



AUSGABE 3 | DEZEMBER 2023

HAFEN AKTUELL

DAS MAGAZIN DER RHEINHÄFEN KARLSRUHE

PROJEKT „CRANE“

Oberreinhäfen bündeln Kräfte für das Klima

14

MENSCH & MASCHINE

Wie die Technik Logistiker unterstützt

18

 **RHEINHÄFEN**
KARLSRUHE

Unser Helles
mild und
süffig.

NEU!

Deine Stadt. Dein Bier.

8 PLUS 83 PROZENT – LKW-MAUT EXPLODIERT

Verbände reagieren unterschiedlich auf beschlossene CO₂-Komponente

OBERRHEINHÄFEN BÜNDELN KRÄFTE FÜR DAS KLIMA 14

Projekt „CRANE“ untersucht Klimaresilienz und leitet Anpassungsmaßnahmen ab

BLU KARLSRUHE
DAS TRIPORTAL-DREHKREUZ

MEHRWERT DURCH EFFIZIENZ
BODENVERWERTUNG
LAGERUNG
UMSCHLAG

Die Anlage in Karlsruhe für Ihre mineralischen Abfälle – ab sofort in Betrieb!

Kontaktieren Sie uns.

BLU GmbH & Co. KG
Hochbahnstr. 8-10
76189 Karlsruhe
Tel.: +49 721 530 728-0
blu-karlsruhe.de

HAFEN LOGISTIK 7

Deutscher Nachhaltigkeitspreis geht an Contargo – Branchensieger für die „Transport- und Logistikwirtschaft“

HAFEN FORUM 17

Transformation liegt in der DNA des VBW – VBW setzt sich für die digitale und ökologische Transformation des Sektors ein

HAFEN NEWS 10

Förderprogramm Digitale Testfelder in Häfen – Binnenhäfen begrüßen den Beschluss des Haushaltsausschusses

HAFEN THEMA 18

Mensch & Maschine – Wie die Technik den Logistikern unter die Arme greift

HAFEN LOGISTIK 12

Spannende Erfahrung mit handlungsorientierten Lehrmethoden – Masterstudenten schlüpfen in die Rolle von Supply Chain Managern

HAFEN AN BORD 20

MS Karlsruhe auf der Werft – Investition der Rheinhäfen sichert den Fahrgastschiffbetrieb für die kommenden Jahre



GLOBAL



www.elg.de

Wenn es um den Handel und die Aufbereitung von Sekundärrohstoffen für die Edelstahlindustrie geht, ist ELG immer ganz in Ihrer Nähe. Mit mehr als 40 Niederlassungen weltweit genießen Sie eine bequeme Abwicklung, wo immer Sie sich befinden. Kontaktieren Sie jetzt den Edelstahlspezialisten – und profitieren Sie von zuverlässiger Lieferung im globalen Maßstab!

 **ELG GROUP**

IMPRESSUM

HAFEN AKTUELL

Das Magazin der Rheinhäfen Karlsruhe

HERAUSGEBER

Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH – Geschäftsbereich Rheinhäfen
Wertstr. 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

© F. Trost – Adobe Stock (Titel), Contargo (S. 7),
© Ralf – Adobe Stock (S. 8), Rolf Benzinger
Spedition-Transporte GmbH (S.8/9), BÖB (S. 10),
HWG Ludwigshafen (S. 12), Prof. Dr. Stefan Iskan
(S. 13), © E. Schittenhelm – Adobe Stock (S. 14),
VBW (S. 17), © SHOTPRIME STUDIO – Adobe
Stock (S. 18), © Alproduction – Adobe Stock
(S. 18), Jochen Klenk (S. 20), Rheinhäfen
Karlsruhe (S. 15/20/21), © Anne – Adobe Stock
(S. 23)

AUFLAGE

5.000 Stück

ERSCHEINUNGSWEISE

3 x jährlich

DRUCK

Bachmann & Wenzel
www.bundwoffsetdruck.de

FÖRDERUNG AUS DEM KLIMA- UND TRANSFORMATIONSFONDS FAKTISCH GESTOPPT



Patricia Erb-Korn

Geschäftsführerin KVVH GmbH –
Geschäftsbereich Rheinhäfen

Liebe Leserinnen und Leser
von Hafen Aktuell,

Bundesfinanzminister Christian Lindner hat unmittelbar nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zum 2. Nachtragshaushalt 2021 eine Sperre des Wirtschaftsplans des Klima- und Transformationsfonds (KTF) angeordnet. Davon betroffen seien Verpflichtungsermächtigungen (VE) für die Jahre 2024 und folgende, die nun nicht mehr belegt werden dürfen. Damit können in diesem Jahr in den meisten aus dem KTF finanzierten Förderprogrammen voraussichtlich keine Zuwendungsbescheide mehr erteilt werden, weil die geförderten Projekte erst 2024 oder später abgerechnet werden können, also auf die Verpflichtungsermächtigungen angewiesen sind.

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes vom 15. November zur Unzulässigkeit des Nachtragshaushalts 2021 betrifft auch die Förderung für die Binnenschifffahrt.

Hierzu schreibt Matthias Roeser in der Fachzeitschrift „Schifffahrt und Technik“: „Gerade, wenn man glaubt, dass es nach dem Tod des Klima- und

Transformationsfonds (KTF) nicht mehr schlimmer kommen kann, setzt das Finanzministerium noch einen drauf und verhängt eine faktische Ausgaben Sperre für den Bundeshaushalt 2023.

Aus der Perspektive der sprichwörtlichen schwäbischen Hausfrau ist das gut nachvollziehbar: Wenn für 2024 fest eingeplante Finanzmittel wegbrechen, dann sollte man nicht 2023 noch Geld ausgeben, als gäbe es kein Morgen. Das gilt erst recht für Finanzierungszusagen, die erst 2024 oder in den Folgejahren voll kassenwirksam werden.

Aus Sicht der Betroffenen ist der Schritt natürlich eine Katastrophe: Wer schon viel Geld in einen Antrag auf Mittel aus dem Förderprogramm für die nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen gestellt hat, muss jetzt doppelt zittern. Baureife Infrastrukturprojekte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung müssen auf Eis gelegt werden. Niemand kann zum jetzigen Zeitpunkt sicher einschätzen, wie großzügig das Finanzministerium die Ausnahmen handhaben wird.

Ehrlicherweise muss man aber auch hinzufügen: Es ist im Nachhinein ein Glück, dass die Binnenschifffahrt praktisch kein Geld aus dem KTF erhalten

solte. Im Vergleich zu Schiene und Straße, deren Klima-Transformationslasten zu einem erheblichen Teil im KTF abgeladen wurden, wird sie seriös aus dem regulären Haushalt finanziert.

