HAFEN AKTUELL

DAS MAGAZIN DER RHEINHÄFEN KARLSRUHE

AUSGABE 3 | DEZEMBER 2018

IM EINSATZ: KOLLEGE ROBOTER
Forschungsprojekt ‚Interaktives Robotiksystem zur Entleerung von Seecontainern' gestartet 6

150 JAHRE MANNHEIMER AKTE
Internationales Abkommen regelt seit 150 Jahren die Rheinschifffahrt 10

RHEINHÄFEN KARLSRUHE

CRAISS GENERATION LOGISTIK

IHR LOGISTIKDIENSTLEISTER
IM KARLSRUHER RHEINHAFEN

TRANSPORT MANAGEMENT

KONTRAKT LOGISTIK

6 in 6 Ländern	500 fahrende Einheiten	750 Mitarbeiter	14 Standorte

Ihr Kontakt zu uns: craiss.com

6 IM EINSATZ: KOLLEGE ROBOTER

Neues Forschungsprojekt „Interaktives Robotiksystem zur Entleerung von Seecontainern“ (IRiS) gestartet

10 VISIONÄR UND PRAGMATISCH – 150 JAHRE MANNHEIMER AKTE

Internationales Abkommen regelt seit 150 Jahren die Rheinschifffahrt

HAFEN LOGISTIK 8

Digitalisierung und Nachwuchsgewinnung – Die BÖB-Jahrestagung diskutiert Zukunftsfragen der Binnenschifffahrt

3 FRAGEN AN... 17

Andreas Kempf – Geschäftsführer von Craiss in Karlsruhe

HAFEN THEMA 12

Patricia Erb-Korn zur VBW-Präsidentin gewählt – VBW empfiehlt sich mit Expertennetzwerk als kompetenter Dialogpartner

HAFEN LOGISTIK 19

Smarte Lösungen für die Transportsysteme der Zukunft auf der Hypermotion 2018

HAFEN FORUM 14

Neuer Standort des Entsorgungsunternehmens Knettenbrech + Gurdulic liegt zwischen Becken IV und V in der Hansastraße

HAFEN RÜCKBLICK 20

Blick zurück – Eindrücke aus dem Rheinhafen-Jahr

KLIMAZIELE ERREICHEN MIT BINNENSCHIFFFAHRT

Patricia Erb-Korn
Geschäftsführerin KVVH GmbH –
Geschäftsbereich Rheinhäfen

Liebe Leserinnen und Leser
von Hafen Aktuell,

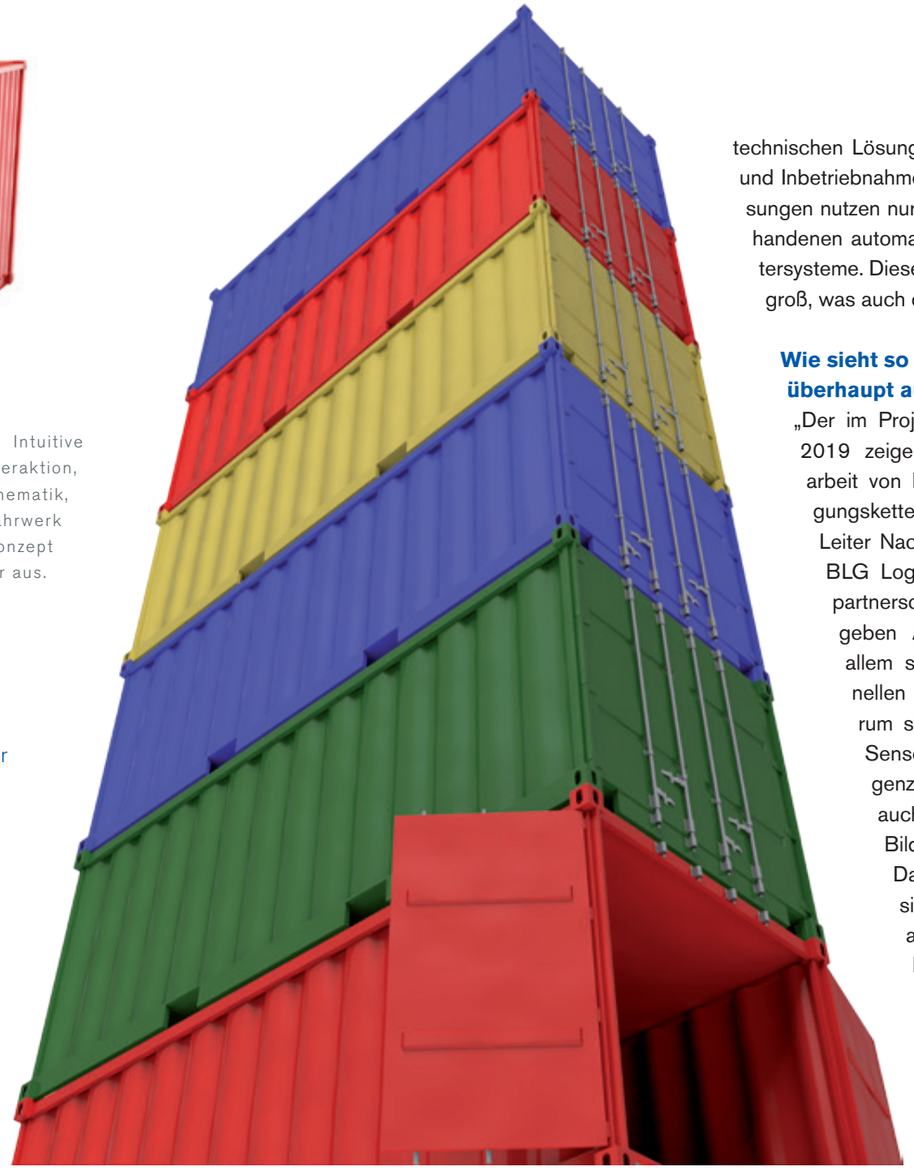
das Thema Ökologie steht in der Binnenschifffahrt schon seit vielen Jahren in verschiedenen Facetten auf der Tagesordnung, z.B. wenn es um die Frage nach den Auswirkungen des Klimawandels auf die Wasserstraßen, die Untersuchung der Nützlichkeit von Landstromsystemen und deren technische Ausgestaltung oder die Möglichkeiten der Emissionseinsparung durch Treibstoffreduktion im Schiffsbetrieb geht.

