhafen, besuchten mit Blick auf das Hafenbecken die Ausstellung und nahmen an den zahlreichen Programmpunkten teil. Die Rheinhäfen Karlsruhe freuen sich, die Location für einen weiteren WERKstattPALAST zu sein, sollte dieser wieder in Karlsruhe stattfinden.

20 | HAFEN AKTUELL | DEZEMBER 2022 HAFEN AKTUELL | DEZEMBER 2022 | 21





IMPRESSUM

HAFEN AKTUELL

Das Magazin der Rheinhäfen Karlsruhe

HERAUSGEBER

Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH - Geschäftsbereich Rheinhäfen

Werftstr. 2, 76189 Karlsruhe Telefon: 0721 599-7400 0721 599-7409

hafen-aktuell@rheinhafen.de Internet: www.rheinhafen.de

GESCHÄFTSFÜHRUNG (v.i.S.d.P.) Patricia Erb-Korn, Geschäftsführerin

REDAKTION

projektart - vogel rosenbaum & partner E-Mail: hafen-aktuell@rheinhafen.de

LAYOUT

projektart - vogel rosenbaum & partner www.projektart.eu

BILDOUELLEN

© max_goessler (Titel), Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (S. 6), PTV Group (S. 10), Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. (S. 15), BUCHEN Umweltservice GmbH (S. 16/17), projektart (S. 19), © Sebastian Heck (S. 20/21), Cronimet (S. 22)

AUFLAGE

5.000 Stück

ERSCHEINUNGSWEISE

3 x jährlich

DRUCK

Bachmann & Wenzel www.bundwoffsetdruck.de

CRONIBITE -DER NEUE IMBISSWAGEN IN DER SÜDBECKENSTRASSE

Viele Branchen und Firmen, nationale und internationale Lieferanten und Kunden – der Karlsruher Rheinhafen hat so einiges zu bieten. Kulinarische Angebote für ein gesundes Mittagessen oder für den kleinen Hunger zwischendurch sind allerdings eher selten.

Bisher - denn seit dem 24. Oktober 2022 gibt es für alle Hungrigen ein neues Speiseangebot in der Südbeckenstraße. Seit diesem Tag ist der neue Imbisswagen, der CRONIbite, direkt am Bahnübergang geöffnet. Er bietet allen, egal ob im Rheinhafen beschäftigt oder als Lieferanten zu Besuch, frisches und leckeres Essen zu guten Preisen an.

Betrieben wird der Imbisswagen vom Cafeteria-Team der Firma CRONIMET. "Aus der Idee, einen Automaten mit frischem, gesundem Essen für die Mitarbeitenden an der Waage von CRO-NIMET aufzustellen, ist am Ende ein kompletter Imbisswagen für jedermann geworden", erinnert sich Alexander Wissner, Leiter der Cafeteria bei CRO-NIMET. Von der ersten Idee bis zur Eröffnung von CRONIbite sind ungefähr fünf Jahre vergangen. Nachdem die Entscheidung zugunsten eines kompletten Imbisswagens gefallen war, ist das Projekt in nur knapp sechs Monaten realisiert worden.

"Neben täglich frisch zubereiteten Salaten, Suppen und Eintöpfen gibt es natürlich auch Klassiker wie Fleischkäsebrötchen, Currywurst mit Pommes

sowie frisches Schweine- oder Hähnchenschnitzel". beschreibt Alexander Wissner und ergänzt, dass alle Produkte regional bezogen würden und auch das Qualitätsfleisch von einem Metzger aus der Region stamme. Überhaupt sei die Qualität dem Team der Kantine von CRONIMET besonders wichtig, und das hört natürlich beim CRONIbite-Imbisswagen nicht auf.

Auch einen schnellen Kaffee oder andere alkoholfreie Getränke sind im Angebot, ebenso eine breite Auswahl von Gebäckteilchen bis hin zu belegten Brötchen für den kleinen Hunger zwischendurch.

Geöffnet hat CRONIbite von montags bis freitags, jeweils von 07:30 Uhr bis

Das Team vor Ort freut sich auf Ihren Besuch.





und den Handel von Edelstahlschrotten. Darüber hinaus verarbeiten wir Ferrolegierungen und Primärmetalle für die edelstahlproduzierende Industrie.

cronimet-ferroleg.de





Unter Full Service versteht unsere Port Logistics, Ihnen ein effizientes, lückenloses Gesamtkonzept für Ihre individuellen Beschaffungs- und Distributionsanforderungen zu bieten. Für eine nahtlose Transportkette können wir sowohl auf eigene Kapazitäten in Häfen und im Binnenland als auch auf eine eigene Infrastruktur mit einem optimal abgestimmten trimodalen Transportnetzwerk zurückgreifen. //



Umschlag Mannheim

Güterbahn

Hebezeug

Waggons **Terminals**

Radlader

Karlsruhe

Respektvoll Nachhaltig Heilbronn **ECKAR**

Stuttgart

LKW Förderband

Hallen

Entsorgungsfachbetrieb Plochingen Kehl **Freilager**



Rhenus Port Logistics Rhein Neckar GmbH & Co KG

Kehl - Karlsruhe - Mannheim - Heilbronn - Stuttgart - Plochingen port.rheinneckar@de.rhenus.com