Eine der Lehren aus dem KTF-Desaster für den gesamten Verkehrssektor wird sein, dass man künftig nicht mehr unkritisch jede Finanzierungszusage bejubeln darf, sondern auch darauf achten muss, dass die dahinter stehende Finanzierungsquelle dem strengen Blick einer schwäbischen Hausfrau standhält.“

Die aktuelle Weltlage ist zweifellos von großen Herausforderungen geprägt, die uns alle auf die Probe stellen. Doch gerade in solchen Momenten ist es wichtig, Zusammenhalt und Mitgefühl zu leben. Die Weihnachtszeit erinnert uns daran, dass selbst in dunklen Zeiten Hoffnung und Freude möglich ist.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und Ihren Lieben frohe Weihnachten und ein gesundes neues Jahr. Mögen die kommenden Tage von Liebe, Frieden und Zuversicht erfüllt sein.

Herzlichst, Ihre



Karlsruhe genießen und das Klima schonen?

KA nn ich.

Besser versorgt, weiter gedacht.

Zu einer lebenswerten Region gehören saubere und günstige Energie, reines Trinkwasser und viele gute Ideen, mit denen Sie Energie sparen können. Das alles tun wir gerne für Karlsruhe und die Region, für die Menschen die hier leben – heute und in Zukunft. Sprechen Sie uns an, wir sind gerne für Sie da.

www.stadtwerke-karlsruhe.de

**Stadtwerke
Karlsruhe**
Besser versorgt, weiter gedacht.

WIR SCHONEN RESSOURCEN SEIT 2009

Gaggenau – Bietigheim (Baden) – 2 x Karlsruhe – Weingarten (Baden) – Mannheim



MinERALIX GmbH
Jahnstraße 21
76571 Gaggenau
07225/63-3135
info@mineralix-gmbh.de
www.mineralix-gmbh.de



HAFEN
FORUM

DEUTSCHER NACHHALTIGKEITSPREIS GEHT AN CONTARGO

Branchensieger für die „Transport- und Logistikwirtschaft“
im Bereich Mobilität und Logistik

Contargo ist Branchensieger für die „Transport- und Logistikwirtschaft“ im Bereich Mobilität und Logistik beim Deutschen Nachhaltigkeitspreis Unternehmen. Das Container-Hinterlandlogistik-Netzwerk hat die Jury mit seiner vorbildlichen Dekarbonisierungsstrategie und dem daraus resultierenden Einfluss auf die gesamte Branche überzeugt.

„Die Güterlogistik verursacht ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der EU“, erläutert Jürgen Albersmann, CEO der Contargo. „Wir sehen uns daher in einer Schlüsselrolle bei der Weiterentwicklung und Neuausrichtung der Wirtschaft im Zeichen von Klimaschutz und Digitalisierung. Für die Contargo Gruppe steht das Ziel im Fokus, bis 2045 die gesamten Betriebsabläufe klimaneutral zu gestalten.“ Eine Reduzierung der Emissionen bei gleichzeitiger Versorgung mit Gütern sei nur mit einem Wachstum des Kombinierten Verkehrs zu bewerkstelligen.

Kristin Kahl, Sustainable Solutions bei Contargo, betont: „Wir kommen mit unseren zahlreichen Ideen und Maßnahmen, die wir stetig mit Leben füllen, unserer Verantwortung nach. Durch die enge Zusammenarbeit und Kooperation mit verschiedensten Partnern schaffen wir darüber hinaus Synergien, die zusätzlich zur Erreichung von Klimaneutralität beitragen.“

Eine der herausforderndsten und umfangreichsten Maßnahmen für das Unternehmen ist die Umstellung der Terminalverkehre auf Elektromobilität. Contargo und das auf den Container-Nahverkehr spezialisierte Fuhrparkmanagement der Rhenus Gruppe haben 2022 die KsNI Förderbescheide für 28 batteriebetriebene 44-Tonner sowie die dazugehörige Ladeinfrastruktur erhalten. Kürzlich wurden die Förderbescheide für 59 weitere E-Lkw bewilligt. 2024 sollen 91 vollelektrische Sattelzugmaschinen für Contargo unterwegs sein. Um die Fahrzeuge auch optimal einsetzen zu können, werden derzeit an 14 Contargo-Standorten in Deutschland 33 Ladepunkte mit einer Leistung von je 250 kW eingerichtet.

Dank dieser E-Lkw-Flotte entwickelte Contargo ein emissionsoptimiertes Transportprodukt: „econtargo bietet unseren Kunden die Möglichkeit, ihren eigenen CO₂e-Fußabdruck zu verklei-

nern“, sagt Frank Hommel, Director Sales & Marketing bei Contargo. „Denn wer dies bucht, kauft ein auf alternativer Technologie basierendes Produkt mit E-Lkw im Nahverkehr und ökostrombetriebenen Zügen im Hauptlauf.“

Ab 2024 ergänzt Contargo die strombetriebene Lieferkette um emissionsarme Binnenschiffe mit Elektromotor, angetrieben durch eine Kombination aus Wasserstoff-Brennstoffzelle, modernsten Stage-VI-Motoren und Elektrobatterien.



Der Deutsche Nachhaltigkeitspreis ist die nationale Auszeichnung für Spitzenleistungen der Nachhaltigkeit in Wirtschaft, Kommunen und Forschung. Mit acht Wettbewerben, über 1.200 Bewerbern und 2.000 Gästen zu den Veranstaltungen ist der Preis der größte seiner Art in Europa. Die Auszeichnung wird von der Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis e.V. in Zusammenarbeit mit der Bundesregierung, kommunalen Spitzenverbänden, Wirtschaftsvereinigungen, zivilgesellschaftlichen Organisationen und Forschungseinrichtungen vergeben. Rahmen für die Verleihung ist der Deutsche Nachhaltigkeitstag in Düsseldorf, die meistbesuchte jährliche Kommunikationsplattform zu den Themen nachhaltiger Entwicklung. Am 23. November 2023 fand der Deutsche Nachhaltigkeitstag zum 16. Mal statt.



LKW-MAUT EXPLODIERT

Verbände reagieren unterschiedlich

auf beschlossene CO₂-Komponente

Der Deutsche Bundestag hat am 20. Oktober mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen die Ausweitung der Mautpflicht für Lastkraftwagen beschlossen. Die Lkw-Maut für die Benutzung von Bundesfernstraßen ist somit seit dem 1. Dezember 2023 um eine CO₂-Komponente erweitert und soll ab dem 1. Juli 2024 auch auf Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 Tonnen bis 7,5 Tonnen ausgeweitet werden. Dies sieht ein von der Bundesregierung vorgelegter Gesetzentwurf zur Änderung der mautrechtlichen Vorschriften vor.

Die Höhe der Lkw-Maut hängt künftig vom CO₂-Ausstoß des Lkws ab: Zum 1. Dezember 2023 wurde eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut in Form eines CO₂-Aufschlags in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂ eingeführt. Emissionsfreie Lkw werden dabei bis Ende 2025 von der Infrastrukturgebühr befreit. Danach müssen für emissionsfreie Fahrzeuge nur 25 Prozent des Mautteilsatzes für Infrastrukturgebühren zuzüglich der Mautteilsätze für Lärmbelastung und Luftverschmutzung entrichtet werden, teilte der Branchenverband des öffentlichen Personen-

und des Eisenbahnverkehrs VDV am selben Tag in einem Pressestatement mit.