Es ist jedoch leider festzustellen, dass die Debatte um Feinstaub- und Stickoxid-Emissionen in den Innenstädten und die Affäre um manipulierte Diesel-PKW-Motoren auch die Binnenschifffahrt nicht verschont. Dabei ist nicht jeder Beitrag zu dieser Debatte von besonderer Fachlichkeit geprägt. Zu erinnern ist an die sogenannte Schreckenberg-Studie, die zu Jahresanfang erschienen ist und Meldungen in der Boulevardpresse über verstopfte Orgelpfeifen und zerstörte Messgewänder in der Düsseldorfer Altstadt auslöste, an denen die Binnenschifffahrt maßgeblich schuld sein sollte.
Immerhin ist es u.a. dem Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) im Falle der Schreckenberg-Studie, durch gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit mit dem Verfasser der Studie, gelungen, das entstandene Bild zumindest in Teilen gerade zu rücken. In Zeiten, in denen der schnelle Tweet und die Klicks bringende Schlagzeile mehr zählen als gut recherchierte Fakten, setzt sich immer weniger die tatsächliche Sachlage öffentlich durch.
Dabei lohnt sich ein Blick auf die Fakten. Der Binnenschifffahrt ist es gelungen, ihre NOx-Emissionen seit 1970 um 40 % zu reduzieren; die Partikelemissionen der Binnenschifffahrt sanken in diesem Zeitraum sogar um 80 %. Dabei hat die Binnenschifffahrt als einziger Verkehrsträger ihren Gesamtverbrauch gesenkt, bei gleichzeitiger Erhöhung der Tragfähigkeit. Diese Zahlen stammen vom Heidelberger Ifeu-Insitut für Umweltforschung. Hinsichtlich der schiffsbezogenen Immissionen hat eine Studie im Auftrag der Bundesanstalt für Gewässerkunde aus dem Jahr 2015 ergeben, dass es zu keinerlei Grenzwertüberschreitungen durch die Binnenschifffahrt kommt und die Effekte außerhalb der Fahrrinne verschwindend gering sind. Hierauf verweist auch inzwischen das Umweltbundesamt.
Darüber hinaus wird die Binnenschifffahrt als einer der wenigen Verkehrsträger mit Kapazitätsreserven auch in Zukunft dringend benötigt, um die Logistik unserer Industrien sicherzustellen und zur Entlastung der anderen Verkehrsträger beizutragen. Wie abhängig die Versorgungssicherheit der deutschen Industrie von einer funktionierenden Binnenschifffahrt ist, hat die andauernde Niedrigwasserperiode zu unser aller Leid gezeigt. Allerdings sorgt das Niedrigwasser aber auch dafür, dass den Bürgerinnen und Bürgern die Bedeutung der Binnenschifffahrt deutlich vor Augen geführt wird.
Die Binnenschifffahrt kann immens dazu beitragen, die nationalen Klimaziele zu erreichen. Dazu gehören umfassende Konzepte zur Förderung der Flottenerneuerung, zur Umwelteffizienz und zu neuen Technologien in der Binnenschifffahrt, wie sie derzeit im Rahmen des ‚Masterplan Binnenschifffahrt' im BMVI geprüft werden. Hierzu zählen sowohl Handlungsempfehlungen wie die zur Förderung alternativer Kraftstoffe und Antriebe, darunter auch Wasserstoff und Elektromobilität, als auch Vorschläge für Anreize zum Bau neuerer kleinerer Schiffe.

Diese Ausgabe von ‚Hafen Aktuell' beschließt das Jahr 2018. Ich hoffe, wir konnten Sie umfassend über die Themen rund um den Hafen, aber auch über generelle Aspekte der Binnenschifffahrt und der Verkehrspolitik informieren.
Jetzt stehen erst einmal Feiertage an – ich wünsche Ihnen ein entspanntes Weihnachtsfest und ein gutes und erfolgreiches neues Jahr.

Herzlichst, Ihre

Intuitive Mensch-Roboter-Interaktion, robuste Kinematik, omnidirektionales Fahrwerk und durchdachtes Greiferkonzept zeichnen den IRiS-Roboter aus.



70 Prozent aller über den Seeverkehr transportierten Frachten werden in Containern befördert. Container ermöglichen seit den 1960er Jahren schnelle Umschlagmöglichkeiten zwischen See- und Landverkehr. 40-Fuß-Standardcontainer mit einer Nutzungslast von 26 Tonnen, werden weltweit am häufigsten genutzt. Diese Container zu entleeren, ist eine schwere, heute in den Häfen überwiegend noch manuelle Arbeit. Künftig soll sie mithilfe eines neuartigen Roboters erledigt werden.

IM EINSATZ: KOLLEGE ROBOTER

Neues Forschungsprojekt „Interaktives Robotiksystem zur Entleerung von Seecontainern“ (IRiS) gestartet

Das Bremer Institut für Produktion und Logistik an der Universität Bremen, kurz BIBA, forscht zusammen mit den Entwicklungspartnern BLG Logistics, SCHULZ Systemtechnik aus Bremen und FRAMOS aus Taufkirchen an der Entwicklung von ‚Interaktiven Robotiksystemen zur Entleerung von Seecontainern‘ (IRiS). Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert das Vorhaben mit 2,2 Mio. Euro. Der Gesamtumfang beträgt 3,16 Mio. Euro.

Containerentleerung – letzter nicht automatisierter Prozess

Ein wesentlicher Anteil der im- und exportierten Container wird in Seehäfen entleert und beladen. In den inzwischen hochtechnisierten Transportketten ist das Entleeren von Containern einer der letzten nicht automatisierten Prozesse, denn hier fehlt es noch immer an schlanken, einfach zu handhabenden, zuverlässigen und kostengünstigen technischen Lösungen. Aufgrund hoher Investitionskosten und Inbetriebnahmezeiten sowie der aufwendigen Anpassungen nutzen nur wenige Hafenbetreiber die bisher vorhandenen automatischen und halbautomatischen Robotersysteme. Diese sind zudem häufig stationär und relativ groß, was auch die Flexibilität erheblich eingeschränkt.

Wie sieht so ein Industrieroboter überhaupt aus?

„Der im Projekt entstehende Prototyp wird schon 2019 zeigen, wie eine verlässliche Zusammenarbeit von Mensch und Maschine in der Versorgungskette aussehen kann“, sagt Wolf Lampe, Leiter Nachhaltigkeit und neue Technologien bei BLG Logistics. „Die Konstellation der Projektpartnerschaft und ein ausgereiftes Konzept geben Anlass zu diesem Optimismus.“ Vor allem seien die Fortschritte bei der maschinellen Kognition zu erwähnen, die wiederum stark von den Fortschritten im Bereich Sensorik, Algorithmik und künstliche Intelligenz in den letzten Jahren profitierte. Aber auch Komponenten zur Bilderkennung und Bildverarbeitung seien besser geworden.

