

Viel Disziplin gefordert

INTERVIEW Karsten Scheidhauer, Geschäftsführer der Neuss Trimodal, über Sicherheitsphilosophien für ein Umschlagsterminal im Binnenland.

Gefahr/gut: Die Neuss Trimodal GmbH betreibt ein Container-Terminal im Binnenland. Obwohl es nicht vorgeschrieben ist, haben Sie sich nach ISPS, der Sicherheitsnorm für Seehäfen, zertifizieren lassen. Wofür betreiben Sie diesen Aufwand?

Scheidhauer: Wir handeln nach dem Leitspruch „Wir müssen immer mehr tun, als der Kunde von uns erwartet“ und das gilt auch für den Bereich der Sicherheit. Deshalb haben wir gemeinsam mit unserem Versicherer in den vergangenen Jahren ein Sicherheitspaket entwickelt und umgesetzt. Im Jahr 2005 wurden über 2,5 Millionen Euro in Videoüberwachungssysteme, Schrankensysteme, den Bau eines zentralen Gate-in-Gebäudes und den Bau von zwei Kamera-überwachten Gate-out-Gebäuden investiert. Der unbeobachtete Zugang zu unserem Gelände ist damit nahezu unmöglich geworden. Aufgrund des hohen Sicherheitsstandards konnten wir uns deshalb im Jahr 2006 als erstes deutsches Inlandsterminal freiwillig nach ISPS zertifizieren lassen. Freiwillig, da dieser Standard nur für Seehäfen erforderlich ist.

Wie wirken sich die Sicherheitsmaßnahmen auf den Betriebsablauf aus?

Scheidhauer: Wir haben eine Lagerkapazität von 10.200 TEU, davon rund zehn Prozent für Gefahrgut, und fertigen in Spitzenzeiten rund 1.000 LKW pro Tag ab. Eine solche Anlage kann man ohnehin nur betreiben, wenn alle Beteiligten sehr diszipliniert arbeiten. Doch natürlich muss man immer mit menschlichem Fehlverhalten rechnen. So gibt es zum Beispiel immer wieder LKW-Fahrer, die

direkt auf den Gleisen parken. Deshalb wird dieser sensible Bereich ebenfalls per Video überwacht. Außerdem haben wir eigene Bremshügel entworfen, die dafür sorgen, dass sich die Fahrer an die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit halten. Alle Regeln sind in unserer Terminalordnung festgehalten. Und diese setzen wir konsequent durch. Wer gegen diese Regeln verstößt, erhält ein zweiwöchiges Hausverbot. Bei wiederholtem Verstoß wird er generell des Platzes verwiesen. Alle unsere Mitarbeiter sind angehalten, sehr genau darauf zu achten, dass diese Regeln eingehalten werden. Dies gilt natürlich besonders für den Bereich, in dem mit Gefahrgütern umgegangen wird. Die wenigsten Probleme haben wir übrigens

war, Flüssigkeit geschwappt war. Dies war aufgefallen, als der Tankcontainer in die Auffangwanne gesetzt wurde. Das Terminal wurde sofort evakuiert, alle Zu- und Ausfahrten wurden geschlossen und die Feuerwehr informiert. Die war innerhalb von drei Minuten vor Ort.

Und wie oft gibt es solche Störfälle?

Scheidhauer: Eine solche Gefahrensituation kommt bei uns etwa alle zwei bis drei Jahre einmal vor.

Herr Scheidhauer, der Verband der Europäischen chemischen Industrie, die CEFIC arbeitet zurzeit am Projekt SQAS 2010. Dabei wird auch überlegt, ob die SQAS-Bewertungsnormen künftig auch

auf Containerterminals ausgeweitet werden sollen. Eine sinnvolle Überlegung?

Scheidhauer: Von weiteren Sicherheitsanforderungen halte ich gar nichts. Denn was soll auf einem Containerterminal passieren? Wirklich gefährlich ist es doch, wenn Gefahrgüter Hunderte von Kilometern auf der Straße transportiert werden. Doch das ist eine ganz typische Entwicklung: Dort wo am wenigsten passieren kann, werden die höchsten Auflagen gemacht.

Das Interview führte Dagmar Ziegner



„Wo am wenigsten passiert, gibt es die höchsten Auflagen.“

Karsten Scheidhauer teilt sich mit Ulrich Altmann die Geschäftsführung der Neuss Trimodal GmbH.

mit Fahrern, die die großen Seehäfen anfahren, denn dort galten schon immer besonders strenge Regeln.

Was passiert bei einem Störfall?

Scheidhauer: Wir arbeiten sehr eng mit der Feuerwehr zusammen, die nur wenige Kilometer entfernt stationiert ist. Vor einiger Zeit stellte ein Mitarbeiter fest, dass aus einem Tankcontainer mit Gefahrgut, dessen Deckel nicht richtig geschlossen

NEUSS TRIMODAL

Anfang 2004 bündelte das Umschlagsterminal in Neuss am Rhein zwei ursprünglich benachbarte Unternehmen zu einer gemeinsamen GmbH.

Die Gesellschafter setzen sich aus den Unternehmen Kombiverkehr, Maersk Line, Wincanton, Neuss-Düsseldorfer Häfen und Ambrogio zusammen.