Die Kohlenstoffdioxid-Differenzierung sei eine wichtige Maßnahme für die Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehr und zur Erreichung des Klimaschutzziels, heißt es in der Gesetzesvorlage der Bundesregierung. Durch die Einführung werde ein Preissignal gesetzt, durch das die Nutzung von Lkw mit alternativen Antrieben für die Güterverkehrsbranche deutlich attraktiver würde. Der vermehrte Einsatz von Lastkraftwagen mit alternativen

Antrieben werde benötigt, um das Ziel – ein Drittel elektrische Fahrleistung im Jahr 2030 – zu erreichen.

Die Hälfte der Einnahmen soll weiterhin zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen verwendet werden, die zweite Hälfte auch für Maßnahmen im Bereich des Schienennetzes. Laut BGL belastet die Mautausweitung die Wirtschaft um 7,6 Milliarden Euro.

Der Bundesverband Güterverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL) kritisierte die Ausweitung der Lkw-Maut in einer Pressemitteilung scharf, da sich die Lkw-Maut durch Einführung der zusätzlichen CO₂-Komponente annähernd verdoppele. Damit würde die Ampelkoalition die Bürger sowie die Wirtschaft mit jährlich 7,6 Milliarden Euro inmitten einer Wirtschaftskrise belasten. Laut BGL verneint die

Ampel-Koalition, dass diese Milliardenbelastung zu spürbaren Kostensteigerungen führt, da die Mautkosten nur einen geringen Anteil an den Gesamtkosten der Endprodukte ausmachen. Dies sei jedoch eine Milchmädchen-Rechnung, denn 85 Prozent aller Güter in Deutschland werden laut dem Güterverkehrsverband per Lkw transportiert, darunter viele Güter, die für den täglichen Bedarf unverzichtbar sind. Da Transportunternehmen am Stand-

„Der Zug fährt nicht bis in den Supermarkt, und wir wollen sicherstellen, dass auch unser Lkw noch dorthin kommt.“

ort Deutschland im europäischen Vergleich ohnehin mit hohen Kosten belastet seien und in einem harten und oft unlauteren Wettbewerb vor allem zu osteuropäischen Transportunternehmen stünden, müssten die Kosten im Zusammenhang mit der Mautverdopplung weitergereicht werden – bis hin zum Endverbraucher.

Auch Andreas Kempf, Geschäftsführer des Speditonsunternehmens Rolf Benzinger Spedition-Transporte GmbH, sieht die gesamte Branche stark in Bedrängnis: „Die Preise für Benzin und Diesel steigen weiter, es steht eine Mauterhöhung an, die Sorgen der Branche nehmen zu. Wir sehen uns weiterhin mit steigenden Kosten konfrontiert“, kritisiert er und verdeutlicht, was das für sein Unternehmen bedeutet: „Bei uns macht die Kostenerhöhung knapp 300.000 Euro im Monat aus, allein aufgrund gestiegener Benzin- und Dieselpreise sowie der geplanten CO₂-Steuer. Und nach der Warenlieferung entstehen Mehrkilometer, bei denen sich das gleiche Problem stellt, das sind alleine 70.000 Euro jeden Monat.“ Die Preiserhöhungen im Speditons-

Andreas Kempf, Geschäftsführer der Spedition Rolf Benzinger Spedition-Transporte GmbH

gewerbe von bis zu 15 Prozent seien somit unausweichlich. Auch Andreas Kempf bekräftigt, dass im Endeffekt die Erhöhung an die Kundschaft weitergegeben werden müsse.

„Faktisch komme die Maut-Erhöpfung damit einer verdeckten Steuererhöhung gleich, die jeden Haushalt zusätzlich treffen werde“, teilte der BGL mit. Güter des täglichen Bedarfs, allen voran Lebensmittel, könnten nicht per Bahn in den Supermarkt transportiert werden.

Dagegen begrüßte der VDV, Branchenverband des öffentlichen Personen- und des Eisenbahnverkehrs, weite Teile der Verkehrsgesetze, die der Deutsche Bundestag auch zur Stärkung des Eisenbahnverkehrs getroffen habe. „Wir können es in Deutschland nicht mehr hinnehmen, dass beim Neu- und Ausbau von Schienenwegen oder ihrer Modernisierung in Jahrzehnten gedacht werden muss“, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann. „Diese Vorhaben müssen spürbar schneller als bisher geplant und genehmigt werden, denn eine belastbare Infrastruktur ist Voraussetzung und Garant der so dringend notwendigen Verkehrswende – hin zu mehr Personen- und im Güterverkehr auf der Schiene.“ Mit der Entscheidung, die zu erwartenden Mehreinnahmen vor allem für Investitionen in die Schiene einzusetzen, würde in Deutschland der Pfad der Klimaschutz- und verkehrspolitischen Vernunft beschritten, betont der VDV-Präsident. Er rechnet allein aus dieser Quelle mit einem Zuwachs von bis zu 30 Milliarden Euro bis 2027, die überwiegend für die Schiene eingesetzt werden sollen.

Zusammen mit vielen Unternehmen der Branche möchte der BGL die Mauterhöhung nicht einfach hinnehmen. Mit der Kampagne #mauteverest - so kommen wir nicht über den Berg“ fordern sie eine moderate und stufenweise Erhöhung der Maut, die sich an der Verfügbarkeit alternativer Antriebe und entsprechender Infrastruktur orientiert.



BÖB-Geschäftsführer
Marcel Lohbeck

HAFEN
NEWS

FÖRDERPROGRAMM **DIGITALE TESTFELDER IN HÄFEN**

Binnenhäfen begrüßen den Beschluss
des Haushaltsausschusses

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat in seiner Einzelplanberatung des Verkehrsetats Ende September die Finanzierung des Förderprogramms für Digitale Testfelder in Häfen sichergestellt.