Das klingt vielversprechend. Doch wie sieht so ein Industrieroboter überhaupt aus? Dazu erklärt Lampe: „Das ist eine Maschine, die auf omnidirektionalen Rädern fährt und dadurch auf der Stelle wenden oder seitwärts verfahren kann.“ Der Roboter könne an existierende oder neu geplante Fördertechnik angeschlossen werden. „Eine Kernfunktionalität der Maschine ist es, dass die Steuerelektronik für manuelle Eingriffe im Container nicht runter- und hochgefahren werden muss. Für den Fall, dass ein Karton verkeilt ist und der Mensch eingreifen muss, schalte ich den Roboter inaktiv und kann ungefährdet an ihm vorbeigehen – ohne Wartezeiten, die ein Ausfahren der Anlage aus dem Container und ein Runterfahren des Systems mit sich bringen würde“, beschreibt Lampe.

Moderne Bildverarbeitung und maschinelles Lernen

Projektpartner FRAMOS ist Spezialist in der industriellen Bildverarbeitung. Das Unternehmen entwickelt Methoden für eine zuverlässige Klassifizierung der Packszenarien und Analyse des Containerinhaltes. „Die Objekterkennung basiert auf 2D-/3D-Bilddaten. Sie verwendet modernste Methoden der Bildverarbeitung und kombiniert diese mit maschinellem Lernen“, erklärt Dr. Simon Che’Rose, Entwicklungsleiter bei FRAMOS. So könne das System erkennen, ob ein Container vollautomatisch durch den Roboter entladen werden kann oder ob die Situation im Container eine manuell vom Leitstand aus gesteuerte Bedienung des Roboters erfordert. Zudem ermögliche die Analyse der Lage und Orientierung des Inhaltes eine optimale Planung des Entladevorganges.

Als neuer BÖB-Präsident wurde Joachim Zimmermann einstimmig von den Mitgliedern gewählt. V.l.n.r.: Roland Hörner, Jens Hohls, Joachim Zimmermann, Franz J. Reindl, Dr. Arndt Glowacki.

HAFEN THEMA

DIGITALISIERUNG UND NACHWUCHSGEWINNUNG

Die BÖB-Jahrestagung diskutiert Zukunftsfragen der Binnenschifffahrt

Auf der Jahrestagung des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) in Braunschweig hat der scheidende BÖB-Präsident, Rainer Schäfer, gemeinsame Anstrengungen aller in der Logistik gefordert.

„Logistische Prozesse sind heute ohne digitale Unterstützung nicht mehr vorstellbar. Wir Binnenhäfen wollen die Digitalisierung auch für das System Wasserstraße voranbringen. Nur so kann durch weitere Effizienzsteigerungen eine durchgreifende Verlagerung auf das Binnenschiff gelingen und der Verkehrskollaps auf deutschen Autobahnen sowie manchen Eisenbahntrassen verhindert werden“, betonte Rainer Schäfer, der hierbei auf die aktuelle Erstellung des Masterplans Binnenschifffahrt verwies, der gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium und betroffenen Institutionen entsteht.

Für eine erfolgreiche Verlagerung muss nach Einschätzung des Bundesverbandes der Transport über die Wasserstraßen in Deutschland flächendeckend digitalisiert werden. Bedenken müssen ausgeräumt, Infrastruktur geschaffen und veraltete Vorgaben geändert werden. Das Ziel einer Digitalisierung der Häfen ist nicht die Ablösung des Menschen, sondern die Unterstützung für ihn. Viele Prozesse können schnell über das Internet geregelt werden, wenn die digitale Infrastruktur leistungsfähig ist. Der Branchenverband fordert daher eine schnellere Versorgung der Häfen mit Glasfaserinfrastruktur.

Rainer Schäfer sieht für die Binnenhäfen einen klaren Weg. „Wir wollen eine nachhaltige Präsenz der Häfen in den sozialen Medien und den Herzen der Menschen erreichen. Auch eine gemeinsame Social-Media Strategie der Logistikakteure wäre an der Zeit.“

Eine Aufforderung erging an die Politik, die existierenden Pläne und Aktivitäten der Verkehrspolitik auf den Prüfstand zu stellen, um die Nachwuchsgewinnung zu ergänzen und sie zu einem ganzheitlichen integrierten Verkehrskonzept zusammenzufügen. Daher formulierte Schäfer seine Überlegungen: „Wir brauchen ein Update des „Masterplans Güterverkehr- und Logistik“ zum ‚Masterplan Logistik und Nachwuchs‘ und würden uns wünschen, dass der Logistikbeauftragte der Bundesregierung auch Logistik-Nachwuchsbeauftragter wird.“

Elektrobus ‚emil‘ im Braunschweiger Personennahverkehr im Einsatz

Die Hafenstadt Braunschweig ermöglichte den Teilnehmern der BÖB-Jahrestagung einen praktischen Einblick in die Elektromobilität der Stadt. Die Gäste wurden mit dem Elektrobus ‚emil‘ zur Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) gefahren. Seit 2014 wird in Braunschweig ein Stück Geschichte in der Entwicklung der Elektromobilität im ‚Öffentlichen Personennahverkehr‘ geschrieben: Zum ersten Mal ging ein rein elektrisch betriebener Bus in den Fahrgastbetrieb. Auf der 12 Kilometer langen Ringlinie M19, mit einer Umlaufzeit von rund 40 Minuten, verkehrte ‚emil‘ zunächst als zusätzlicher Einsatzbus. Mittlerweile ersetzen vier Elektro-Gelenkbusse regulär vier alte Diesel-Busse. Das Besondere daran ist, dass die Elektrobusse mit 200 kW per induktiver Schnellladung innerhalb weniger Sekunden berührungsfrei geladen werden können.

Sechs Rheinanliegerstaaten unterzeichneten vor 150 Jahren die ‚Mannheimer Akte'.

HAFEN FORUM

VISIONÄR UND PRAGMATISCH – 150 JAHRE MANNHEIMER AKTE

Internationales Abkommen regelt seit 150 Jahren die Rheinschifffahrt

Ein wertvolles Stück Geschichte: Anlässlich ihres 150-jährigen Bestehens brachten Polizisten der deutsch-französischen Wasserschutz-Brigade – in einem eigens für die Überfahrt angefertigten, wasserdichten Koffer – ein historisches Dokument an ihren Ursprungsort: die ‚Mannheimer Akte'. Sie reguliert seit ihrer Unterzeichnung 1868 den Schiffsverkehr auf dem Rhein und hat noch heute Gültigkeit. Mit einem ganztägigen Kongress feierte die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) das Jubiläum.