Mit 12 Millionen Euro im Haushaltsjahr 2025 und 9 Millionen Euro im Haushaltsjahr 2026 haben die Parlamentarier die Grundlage dafür geschaffen, dass bereits laufende Vorhaben in vollem Umfang umgesetzt und im kommenden Jahr auch neue Vorhaben beantragt werden können. Die Beschlüsse müssen vom Deutschen Bundestag mit dem Haushaltsgesetz 2024 formalisiert werden, das positive Signal entfaltet aber schon jetzt seine Wirkung. Marcel Lohbeck, Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) sieht die Förderung für Digitale Testfelder in den deutschen Binnenhäfen schon jetzt als Erfolgsgeschichte. „Die im Regierungsentwurf fehlenden Verpflichtungsermächtigungen hätten ein abruptes Ende der Förderung bedeutet“, erläutert Lohbeck. „Wir haben bei den zuständigen Koalitions-Berichterstatterinnen und -Berichterstattern dafür geworben, die Verpflichtungsermächtigungen im parlamentarischen Verfahren auszubringen.“ Dass dies bereits in der Einzelplanberatung gelungen ist, sei ein großartiges Signal. Für laufende Projekte gäbe es damit Planungssicherheit. „Und für unsere Häfen, die bereits Projektideen in der Schublade haben, gibt es jetzt eine Chance auf Realisierung.“



Hafen- und Flussbau GmbH

Siemensstraße 8
76474 Au am Rhein
Postfach 46
Fon 07245 9196-0
Fax 07245 9196-20
Mail info@ohf-wasserbau.de
Web www.ohf-wasserbau.de

- WASSERBAU
- RAMMARBEITEN
(DALBEN UND SPUNDWÄNDE)
- STAHLWASSERBAU
- DÜKERBAU- UND VERLEGUNGEN
- BÖSCHUNGSBEFESTIGUNGEN
- UFERSICHERUNGEN
- NASSBAGGERARBEITEN
- REGULIERUNGSARBEITEN
- BAUBERATUNG
- KONSTRUKTION UND STATIK

Ein neues Gebäude der Hochschule für Wirtschaft und Gesellschaft Ludwigshafen befindet sich im Bau und soll zum Sommersemester 2024 bezugsfertig sein. Der Schriftzug „Es wird“ ist Kunst am Bau und bereits installiert.



HAFEN
THEMA

SPANNENDE PRAXISERFAHRUNG MIT HANDLUNGSORIENTIERTEN LEHRMETHODEN

Masterstudenten schlüpfen in die Rolle
von Supply Chain Managern

Im B-Gebäude des Campus der Hochschule für Wirtschaft und Gesellschaft in Ludwigshafen findet eine ungewöhnliche Prüfung statt. Statt in einem stillen Raum zu sitzen, nehmen die Studierenden des Masterstudiengangs „Tender Management und Outsourcing“ an einem authentischen Rollenspiel teil. Unter der Leitung von Professor Dr. Stefan Iskan und einem Manager eines internationalen Logistikkonzerns simulieren sie eine Verhandlungssituation im Bereich Beschaffungslogistik für einen Automobilhersteller.

Während die Studierenden ihre Rollen als Einkäufer, Supply-Chain-Direktor und Logistikkdienstleister übernehmen, beobachten ihre Kommilitonen gespannt die Verhandlungsrunde. Obwohl die Konzepte, die hier verhandelt werden, nicht in echten Verträgen Anwendung finden, fließt die Leistung des Teams und das Konzept samt Argumentation in die Abschlussnote ein. Diese simulierte Verhandlung stellt die Studierenden vor echte Stresssituationen und fordert sie heraus, ihr gesamtes Wissen ad hoc abzurufen.

Professor Iskan erklärt, dass er durch diese Rollenspiele herausfinden möchte, wie die Studierenden mit Druck umgehen und ob sie in der Lage sind, zwischen verschiedenen Ebenen zu navigieren. Diese Erfahrung dient als harte Bewährungsprobe und ermöglicht den Studierenden, mehr über sich selbst und ihre zukünftige Rolle in der Praxis zu erfahren.

Die Hochschule für Wirtschaft und Gesellschaft Ludwigshafen bietet eine breite Palette von Logistiklehrver-

staltungen für Bachelor- und Masterstudiengänge sowie berufsbegleitende und duale Studiengänge an. Die Professoren betreiben angewandte Forschung und werben Drittmittel für die Hochschule ein. Die Themen umfassen die gesamte Value Chain der Logistik, von der Intralogistik über die Layoutplanung von Logistikimmobilien bis hin zur softwaregestützten Transportnetzwerk-Planung. Darüber hinaus



werden Managementfragen, Logistik-Controlling, Data Science und Digital Transformation behandelt, die in einer vernetzten Supply-Chain-Welt immer wichtiger werden.

Professor Iskan, einer der jüngsten Logistikprofessoren im deutschsprachigen Raum, bringt seine langjährige Praxiserfahrung aus seiner Zeit im Deutsche-Bahn-Konzern in den Unterricht ein. Dank seiner engen Verbindungen zur Industrie und zu Logistikkdienstleistern können Experten aus der Praxis regelmäßig Vorträge halten und an den Rollenspielen teilnehmen. Diese Praxisnähe ermöglicht es den Studierenden, die unternehmerische Realität hautnah zu erleben und sich auf ihre zukünftige Karriere vorzubereiten.“

Prof. Dr. Stefan Iskan, Professor für Logistik und Wirtschaftsinformatik an der HWG LU möchte wissen, wie die Studierenden mit Druck umgehen.



Ihr Partner für Schrott und Metalle

- » Recycling von Schrott und Metall
- » Abbrüche
- » Entsorgungskonzepte

DERICHEBOURG Umwelt GmbH
Hochbahnstr. 7-9 | 76189 Karlsruhe

Telefon
0721-55994-0

karlsruhe@derichebourg.com
www.derichebourg-umwelt.de



PROF. DR. STEFAN ISKAN

Die Schwerpunkte von Iskans Forschung liegen in der Automotive Supply Chain, dem Management und der Industrialisierung von Logistikkdienstleistern oder auch dem Tender Management und dem Einkauf von Transport und Logistik. Er beschäftigt sich mit internationalen Logistikkmärkten mit Fokus auf die Neue Seidenstraße und die Türkei. Als Stefan Iskan 2013 den Ruf an die HWG LU annahm, war er einer der jüngsten Logistikkprofessoren im deutschsprachigen Raum. Zuvor war der heute 40-Jährige unter anderem sieben Jahre lang im Deutsche-Bahn-Konzern tätig. Seiner engen Praxisvernetzung bis hinein in die Fußball-Bundesliga ist es zu verdanken, dass jedes Semester zwischen zehn und 20 Experten aus der Industrie und von Logistikkdienstleistern Vorträge halten und in den Rollenspielen mitwirken. Er betont: „Gemeinsam mit den Praxis-Challengern führen wir den Studierenden die unternehmerischen Realitäten vor Augen.“



Projekt „CRANE“ untersucht Klimaresilienz
und leitet Anpassungsmaßnahmen ab

OBERRHEINHÄFEN BÜNDELN KRÄFTE FÜR DAS KLIMA

Vor dem Hintergrund des Klimawandels haben die Häufigkeit und die Heftigkeit extremer Wetterereignisse in Europa seit den 2010er Jahren deutlich zugenommen. Bereits heute hat dies zu Beeinträchtigungen der Rheinschifffahrt und des Schienengüterverkehrs geführt. Anlagen, Infrastrukturen und das Personal in den Häfen sind bereits jetzt extremeren Wetterbedingungen ausgesetzt als noch vor wenigen Jahren.

Angesichts der sich beschleunigenden Entwicklung von Wetterereignissen haben sich die Karlsruher Rheinhäfen mit den Häfen von Straßburg, Kehl, Mannheim, Ludwigshafen (Rhein), Mulhouse und Basel zusammengeschlossen, um gemeinsam die Klimarisiken der Zukunft für die Hafenaktivitäten am Oberrhein zu untersuchen und geeignete Anpassungsmaßnahmen zu entwickeln.