In Partnerschaft mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) am 17. Oktober 2018 in der baden-württembergischen Rheinstadt Mannheim ihren 6. Internationalen Kongress ‚150 Jahre Mannheimer Akte' abgehalten. Die unter deutscher Präsidentschaft organisierte Veranstaltung bot der ZKR und einem breiten, der Binnenschifffahrt verbundenen Publikum Gelegenheit, dem 150. Jahrestag der ‚Revidierten Rheinschifffahrtsakte' – auch bekannt als ‚Mannheimer Akte' – zu gedenken und deren aktuelle Relevanz sowie die zukünftigen Herausforderungen der Rhein- und europäischen Schifffahrt konstruktiv-kritisch zu diskutieren. Rund zwanzig hochrangige Referenten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Medien sowie mehr als 200 an der Entwicklung der Binnenschifffahrt interessierte Gäste nahmen an der Veranstaltung im Mannheimer Schloss, dem historischen Ort der Unterzeichnung der Akte, teil.

Der Kongress war auch Gelegenheit für die Vertreter der für die Binnenschifffahrt zuständigen Minister der ZKR-Mitgliedstaaten, eine Erklärung zu verabschieden, die ihre Verbundenheit mit der Mannheimer Akte und ihre Entschlossenheit zur Förderung der Rhein- und europäischen Schifffahrt in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Union und allen anderen maßgeblichen Akteuren im Verkehrsbereich bekräftigt.

Ziele, wie die Festlegung harmonisierter und zeitgemäßer Vorschriften, die Stärkung der Intermodalität in der Logistikkette oder die Entwicklung einer automatisierten und digitalisierten Schifffahrt, fließen in die Überlegungen aller Binnenschifffahrtsakteure ein. Ebenso gehören Themen wie die Verbesserung der Infrastruktur, die kontinuierliche Nutzung von Innovationen, die Gewährleistung einer sicheren, nachhaltigen und prosperierenden Binnenschifffahrt, mit regelmäßigen und qualitativ hochwertigen Bestandsaufnahmen zur wirtschaftlichen Lage des Sektors zu den Herausforderungen der Zukunft, gepaart mit einer gewichtigen sozialen Komponente und der Notwendigkeit, das Gewerbe für eine breite Zielgruppe dauerhaft attraktiv zu halten. Um weiterhin so effektiv wie möglich auf diese für die Rhein- und europäische Schifffahrt wichtigen Ziele und Herausforderungen zu reagieren, war es der Zentralkommission ein Anliegen, den Jahrestag der ‚Mannheimer Akte' zu nutzen, um den in den letzten Jahrzehnten zurückgelegten Weg genauer zu analysieren und die Grundlagen für die Zukunft der Binnenschifffahrt zu schaffen.

Der Kongress am 17. Oktober wurde von verschiedenen weiteren Veranstaltungen und Initiativen flankiert, die den 150. Jahrestag der ‚Revidierten Rheinschifffahrtsakte' zum Thema hatten, darunter insbesondere die von der Universität Mannheim organisierte 15. Tagung für Binnenschifffahrtsrecht, die Herausgabe zweier Festschriften der Universität Mannheim und des Mannheimer Hafens sowie eine Sonderausstellung der in der Vorwoche auf dem Wasserweg aus Straßburg überführten originalen Akte und ihrer Ratifikationsurkunden im Mannheimer Schloss.

HINTERGRUND

Die Mannheimer Akte wurde am 17. Oktober 1868 unterzeichnet und ist sozusagen das Gründungsinstrument der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Diese Akte war nicht nur Wegbereiter für das gemeinsame Schifffahrtsregime der Rheinanliegerstaaten, sondern auch Ausgangspunkt für freien Handel und Verkehr auf dem Rhein und darüber hinaus. Als eines der ältesten noch geltenden völkerrechtlichen Vertragswerke spielte sie eine regelrechte Vorreiterrolle des gemeinschaftlichen Verkehrswesens in Europa.

„Mannheimer Erklärung" unterzeichnet (v.l.): Mannheims Oberbürgermeister Peter Kurz, Peter Fügistaler (Schweiz), Magda Kopczynska (EU), Brigit Gijsbers (Niederlande), Willem van der Voorde (Belgien), Staatssekretär Enak Ferlemann, Francois Alabrune (Frankreich), Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann.

VBW-Präsidium 2018 – V.l.n.r. Nancy Scheijven, Erik L. Schultz, Heinz-Josef Joeris, Patricia Erb-Korn, Volker Seefeldt, Niels A. Anspach, Thomas Groß und Beiratsvorsitzender Michael Heinz

HAFEN THEMA

PATRICIA ERB-KORN ZUR VBW-PRÄSIDENTIN GEWÄHLT

VBW empfiehlt sich mit Expertennetzwerk als kompetenter Dialogpartner

Die Juristin und Hafendirektorin der Rheinhäfen Karlsruhe übernimmt ab sofort die Präsidentschaft des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) und ist somit die erste Frau an der Spitze des über 140 Jahre alten, traditionsreichen Vereins.

Patricia Erb-Korn folgt auf Heinz-Josef Joeris, der bei der VBW-Mitgliederversammlung am 19. November nur als Stellvertreter kandidierte. „Eine Organisation wie der VBW lebt von regelmäßiger Erneuerung und frischen Ideen. Wir haben mit der letzten Mitgliederversammlung einen Personalwechsel im Präsidium eingeleitet. Ich halte es daher für den richtigen Zeitpunkt, um das Amt in neue Hände zu geben. Patricia Erb-Korn ist seit sechs Jahren im Präsidium und kennt den Verein und seine Mitglieder sehr gut. Ich habe vollstes Vertrauen, dass sie die hervorragende Arbeit, die durch die Experten im VBW in den vergangenen Jahren geleistet worden ist, weiter vorantreiben wird und den VBW im Sinne eines branchenunabhängigen, international aufgestellten fachwissenschaftlichen Beraters für Wirtschaft, Politik und Verwaltung weiter entwickeln wird“, so Joeris.

Patricia Erb-Korn, Geschäftsführerin der Rheinhäfen Karlsruhe, wurde zur neuen VBW-Präsidentin gewählt.

Das jährlich zu seiner Mitgliederversammlung durchgeführte Bankett des VBW bot auch in seiner 6. Auflage ein buntes ‚Who is Who‘ aus der Schifffahrt und Logistikwirtschaft, Häfen, Industrieunternehmen und Verwaltung. Ursula Heinen-Esser, die Umweltministerin des Landes Nordrhein-Westfalen, stellte in ihrer Rede vor, welche umweltpolitischen Akzente die Landesregierung für die Binnenschifffahrt und das System Wasserstraße setzen will. „Im Koalitionsvertrag haben wir festgelegt, die Binnenschifffahrt insgesamt zu stärken. Deshalb setzen wir uns für eine schnellere Sanierung der Schleusenbauwerke und eine Anhebung der Brücken ein. Unser Ziel ist es, die Abladeoptimierung des Rheins im Einklang mit den Zielen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie voranzutreiben“, erklärte Heinen-Esser. Gleichzeitig forderte die Umweltministerin ein stärkeres Engagement der Binnenschifffahrtsunternehmen, um schiffsbezogene Emissionen zu reduzieren, und bot an, Binnenschifffahrtsunternehmen durch eine komplementäre Landesförderung bei der Um- und Nachrüstung unterstützen zu wollen.