Das CRANE-Umsetzungsvorhaben ist im Juli 2023 gestartet und soll bis Ende 2025 laufen.

Mit dem Fraunhofer Institut IAIS (Institut für Intelligente Analyse- und Informationssysteme) und Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) hat das Konsortium zwei wichtige Akteure im Bereich der Risikoanalyse und der Anpassung an den Klimawandel mit an Bord. Ebenso leisten die deutsche Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), die DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) Grand Est und INSA (Institut National des Sciences Appliquées) Strasbourg als assoziierte Partner einen wichtigen Beitrag zum erfolgreichen Gelingen des Projektes bei.

Das Umsetzungsvorhaben ist im Juli 2023 gestartet und ist auf eine Laufzeit bis Dezember 2025 ausgelegt. Die durchzuführenden Umsetzungsaktivitäten folgen einem abgestimmten Arbeitsplan. Dieser besteht aus vier aufeinander aufbauenden Arbeitsschritten:

1. Durchführung einer Klimawirkungs- und Risikoanalyse (2023-24)
2. Bestimmung des Anpassungsbedarfs (2024)
3. Erarbeitung eines Katalogs von Anpassungsmaßnahmen (2024-25)
4. Entwicklung einer Methode zur Bewertung und Auswahl von Maßnahmen (2024-25)

Die Projektpartner erwarten von den in Angriff zu nehmenden Umsetzungsmaßnahmen folgende zentrale Ergebnisse:

- Gemeinsames Verständnis der wichtigsten Klimarisiken und Klimawirkungsketten
- Methoden und Instrumente, die es den Partnerhäfen ermöglichen,

Strategien zur Klimaresistenz zu entwerfen und umzusetzen und sie agil an neue Risiken anzupassen sowie

- Methoden, die es den Forschungspartnern ermöglichen, andere Binnenhäfen bei der Klimaresistenz zu begleiten.

Darüber hinaus wird das Vorhaben auch eine Reihe von externen Partnern einbeziehen, um diese mit bestehenden Konzepten und Initiativen zur Anpassung an den Klimawandel zu koordinieren und einen Wissenstransfer zu organisieren. Zu diesem Zweck sind verschiedene Instrumente vorgesehen:

- Etablierung eines Beirates mit institutionellen Akteuren des Rheinkorridors
- Durchführung von Experteninterviews sowie Initiierung von Arbeitsgruppen mit Hafenunternehmen und Akteuren der multimodalen Logistik
- Aufbau einer Kooperation mit dem Interreg-Projekt Clim'Ability Care, das von INSA Strasbourg geleitet wird

Das Vorhaben wird durch das europäische Programm INTERREG VI A Oberrhein gefördert. „Mit dem CRANE-Umsetzungsvorhaben leisten wir einen wichtigen Beitrag, nicht nur die Rheinhäfen Karlsruhe für den Umgang mit dem Klimawandel resilienter zu machen, sondern wir wollen gemeinsam mit den anderen Oberrheinhäfen zugleich eine Vorbildfunktion für die gesamte Logistikbranche sein“, so Patricia Erb-Korn, Geschäftsführerin der Rheinhäfen Karlsruhe.

Die KVVH GmbH – Geschäftsbereich Rheinhäfen sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt:

PROJEKTLEITER (M/W/D)

Bereich Hafenhafen/Technische Anlagen

IHRE AUFGABE

- Steuerung, Koordination und Überwachung der fach- und vertragsgerechten Ausführung von Infrastrukturmaßnahmen
- Zusammenstellung von Gleisbauprojekten nach Auswertung der Inspektionsergebnisse
- Planung und Vergabe von Gleisbaumaßnahmen
- Planung, Koordination und Controlling von hafenspezifischen Maßnahmen und Sicherheitsbestimmungen
- Gleisbegehungen und bauüberwachende Tätigkeiten

IHR PROFIL

- Abgeschlossenes Bauingenieurstudium, oder Ausbildung zum Bauüberwacher Bahn, oder Meisterbrief im Bereich Metall/Elektrotechnik, oder Polier mit nachweislicher Gleisbauerfahrung
- Führerscheinklasse B
- Kenntnisse und Erfahrung bei Vergabe von Ingenieur- und Bauaufträgen

UNSER ANGEBOT

- Eine verantwortungs- und anspruchsvolle sowie abwechslungsreiche Tätigkeit in einem engagierten Team
- Berufliche Qualifizierungs- und Entwicklungsmöglichkeiten
- Vergütung nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) zuzüglich der üblichen Sozialleistungen

SIND SIE INTERESSIERT?

Dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbung – per Post oder E-Mail.

KVVH GmbH – Geschäftsbereich Rheinhäfen
z.Hd. der Geschäftsführung,
Ass. jur. Patricia Erb-Korn
Werftstr. 2-4, 76189 Karlsruhe

✉ bewerbung@rheinhafen.de

☎ 0721 599-7471
Thomas Paul

RHEINHÄFEN
KARLSRUHE

WWW.RHEINHAFEN.DE



Karlsruher Umschlags- und Handelsgesellschaft mbH
Südbeckstraße 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

WERDEN SIE TEIL VON ETWAS



Kontakt

Salzgitter Mannesmann
Stahlservice GmbH
Werftstr. 13
76189 Karlsruhe
T +49 721 - 95 57 80

Salzgitter Mannesmann
Stahlservice GmbH
Emil-Rohmann-Str. 22
58239 Schwerte
T +49 2304 - 94 40

Im Team erfolgreich - Im Team vereint.

Eine mehr als 40-jährige Unternehmensgeschichte verbindet sich mit den innovativen Leit- und Richtlinien des Salzgitter Konzerns. An unseren Produktionsstandorten Karlsruhe und Schwerte spalten, tafeln und schneiden wir Coils zu Spaltbändern, Blechen und Zuschnitten. Mit zahlreichen Kunden verbindet uns eine langjährige, erfolgreiche sowie vertrauensvolle Zusammenarbeit auf verschiedensten Ebenen.

Profitieren auch Sie davon.

Kommen Sie zu uns als Kunde, Mitarbeiterin oder Mitarbeiter.



v.l.n.r.: VBW-Präsidentin Patricia Erb-Korn, Dr. Daniel Chatterjee, Matthias Goeken (Vorsitzender des Verkehrsausschusses im NRW-Landtag) und VBW-Geschäftsführer Marcel Lohbeck



TRANSFORMATION LIEGT IN DER DNA DES VBW

VBW setzt sich für die digitale und ökologische Transformation des Sektors ein

Am 13.09.2023 richtete der VBW seine Mitgliederversammlung traditionell mit einem abendlichen Bankett in Duisburg aus. VBW-Präsidentin Patricia Erb-Korn hob in ihrer Eröffnungsrede die wesentlichen Leistungen des VBW hervor und formulierte Forderungen des Sektors an die Politik.

Einen wichtigen Schwerpunkt der Arbeit des VBW bildet derzeit das Thema Beschleunigung von Infrastrukturprojekten. Der VBW wirkt aktiv in der Beschleunigungskommission zur Abladeoptimierung Mittelrhein mit und hat hier praktikable Vorschläge für Prozessoptimierungen eingebracht, die seitens der Kommission übernommen wurden. Die Ergebnisse der Arbeit des Runden Tisches Infrastrukturbeschleunigung, den der VBW zusammen mit der Bauindustrie und der WSV betreibt, werden kurz vor Jahresende in Berlin vorgestellt.

Einen Erfolg konnte der Verein beim Thema Klimaanpassung der Wasserstraßen erzielen: „Wir freuen uns sehr, dass es uns im Zuge der Verhandlungen zum Bundeshaushalt 2023 gelungen ist, 3 Mio. Euro für die konzeptionelle

Weiterentwicklung von Maßnahmen zur Stärkung der Klimaresilienz am Rhein einzuwerben. Mithilfe der Mittel können die Bundesanstalten für Wasserbau und Gewässerkunde ihre diesbezüglichen Projekte in den kommenden Jahren fortführen. Entwickelt werden sogenannte ‚smarte Wasserbaumaßnahmen‘, die nur kleine Eingriffe in die Ökologie bedeuten, aber große logistische Wirkung entfalten können“, stellte die Präsidentin fest.

Gemeinsam mit seinen Partnerverbänden wirbt der VBW in Berlin für eine bessere finanzielle Ausstattung der Bundeswasserstraßen. Zusammen mit über 20 Wirtschaftsverbänden in der Initiative System Wasserstraße hat der VBW substantielle Vorschläge unterbreitet, wie die Bundeswasserstraßen nachhaltig ausfinanziert und die Ver-

waltung schneller und effizienter werden kann.

„Die Anhebung des Wasserstraßennetzes auf das Niveau der Vorjahre nach der enormen Unterfinanzierung 2023 ist ein positives Signal. Langfristig brauchen wir allerdings eine verlässliche Finanzierungslinie von mind. 2 Mrd. Euro und eine projektunabhängige Überjährigkeit“, so Patricia Erb-Korn.

Neben dem Kernthema Infrastruktur beweist sich der VBW in vielen Transformationsprozessen als Treiber und ist gefragter Ansprechpartner für Politik und Verwaltung, etwa bei der Dekarbonisierung des Verkehrsträgers oder der Digitalisierung von Binnenschifffahrt, Häfen und Wasserstraßen.

Patricia Erb-Korn lobte in diesem Kontext die Aufstockung des Förderprogramms zur Modernisierung der Binnenschifffahrt und forderte auch Investitionen in die digitale Infrastruktur entlang der Wasserstraßen. „Dass vom Bundesverkehrsministerium geförderte Projekte mit automatisierten Schiffen in die Niederlande abwandern, weil die Netzabdeckung hier ständig zusammenbricht, spricht Bände. Transformation liegt in der DNA des VBW“, zog Erb-Korn ihr Fazit.



MENSCH

&

MASCHINE

**WIE DIE TECHNIK DEN
LOGISTIKERN UNTER
DIE ARME GREIFT**

Geschäftiges Treiben in der Luft über einem Werksgelände. Hunderte Drohnen transportieren hier Ersatzteile von einem Hauptwerk zu außerhalb liegenden Werkstätten. Wo früher Transporter und Lkw mehrmals täglich hin und her fahren, surren nun die fliegenden Helfer. Währenddessen in einem Schnellzug auf der Fahrt von Berlin nach Frankfurt: Die Bordelektronik teilt dem Zugführer mit, dass ein Verschleißteil beim nächsten Halt in Leipzig ausgetauscht wird. Das entsprechende Ersatzteil wird bereits am Bahnhof via 3D-Druck erzeugt und steht bereit, wenn der Zug hier seinen planmäßigen Halt hat. Wie bei einem Boxenstopp kümmern sich perfekt aufeinander abgestimmte Techniker um die schnelle undreibungslose Montage. Und nach einem kurzen Halt geht es pünktlich weiter.

Datenbrillen erleichtern die Kommissionierung

Eine zentrale Aufgabe der Logistik ist die Kommissionierung. Dabei geht es darum, bestimmte Produkte nach kundendefinierten Vorgaben aus einer Gesamtmenge zusammenzustellen und versandfertig zu machen. Statt auf den Einsatz von mobilen Datenerfassungsgeräten (MDE-Geräte) setzen immer mehr Logistiker auf Datenbrillen. Sie helfen den Kommissionierern bei ihrer Arbeit, indem sie Mitarbeitende über ein kleines Display vor dem Auge mit wichtigen Informationen zum Auftrag versorgen, Hinweise zum Lagerstandort von benötigten Artikeln geben und mithilfe eines integrierten Barcode-Scanners anzeigen, ob die richtige Ware ausgewählt wurde. Einer der größten Distributeure und Retailer auf dem internationalen Reisemarkt, Gebr. Heinemann SE&Co.KG aus Hamburg, setzt in seinen Logistikzentren auf Datenbrillen bei der Kommissionierung hochwertiger Fashion und Accessoires für sein Duty-Free-Sortiment für Flughäfen, Airlines, Kreuzfahrtschiffe und Bordershops. Die

Kommissionierer erhalten alle relevanten Informationen in Echtzeit auf dem Display der Datenbrille und werden visuell Schritt für Schritt durch jeden Auftrag geführt. Das Ergebnis: eine deutliche Produktivitätssteigerung von bis zu 20 Prozent und ein kontinuierliches Heatmapping für die optimierte Kommissionierreihenfolge.

Drohnen erleichtern die Inventur

Flugdrohnen sind vor allem Spielzeug? Weit gefehlt. Die elektrischen Fluggeräte können Menschen durchaus bei ihrer Arbeit unterstützen. Beispielsweise bei der Inventur, die für Logistiker mit ihren riesigen Lagerhallen und Logistik-

zentren Jahr für Jahr eine Mammutaufgabe ist. Statt ganze Mannschaften von Mitarbeitenden für diese zeitraubende Aufgabe abzustellen, surren mit Scannern ausgestattete Inventurdrohnen durch die Hallen und erfassen zuverlässig, welche Waren in welcher Menge wo platziert sind. Das Logistikunternehmen Seifert testet die fliegenden Helfer in der Praxis und kann sich künftig den regelmäßigen Einsatz von Drohnen zur Inventur gut vorstellen. Das Fraunhofer IML entwickelt die Idee zudem weiter und forscht an einer Drohne, die sowohl fliegen als auch rollen kann und über eine Transportbox verfügt.