VBW-Präsidentin Patricia Erb-Korn verwies auf die Erfolge, die der Sektor beim Thema Emissionsreduktion erreicht hat und die Innovationskraft der Unternehmen (siehe hierzu auch das Editorial von Patricia Erb-Korn auf Seite 5.) „Viele der Schifffahrtsbetriebe in unserer Mitgliedschaft sind sehr stark engagiert, wenn es um die Entwicklung und Erprobung neuer Technologien geht und wenden dafür große eigene Finanzmittel auf.“ Aus diesem Grund nannte Patricia Erb-Korn den VBW und sein Expertennetzwerk als kompetenten Dialogpartner für die seitens der Ministerin angestoßenen Themen. Allerdings könne auch das Land viel tun. Als Handlungsfelder nannte die VBW-Präsidentin die Modernisierung kommunaler und landeseigener Schiffe, die Förderung von Landstromeinrichtungen in den Häfen und Kommunen, Finanzierungshilfen durch öffentliche Banken sowie die Bestandssicherung und der Ausbau von Liegeplätzen.

Rheinhäfen sind Testfeld für ‚Methquest‘-Projekt

Bei dem Großprojekt ‚Methquest‘ mit 27 bundesweiten Partnern werden die Erzeugung und der Einsatz von Methan aus erneuerbaren Quellen getestet. Partner sind auch die Stadtwerke Karlsruhe. Als Testfeld wurde der Karlsruher Rheinhafen gewählt. Hier soll anhand realer Bedingungen die Anwendungsvielfalt von Methan als Energieträger simuliert werden, um zu untersuchen, welchen Beitrag es leisten kann. Methan lässt sich gut im bestehenden Erdgasnetz speichern, in Blockheizkraftwerken (BHKWs) in Strom und Wärme umwandeln oder in Gasmotoren anstatt Benzin oder Diesel einsetzen. In einem sogenannten MicroGrid sollen im Bereich der Karlsruher Rheinhäfen die Forschungsergebnisse zusammengeführt werden. Hierbei geht es nicht nur um technische Lösungen und Datenerhebungen, sondern auch um das Nutzerverhalten mit dem künstlich erzeugten Kraftstoff.

DERICHEBOURG Umwelt

SCHROTT
METALLE
LEGIERTER SCHROTT
PKW-ENTSORGUNG
ABBRÜCHE

www.derichebourg-umwelt.de

Derichebourg Umwelt GmbH
Hochbahnstraße 7–9, 76189 Karlsruhe
Telefon +49 (0) 721 5 59 94-0
Fax +49 (0) 721 55 29 82
karlsruhe@derichebourg.com

Zertifiziert als Entsorgungsfachbetrieb ESN

„WIR WOLLEN NOCH KRÄFTIG WACHSEN“

Neuer Standort des Entsorgungsunternehmens Knettenbrech + Gurdulic liegt zwischen Becken IV und V in der Hansastraße

Ein Beitrag
von Marcus Dischinger

Seit Januar 2018 ist der Entsorgungsspezialist Knettenbrech + Gurdulic im Karlsruher Rheinhafen mit einem Standort vertreten. Das Unternehmen hat seinen Hauptsitz in Wiesbaden und besitzt inzwischen elf Niederlassungen in Hessen, Rheinland-Pfalz, Bayern und Baden-Württemberg, darunter in Mannheim. Kern des Geschäfts von Knettenbrech + Gurdulic ist die Entsorgung und das Recycling ganz unterschiedlicher Müllarten und Stoffe. Darunter fallen herkömmlicher Hausmüll, Schrott, Altmetall oder Holz, aber auch gefährliche Stoffe. Am Karlsruher Standort in der Hansastraße 31 zwischen Becken IV und V des Rheinhafens geht es allerdings vorwiegend um Altglas.

Denn: mit Stichtag zum 1. Januar 2018 hat der Entsorger die Leerung und Verwertung von mehreren Hundert Altglascontainern in Karlsruhe übernommen. Sie werden im Schnitt einmal pro Woche von den Lkws des Unternehmens angefahren und geleert. „Das Glas landet zunächst in der Hansastraße und wird von dort mit dem Lkw zur Verwertung weitertransportiert“, berichtet Thomas Daferner, der Leiter des Karlsruher Standorts. Altglas wird in Deutschland innerhalb des Dualen Systems recycelt. Denn der wichtigste Rohstoff für neue Glasbehältnisse welcher Art auch immer ist das Altglas. Der wesentliche Vorteil: Glas kann mehrfach wiederverwertet werden. Das allerdings unter der Maßgabe, dass das Glas korrekt entsorgt wird. Der Vorteil: schon einmal recyceltes Glas benötigt keine so hohen Temperaturen mehr, um es zu schmelzen und anschließend wieder Glas zu produzieren. Insgesamt sinkt also der Energieaufwand durch das Recycling. In Deutschland existieren rund 300.000 Glascontainer. Am Karlsruher Standort wird allerdings nicht nur Altglas umgeschlagen, sondern auch Baustellenholz. Von Karlsruhe aus gehe der Transport nach Mannheim zum Schreddern, dann werden Pellets oder Spanplatten aus dem Holz gemacht, erläutert Daferner. Am Standort arbeiten derzeit elf Beschäftigte, die meisten davon sind Kraftfahrer.

Das Areal im Rheinhafen umfasst rund 20.000 Quadratmeter. Neben einem Verwaltungsgebäude und Lagerhallen verfügt der neue Knettenbrech + Gurdulic-Standort zusätzlich über eine Verlademöglichkeit für Schiff und Bahn. So will das Unternehmen künftig die Anzahl der Lkw-Transporte reduzieren und verstärkt auf Wasser- und Schienenwege beim Abtransport ausweichen. Derzeit ist das allerdings noch nicht der Fall. Die Tatsache, dass Knettenbrech + Gurdulic jetzt auch in Karlsruhe aktiv ist, begründet Vertriebsleiter Hans-Peter Höhn so: „Die Region Karlsruhe zählt zu den starken Ballungsgebieten Deutschlands und bietet unserer Gruppe interessante Wachstumsmöglichkeiten“. Die positiven Erfahrungen am Standort Mannheim hätten die Ausdehnung nach Süden begünstigt“; ergänzt Standort-Leiter Daferner.