Bedarfsorientierte Arbeitszeiten in der Logistik

Wie lassen sich die Anforderungen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern nach einer besseren Work-Life-Balance mit den wachsenden Kundenanforderungen an Schnelligkeit und Flexibilität vereinbaren? Wie lassen sich die vier Dimensionen Auslastung, Kosten, Arbeitszeitwünsche und Qualifikationen der Mitarbeitenden in der Schichtplanung berücksichtigen? Eine

Antwort darauf gibt digitales Workforce Management, wie es ATOSS bietet. Statt einer manuell gepflegten Excelliste dienen hierbei die Auftragszahlen als Grundlage für eine mengenbasierte Bedarfsplanung in einem definierten Zeitintervall. Abwesenheits- und Urlaubsquoten werden ebenfalls automatisch berücksichtigt. In einem Planungs-Cockpit ist schnell zu sehen, ob die für die Tagesplanung benötigten Mitarbeitenden verfügbar sind. Mitarbeiterbezogene Informationen sowie Gesetze, Tarife, Betriebsvereinbarungen, anfallende Zuschläge und Mindest- sowie Maximalbesetzungen fließen automatisch in die Personaldisposition ein. Es lassen sich Szenarien mit verschiedenen Besetzungen simulieren und genau errechnen, welche Kosten dafür entstehen würden. Digitales Workforce Management kommt auch den Anforderungen der Mitarbeitenden an die Arbeitszeit entgegen. Zum Beispiel, weil junge Mitarbeitende eher zu Nachtschichten bereit sind, um Geld anzusparen und sich etwas aufzubauen. Ältere dagegen wünschen sich eher altersgerechte Schichtmodelle.

**Was, wenn
KREISLAUF-
WIRTSCHAFT
FUNKTIONIERT.**

**Weltmarktführer im Edelstahlrecycling.
Im Rheinhafen zuhause.**

 cronimet-ferroleg.de



MS KARLSRUHE

AUF DER WERFT

Investition der Rheinhäfen sichert den Fahrgastschiffbetrieb für die kommenden Jahre



Nach einer erfolgreichen Saison 2023 legte das Fahrgastschiff der Rheinhäfen im Oktober ab in Richtung Lux-Werft in Niederkassel-Mondorf.

Das weit über Karlsruhe hinaus beliebte Fahrgastschiff der Rheinhäfen Karlsruhe legte nach einer erfolgreichen Saison bereits im Oktober 2023 in der Lux Werft in Niederkassel an. Geplant ist eine umfassende Sanierung, um das Schiff nach 34 ‚Dienstjahren‘ fit für die Zukunft zu machen. Diese Maßnahmen werden deutlich mehr Zeit in Anspruch nehmen als der zweijährige Rundum-Check, sodass die Saison statt im Dezember in diesem Jahr bereits Mitte September endete.

In neuem Gewand und technisch generalüberholt wird die ‚MS Karlsruhe‘ dann auch 2024 im Hafenbecken 2 im Karlsruher Rheinhafen vor Anker liegen und die Fahrgäste zu abwechslungsreichen Fahrten an Bord willkommen heißen.

Werftaufenthalt und neue Saison 2024

Während des Werftaufenthalts werden sämtliche Bereiche des Schiffes erneuert, um den Passagieren auch in den kommenden Jahren einen modernen und komfortablen Aufenthalt zu bieten. „Die Technik auf dem Fahrgastschiff war inzwischen veraltet“, erwähnt Schiffsführer Klaus Focke und ergänzt, dass außerdem viele Brandschutzvorschriften hinzugekommen seien. Die Kosten für die umfangreiche Sanierung übernehmen die Rheinhäfen selbst. Ohne diese Investition,

so Klaus Focke, hätten die Rheinhäfen für den weiteren Betrieb der MS Karlsruhe keine Zulassung mehr bekommen.

Aber nicht nur technisch wird das Schiff auf den neuesten Stand gebracht, auch die Inneneinrichtung der ‚MS Karlsruhe‘ erfährt eine Modernisierung.

„Es gibt keine weitere Stadt, die so ein Fahrgastschiff betreibt“, sagt Focke. Die MS Karlsruhe sei ein Alleinstellungsmerkmal für die gesamte Region. Gäste kämen aus dem Elsass oder aus Stuttgart und Umgebung, um mit dem Schiff zu fahren. In dieser Saison gingen 23.668 Fahrgäste an Bord.

Neues und Bewährtes wird dann auch das Fahrtenprogramm für die neue Saison bereit halten. Ziel wird es weiterhin sein, den Gästen vielfältige Erlebnisse und unvergessliche Stunden an Bord bieten zu können. Die sehr gefragten Rund- und Themenfahrten in Karlsruhe



und der umliegenden Region werden auch in der kommenden Saison wieder angeboten.

Der Fahrplan für die Saison 2024 wird bekannt gegeben, sobald der Rückkehrtermin der ‚MS Karlsruhe‘ final

feststeht – in jedem Fall rechtzeitig vor Beginn der Saison, um den Fahrgästen ausreichend Zeit zur Planung ihrer Ausflüge zu geben. Dann stehen auch die Fahrkarten für die einzelnen Fahrten wieder in gewohnter Weise zur Verfügung.

CONTARGO®
trimodal network

CLEVERER TRANSPORT MIX

Entscheiden Sie sich für unseren nachhaltigen Mix aus Binnenschiff, Bahn und LKW für Ihre Container-Transporte und **senken Sie so Ihre CO₂-Emissionen um bis zu 63%.**

Contargo Wörth-Karlsruhe GmbH
Hafenstraße | 76744 Wörth
Fon 07271 92270
info.woerth@contargo.net

Nordbeckenstraße 17 a | 76189 Karlsruhe
Fon 07271 922781
info.karlsruhe@contargo.net

www.contargo.net



RHEIN
GESCHICHTEN

Der Fischer und der Rheinfluss

EAn einem lauen Sommerabend ruderte ein junger Fischer zum Ufer oberhalb des Rheinflusses. Sein Fang war gut gewesen und der Fischkasten reichlich gefüllt. Zufrieden machte er sein Boot an Land fest. Doch bevor er nach Hause ging, wollte er sich noch kurz ausruhen. Müde setzte er sich auf den Boden seines Bootes. Verträumt betrachtete er die Wasseroberfläche, auf der sich die Lichtstrahlen spiegelten. Er genoss die wohlthuende Wärme der Abendsonne und das leichte Schaukeln des Bootes. Es dauerte nicht lange und der junge Mann fiel in einen tiefen Schlaf. So bemerkte er nicht, dass sich die Leinen langsam lösten. Sein Boot entfernte sich mehr und mehr vom Ufer, bis die Strömung es in der Mitte des Flusses erfasste. Immer schneller trieb es auf den Rheinfluss zu. Auch als das Wasser unruhiger wurde und das donnernde Geräusch der herabstürzenden Wassermassen immer lauter zu hören war, wachte der junge Mann nicht auf. Er schlief fest und träumte selig. Kurz vor dem Wasserfall stieß das Boot gegen einen aus dem Wasser ragenden Felsen. Da schreckte der Fischer hoch. Mit Entsetzen sah er, dass das Wasser um ihn herum brodelte und weißer Schaum aufstieg. Noch bevor er richtig begriff, was geschah, blickte er mit Grauen in einen Abgrund zischender Wassermassen. Voller Panik umklammerte er noch ein Brett, bevor sein Boot in die Tiefe stürzte. Ohrenbetäubend laut brüllte die brodelnde Flut und die peitschende Gischt probierte, seinen Körper zu packen. Fast ohnmächtig vor Angst hielt er sich fest. Die Sekunden kamen ihm wie eine Ewigkeit vor. Doch plötzlich war es still. Noch immer starr vor Angst blickte der Fischer über den Rand seines Kahns. Zu seinem großen Erstaunen befand er sich in dem ruhigen Gewässer unterhalb des Wasserfalls. Inmitten einer grünen Oase trieb er nun friedlich dahin.