Zahlen, wie viel Altglas am neuen Standort im Rheinhafen umgeschlagen wird, liegen nach Angaben Daferners noch nicht vor, weil die Leerung der Container erst seit Jahresbeginn durchgeführt wird. Klar ist aber: die Kraftfahrer, der Disponent und die anderen Mitarbeiter haben alle Hände voll zu tun. Die Logistik für die rechtzeitige Leerung der Container ist komplex. Daferner ist das allerdings aus seinem früheren Job gewohnt. „Ich war 25 Jahre lang selbstständig als Spediteur und kenne das Geschäft“, meint er. Sein großer Vorteil: er kann alle Fahrzeuge auf dem großen Standort-Gelände auch selbst fahren und weiß deshalb über die Abläufe genau Bescheid. Wer die Szenerie betrachtet, dem wird schnell klar, dass der Standort noch Kapazitäten hat. Daferner ist überzeugt davon, dass es künftig „enger“ zu gehen wird auf dem Gelände. „Wir wollen hier noch kräftig wachsen“, kündigt er an.

ZAHLEN & FAKTEN

Knettenbrech + Gurdulic

Mit Standorten in Wiesbaden, Mainz, Frankfurt, Mannheim, Offenbach, Würzburg/Kitzingen, Fulda, Solms/Wetzlar; Neu-Isenburg und jetzt Karlsruhe sowie einem Gruppenumsatz von mehr als 140 Millionen Euro, zählt Knettenbrech + Gurdulic eigenen Angaben zufolge zu den führenden Branchenvertretern Deutschlands. Das mittelständische Familienunternehmen entsorgt und verwertet zwischenzeitlich über eine Million Tonnen Abfälle pro Jahr. In diesem Jahr gewann das Unternehmen die Ausschreibung zur thermischen Entsorgung des kompletten Hausmülls in Wiesbaden. Eigens dafür soll auf dem Gelände der Firma eine Müllverbrennungsanlage errichtet werden. Gegründet wurde das Unternehmen im Jahr 1951 als Fuhrunternehmen. Nach dem Verkauf aller Geschäftsanteile an einen Energiekonzern im Jahr 1996 gründete der Enkel und Neffe der ehemaligen Firmeninhaber, Steffen Gurdulic, die Firma neu und startete mit zwei Fahrzeugen im Rhein-Main-Gebiet.

3 FRAGEN AN...

CRAISS ETABLIERT NEUEN STANDORT IN KARLSRUHE

Fragen an Andreas Kempf, Geschäftsführer von Craiss in Karlsruhe

Mit über 750 Mitarbeitern in sechs Ländern ist Craiss ein bedeutendes mittelständisches Logistikunternehmen in Deutschland.
In Karlsruhe hat Craiss nun einen weiteren Standort eröffnet. Welche Schwerpunkte setzt Craiss in Karlsruhe?

Kempf In Karlsruhe setzen wir den erfolgreichen Ausbau unserer Kontraktlogistik-Sparte als Ergänzung zu unseren Transportlogistik-Aktivitäten fort. Wir haben am strategisch wichtigen Standort Karlsruhe 25.000 m² modernste Lagerflächen in Betrieb genommen. Lediglich 35 Kilometer vom Stammsitz der Unternehmensgruppe Mühlacker entfernt, können wir mit dieser Maßnahme die Präsenz für unsere Ziel- und Bestandskunden nochmals signifikant steigern.

Welche Rolle spielen die Rheinhäfen Karlsruhe als strategischer Standort für das Unternehmen?

Kempf Zunächst möchten wir erwähnen, dass uns die Zusammenarbeit mit den Rheinhäfen sehr wichtig ist. So konnten wir bereits frühzeitig – nämlich im Frühsommer 2017 – mit den Planungen für den operativen Start zum 1. Januar 2018 beginnen.
Strategisch haben wir nun in Karlsruhe einen Standort in Betrieb genommen, der in die Technologieregion Karlsruhe eingebettet ist und sich in unmittelbarer Nähe zu renommierten Kunden aus allen Bereichen der Branche, hauptsächlich aber aus der Automobil-, Papier-, Chemie-und High-Tech-Industrie, befindet. Daher sind wir sicher, auch hier einen für das Unternehmen wichtigen Standort gegründet zu haben.

Was kann der Rheinhafen Karlsruhe von der Neuansiedlung erwarten, was gibt es künftig Neues im Rheinhafen?

Kempf Gute Frage. Wir haben in der Craiss-Gruppe ca 1.200 Fahrzeuge im Einsatz und werden auf jeden Fall LKWs aus der Craiss-Flotte mit Verkehren zu und ab unseren neuen Lägern einsetzen. Vom Jumbo-LKW über den Megatrailer, den Standard-Trailer bis hin zu Gliederzügen und Verteilfahrzeugen bieten wir ein breites und flexibles Spektrum der LKW-Flotte. Dies ist sicher ein wichtiger Aspekt, das Vertrauen regionaler Kunden zu gewinnen. Der LKW als Transportmittel erlebt derzeit eine Renaissance und angesichts beständiger Ressourcenknappheit sind wir sicher, hier mit unserem eigenen Fuhrpark, auch im Bereich der Kontraktlogistik, einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil vorweisen zu können.

Über Craiss

Das Unternehmen wurde 1931 im schwäbischen Mühlacker gegründet und verfügt heute über 14 Standorte in 6 Ländern. Mit 750 Mitarbeitern, 500 Fahrzeugeinheiten und 150.000 m² Lagerfläche zählt Craiss zu den bedeutendsten mittelständischen Logistikunternehmen Deutschlands.

CRAISS GENERATION LOGISTIK

Die zweite Hypermotion fand vom 20. bis 22. November in der Messe Frankfurt statt.

HAFEN LOGISTIK

ZUKUNFT ENTSTEHT AN DEN SCHNITTSTELLEN – **VON MOBILITÄT UND LOGISTIK**

Smarte Lösungen für die Transportsysteme der Zukunft auf der Hypermotion 2018

Die Grenzen zwischen Logistik, Mobilität, Infrastruktur, Verkehr und Transport lösen sich auf. Es entstehen neue, vernetzte, integrierte und multimodale Systeme und Lösungen. Um diese Veränderungen abzubilden und ihre Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft zu diskutieren, hat die Messe Frankfurt die Fachmesse Hypermotion ins Leben gerufen. Die Hypermotion ist die erste Plattform für die digitale Transformation– über alle Verkehrsträger hinweg.

Auf der zweiten Hypermotion präsentierten 138 Unternehmen zukunftsweisende Lösungen für die Mobilität und Logistik von morgen. Der Anteil teilnehmender Start-ups verdreifachte sich im Vergleich zur Premiere im Jahr 2017. Das Themenspektrum reichte von der Digitalisierung von Verkehrssystemen und ihrer Vernetzung, über innovative Mobilitätskonzepte, Radverkehr und die Elektrifizierung des Verkehrs bis hin zu nachhaltigen Lösungen für die Logistik. Über 200 hochkarätige Experten referierten über die Zukunft von Mobilität und Logistik. Detlef Braun, Geschäftsführer Messe Frankfurt, betont: „Die Verkehrs- und Mobilitätswende ist eine notwendige Aufgabe, bei der viele Menschen, Unternehmen, Parteien und Interessengruppen an einem Strang und möglichst in die gleiche Richtung ziehen müssen. Die Hypermotion ist dafür der ideale Rahmen.“

Auch Start-Ups vernetzten sich untereinander. Dazu Lena Jungkamp, Business Development, inno2grid GmbH: „Wir merken immer wieder, dass man vernetzt denken muss und die Energiewende nur gelingen kann, wenn gleichzeitig die Mobilitätswende stattfindet.“ Stephan Collisi, CEO Poolynk berichtet von wertvollen Kontakten bereits am ersten Tag: „Innovation-Scouts von Automobilherstellern und Zulieferern kamen auf mich zu. Ich biete mit meiner App eine digitale Lösung für Ladungsträger-Management. 5,5 Mrd. gemeinsam genutzte Ladungsträger weltweit sind eine große logistische Herausforderung.“

Das Hypermotion-Lab war Bühne und Zukunftschance für Newcomer und für spannende Experten-Talks. So zeigten junge Mobilitäts- und Logistik-Unternehmen ihre Geschäftsideen und Projekte per Elevator-Pitch und Finalisten aus renommierten Unternehmen kämpften um den begehrten Supply Chain Management Award. Darüber hinaus präsentierten Gründer ihre Fail / Success Stories, und Investoren gaben angehenden Unternehmern Tipps zur Unternehmensgründung an die Hand.

Spannende Talks gab es im Hypermotion-Lab zu den Themen New Space, Old vs. New Economy und Mobility Health. Beim Vision Mobility Think Tank drehte sich alles um die Frage der Mobilität von morgen – wie werden wir uns künftig bewegen? Die zunehmende Urbanisierung erfordert neue Konnektivitäts- und Mobilitätskonzepte.

hypermotion

DAS JAHR 2018 IM RHEINHAFEN

Ein Beitrag von Rüdiger Homberg

HAFEN PROJEKTE

Die Rheinhäfen Karlsruhe nehmen mit den anderen Häfen am Oberrhein von Karlsruhe bis Basel an einem EU-Projekt mit dem Namen RPIS teil. Das steht für die Entwicklung und Einführung eines elektronischen Verkehrsmanagementsystems zur effizienten Abwicklung der Containerverkehre auf dem Rhein.

Die Abschlussveranstaltung fand am 5. Juni auf dem Fahrgastschiff ‚Karlsruhe' statt. Vanessa Argyraki, Vertreterin der EU-Behörde ‚INEA' aus Brüssel, betonte, dass die neun Häfen am Oberrhein (‚Upper Rhine Ports') die ersten Binnenhäfen in Europa seien, die sich derartig vernetzen. Und damit dem Schiffs- und Containerverkehr auf dem Oberrhein die Möglichkeit bieten, die Kapazitäten optimal auszunutzen. Die Umschlagszahlen sprechen für sich: In 2017 ist der Gesamtumschlag am Oberrhein gegenüber 2016 um 2,1 Prozent auf 47 Millionen Tonnen angestiegen. Die Anzahl der umgeschlagenen Container wuchs von 2016 auf 2017 sogar um neun Prozent auf genau 742.603 Einheiten (‚TEU'). Insgesamt ist festzustellen, dass der Gesamtumschlag in den Oberrheinhäfen damit stabil bei 25 Prozent des traditionellen Rheinverkehrs liegt, im Containerverkehr beläuft sich der Anteil der Oberrheinhäfen gar auf 33 Prozent. Dies macht den beteiligten Häfen für die Zukunft Mut, insbesondere zeigt dies, dass die Binnenschifffahrt eine zuverlässige Alternative im Verkehrssystem darstellt. Und: Die strategische Allianz der neun Häfen am Oberrhein geht gestärkt die neuen Herausforderungen an.

HAFEN KULTUR-FEST

Ein voller Erfolg war einmal mehr das Hafen-Kultur-Fest im Juni diesen Jahres. Das Wetter war blendend, wie Organisatorin Nadine Bauer, Marketingleiterin der Rheinhäfen Karlsruhe und Organisatiorin des HafenKulturFestes treffend formuliert.

So sei etwa kein Tropfen Regen gefallen – der, wie sie einräumt, inzwischen jedoch dringend fallen sollte. Nicht nur zum Nutzen der darbenden Natur, sondern auch, um die Wasserstände an den Flüssen steigen zu lassen, damit die Schifffahrt wieder effizient unterwegs sein kann und auch das Fahrgastschiff Karlsruhe bis Saisonende fährt. Während des Hafen-Kultur-Festes war das Schiff bei jeder Fahrt bis auf den letzten Platz besetzt. Das gilt nicht minder für den Dampfzug der ‚Dampfnostalgie Karlsruhe'. Das ist die Sektion Karlsruhe der Ulmer Eisenbahnfreunde. Mit ihrer nahezu 100 Jahre alten Badischen Güterzuglokomotive, die seinerzeit nicht weit vom Rheinhafen gebaut wurde, und den historischen Wagen, hat der Verein auch 2018 den Fahrgästen einen sonst nicht möglichen Blick von der Schiene auf die Anlagen des Stadthafens geboten. Neben allerlei Angeboten für Musikfreunde und die kleinsten Festbesucher, Hubschrauberrundflügen, Kulinarik der unterschiedlichsten Art und ‚Public Viewing' bei den Spielen der Fußballweltmeisterschaft in Russland, waren auch die Piraten aus Köln wieder eine Attraktion. Sie reisen nicht viel, aber nach Karlsruhe zum HafenKulturFest kommen sie immer wieder gerne. Besonders interessant auch die Löschübung der Feuerwehren am Rhein, die erstmals vom neuen Feuerlöschboot angeführt wurde, das die Länder Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg gemeinsam betreiben und das in diesem Jahr mit Standort Rheinhafen Karlsruhe seinen Dienst aufnahm. Mit diesem Löschboot wird eine Lücke zwischen Mannheim/Ludwigshafen und Straßburg/Kehl geschlossen.