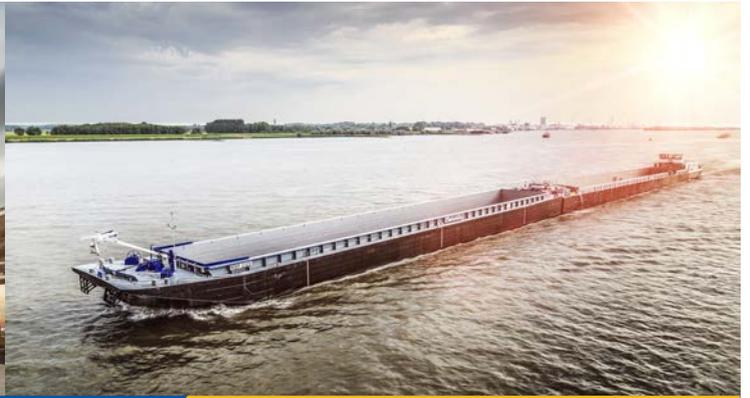
Als er erkannte, dass er lebte und gesund war, durchströmte ihn ein noch nie gekanntes Glücksgefühl. Erleichtert jauchzte und lachte er laut auf. Seine Freude, dem Rheinfluss unversehrt entkommen zu sein, konnte er nicht zurückhalten. Ein paar Männer am Ufer wunderten sich sehr über das Verhalten des jungen Mannes. Auch konnten sie sich nicht erklären, wie er mit seinem Kahn an die Stelle unterhalb des Wasserfalls gekommen war. Als der Fischer überglücklich ans Ufer kam, bestürmten ihn die Männer mit Fragen. Er erzählte ihnen wortreich und aufgeregt, was geschehen war. Als sie dann gemeinsam ins Wirtshaus gingen, wollten die Leute auch hier die unglaubliche Geschichte ganz ausführlich hören. Unter dem Einfluss des Weines prahlte der Fischer immer mehr mit dem, was er erlebt hatte. Da tauchte ein Fremder unter den Schaulustigen auf. Er stellte sich lachend vor den jungen Mann und meinte herausfordernd, dass er es sich sicher nicht trauen würde, die Fahrt ein zweites Mal zu unternehmen. Falls doch, würde er ihm 100 Gulden zahlen. Nach diesen Worten wurde es totenstill im Wirtshaus. Die Anwesenden blickten den Fremden erschrocken und mit stummen Blicken an. Einige schüttelten sogar den Kopf, als wollten sie nicht glauben, was sie gerade gehört hatten. Der Fischer, dessen Gemüt immer noch erhitzt war, fühlte sich zutiefst gekränkt. In seiner jugendlichen Unbekümmertheit antwortete er, ohne nachzudenken, dass er das wohl tun würde. Warum sollte ihm nicht noch einmal etwas gelingen, was schon einmal und fast im Schlaf so gut geglückt war? Vor allem die Älteren unter den Männern versuchten eindringlich, den Fischer davon abzubringen. Er solle froh sein, dass er die Fahrt so gut überstanden habe und sein Glück nicht noch einmal herausfordern. Doch trotz all dieser Versuche blieb der junge Mann dabei, es noch einmal zu wagen.

Am nächsten Morgen legte der Fischer mit seinem Boot oberhalb des Rheinflusses ab. Eine Vielzahl von Leuten aus der Umgebung hatte sich eingefunden, um zu sehen, was passieren würde. Ihre Mienen waren ernst und sie schwiegen oder flüsterten nur ein paar Worte. Der Fremde war der einzige, auf dessen Gesicht sich ein zufriedenes Lächeln abzeichnete. Der junge Mann ruderte auf den Rhein hinaus und versuchte, so schnell wie möglich in die Mitte des Flusses zu gelangen. Dort angekommen, wurde er schnell von der Strömung mitgerissen. Je näher er dem Rheinfluss kam, desto stärker wurde er in seinem Boot von den Wellen hin und her geworfen. Die Fahrt ging dabei immer schneller. Der Fischer bekam es mit der Angst zu tun. Er erkannte, dass er in höchster Gefahr schwebte. Verzweifelt versuchte er, sein Boot durch die reißenden Wassermassen zu steuern, um wieder an das sichere Ufer zurückzukehren. Doch so sehr er sich auch bemühte, das Boot mit dem Ruder unter Kontrolle zu bekommen, es gelang ihm nicht. Es war absolut aussichtslos. Durch die hoch aufspritzende Gischt sah er die Felsen an sich vorbeischnellen. Der Höllenlärm des Wasserfalls kam immer näher. Dann blickte er in einen brodelnden Abgrund. In Todesangst klammert er sich wieder an sein Boot, als dieses wie ein Pfeil den Rheinfluss hinabstürzte. Niemand hat den Fischer je wieder gesehen. Nicht einmal seine sterblichen Überreste oder Teile seines Bootes wurden gefunden. Noch lange suchte man den Rhein nach ihm ab, aber nichts von ihm war zu finden. Auch der Fremde, der den jungen Mann so kaltblütig herausgefordert hatte, war wie vom Erdboden verschluckt. Seit diesem Vorfall, so erzählt man sich, sei in manchen mond hellen Nächten ganz schemenhaft ein Kahn mit einem Mann zu sehen. Dieser gleitet den Rheinfluss hinab und verschwindet dann in den Fluten.

Rhein DINING
Karlsruhe

Rhein Dining GmbH
☎ 0151 50668008
✉ info@rheindining-karlsruhe.de
🌐 www.rheindining-karlsruhe.de

köstlich kulinarisch.
Ihr Gastronomieservice an Bord



PORT LOGISTICS

TOGETHER WITH PASSION.

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. //

Schifffahrt
Umschlag Mannheim Güterbahn
Waggons Radlader
Terminals Respektvoll Nachhaltig Heilbronn
Karlsruhe **KRAN** HEILBRONN
Kundenorientiert Agil **NECKAR** Hebezeug
LKW Förderband Stuttgart
Kehl Entsorgungsfachbetrieb Plochingen
Freilager Hallen



Rhenus Port Logistics Rhein Neckar GmbH & Co KG
Kehl – Karlsruhe – Mannheim – Heilbronn – Stuttgart – Plochingen
port.rheinneckar@de.rhenus.com