RHEINHÄFEN KARLSRUHE

netzwerk HAFEN

2018 BLICK ZURÜCK

HAFEN AN BORD

Die Schiffsführer und die Gastronomie des Fahrgastschiffs Karlsruhe konnten bis Ende Oktober 2018 genau 25.360 Fahrgäste begrüßen. Bis zum endgültigen Ende der Saison, so schätzt Nadine Bauer von den Rheinhäfen Karlsruhe ein, könnten etwa weitere rund 1.000 dazukommen. An den leicht gesunkenen Zahlen seien die historisch niedrigen Wasserstände schuld. Eine Fahrt fiel aus, zwei Veranstaltungen allerdings, die auswärts stattfinden sollten, konnten nach Karlsruhe umgeleitet werden. Inwiefern die letzten für 2018 noch ausstehenden Fahrten wirklich durchgeführt werden können, hängt von steigenden Pegelständen ab. Die Schiffsführer entscheiden anhand der Prognosen jeweils einige Tage vorher, ob sie auslaufen können oder das Schiff im Hafen verbleiben muss.

Traditionell trifft man sich auf dem Fahrgastschiff Karlsruhe zur sogenannten Kooperationsfahrt. Anlieger der Häfen am Oberrhein in Karlsruhe und Rheinland-Pfalz kommen dort immer wieder zusammen, um Gedanken auszutauschen und Kontakte zu pflegen. Diesmal Anfang Mai. Hafendirektorin Patricia Erb-Korn und der Geschäftsführer der Häfen in Rheinland-Pfalz, Franz-Josef Reindl, konnten neben vielen Firmenvertretern auch die Aufsichtsratsvorsitzende der KVVH GmbH, Erste Bürgermeisterin Gabriele Luczak-Schwarz, begrüßen. Sie freute sich über die gelungene Kooperation und darüber, dass die Häfen diesseits und jenseits des Rheins so verzahnt zusammenarbeiten.

Daten und Fakten

Schiffsgüterumschlag	
bis Ende Oktober	5,7 Mio.t
Ufergeld	
bis Ende Oktober	2,4 Mio.t
Eisenbahngüterumschlag	
bis Ende September	1.015.866 t
geschätzt bis Ende 2018	ca. 1.354.488 t
Einnahmen aus Bahnverkehr	
bis Ende September	209.722 €
geschätzt bis Ende 2018	279.629 €

EDEKA Bauer Happy Birthday!

~~1,50 €~~
1,- €

1 FLEISCHKÄSE-BRÖTCHEN

gültig bis 31.12.2018. Einlösbar nur bei:
Edeka Bauer, Waidweg 3, 76189 Karlsruhe

MITTAGSPAUSE MIT GENUSS – EIN JAHR FRISCHEMARKT EDEKA BAUER

Die sechs Kolleginnen und Kollegen der Abteilung ‚Rechnungswesen' sitzen lachend vor dampfenden Kaffeebechern in der Mittagssonne. Gut 30 Minuten verbleiben ihnen noch für den gemeinsamen Austausch in der gemütlichen Sitzecke vor dem neuen EDEKA-Markt im Waidweg. Zeit genug um zu entspannen, sich auszutauschen, Social Media zu checken und einen leckeren frischen Imbiss zu genießen, bevor es wieder zurück in die Büros in der Fettweisstraße geht.

„Gerade zwischen 12 und 14 Uhr haben wir uns auf großen Kundenandrang aus den umliegenden Rheinhafenunternehmen eingestellt", berichtet Marktleiter Christian Knapp und weist auf die erweiterten Frischeangebote wie hausgemachte Salate, Früchtebowls, Joghurt mit Topping oder deftige Fleischkäse- und Schnitzelbrötchen hin – für die leichte oder herzhafte Frühstücks- und Mittagspause.

Das von EDEKA-Kauffrau und Inhaberin Anette Bauer zusammengestellte Sortiment umfasst über 14.000 Artikel und lässt auch für den täglichen Einkauf keine Wünsche offen. „Wir fühlen uns wohl hier im Waidweg zwischen dem Rheinhafen und Daxlanden und freuen uns über die seit Sommer ansteigende Kundenzahl", resümiert Anette Bauer. „Mit unserem bequemen Bestellservice für Fisch, Fleisch, Käse und Wurst zu Weihnachten wollen wir gerade auch für Berufstätige die Vorbereitungen für die Weihnachtsfeiertage so einfach wie möglich gestalten."

Aktuelle Infos auf Facebook:
www.facebook.com/edekadaxlanden

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
Fax: 0721 599-7409
E-Mail: 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

BILDQUELLEN
Carmele | TMC-Fotografie.de (Titel), Rolf Kempf (S. 5) BIBA – Bremer Institut für Produktion und Logistik GmbH (S. 6), BLG Logistics (S7), © patatmac – Adobe Stock (S.6/7), BÖB (S. 8), Christian Leibig (S. 10/11), VBW (S. 12), Knettenbrech + Gurdulic (S.14/15), Messe Frankfurt GmbH – Jens Liebchen (S. 19), Christian Ernst (S. 20/21), Edeka Bauer (S. 22)

AUFLAGE
5.000 Stück

ERSCHEINUNGSWEISE
3 x jährlich

DRUCK
Bachmann & Wenzel, www.bundwoffsetdruck.de

BC BERNSTEIN CATERING

TAGUNGEN
JUBILÄEN
MUSIK- UND PARTYEVENTS
HOCHZEITEN
WEIHNACHTSFEIERN
BETRIEBSAUSFLÜGE
KONFERENZEN

Gute Fahrt!
Guten Appetit!

„Als professioneller Cateringservice in Karlsruhe gestalten wir Ihren Anlass zu einem kulinarischen Ereignis."

Miro Bartulovic, Inhaber
Bernsteinstraße 22, 76189 Karlsruhe • mobil: 0176 63 04 21 85 • mail: miro@bernstein-catering.de

Als anerkannter Partner der Industrie setzen wir seit über 30 Jahren auf Stabilität, Kontinuität und Vertrauen. Durch hochwertige Primär- und Sekundärrohstoffe aus einer Hand leisten wir an unseren weltweiten Standorten auf drei Kontinenten einen aktiven Beitrag zur nachhaltigen Rohstoffversorgung.

cronimet.de

CRONIMET
metals are our passion

PORT LOGISTICS

Das traditionsreiche Unternehmen Rhenus zählt mit einem Jahresumsatz von 4,8 Mrd. Euro zu den weltweit führenden Anbietern ganzheitlicher logistischer Dienstleistungen.

Mit 29.000 Beschäftigten sowie einem Netzwerk von 610 Standorten realisiert die Rhenus-Gruppe umfassende und innovative Konzepte für ihre Kunden. Rhenus bietet neben den Bereichen Contract Logistics, Freight Logistics, Port Logistics und Public Transport kundenspezifische Lösungen für spezielle Branchen und optimiert damit den gesamten Logistikprozess auf Basis individueller Wünsche.

Rhenus Port Logistics
Karlsruhe GmbH & Co. KG
Werftstraße 12 · 76189 Karlsruhe
Telefon: +49 (0) 721 921 302–0
Internet: www.rhenus.com

RHENUS LOGISTICS