

# Umfassender Schutz

**SICHERHEITSTANDARDS** Terminal- wie auch Depotbetreiber müssen die Kunst der transparenten Abschottung beherrschen. Ein Vor-Ort-Termin.

**W**er den „Frankfurt Intermodal Terminal“, kurz F.I.T., zum ersten Mal anfährt, muss viel Zeit mitbringen. Denn neben Kontrollen von Ausweis- und Fahrzeugpapieren und der Sicherung durch videoüberwachte Schranken haben sich die Betreiber des Industrieparks Höchst, in dem der F.I.T. liegt, etwas ganz Besonderes einfallen lassen. Im Eingangsgebäude wird jeder

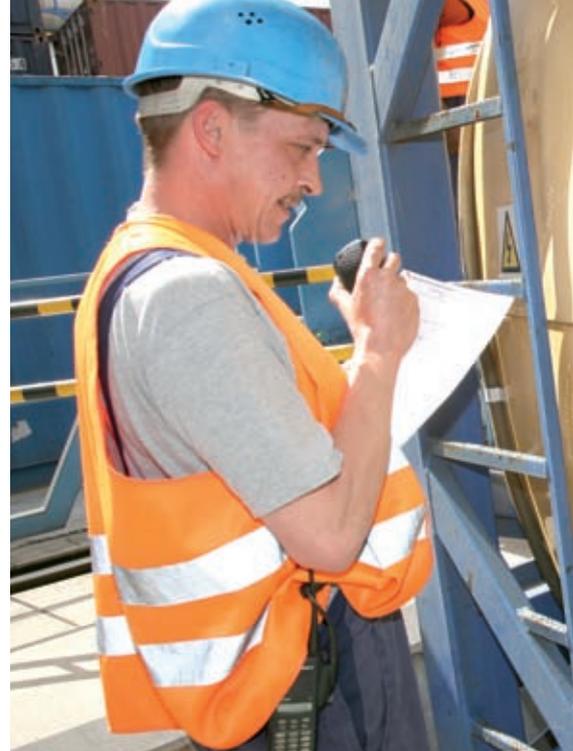
*Wer auf das Gelände möchte, muss zuerst einen Sicherheitstest bestehen.*

Erstbesucher aufgefordert, sich zunächst einmal einen Film über Sicherheitsanforderungen und ordnungsgemäßes Verhalten anzusehen. Und wer meint, dass er die Pflichtzeit vor dem Bildschirm dösend oder telefonierend verbringen kann, erlebt eine böse Überraschung. Denn anschließend muss der Besucher zehn Fragen beantworten. Und wer dann nicht weiß, wie er sich im Brandfall verhalten muss, darf sich den Film nochmal anse-

hen – solange bis es klappt! Denn erst wer den Sicherheitstest mit „sehr gut“ besteht, für den öffnen sich die Schranken des Industrieparks und er kann den F.I.T. ansteuern. Und auch hier muss er die Prozedur der Kontrolle noch einmal über sich ergehen lassen – diesmal allerdings ohne Film.

## Sicher, sicherer, am sichersten

Der F.I.T. gehört zum Netzwerk des Container-Logistik-Spezialisten Contargo, der in mehreren europäischen Ländern zumeist trimodale Terminals betreibt. Trimodale Terminals können sowohl per Bahn, Schiff und LKW angefahren werden. Im Frankfurter Intermodal Terminal hat man sich auf das Handling von Gefahrgütern spezialisiert. Hier dürfen alle Gefahrgutklassen mit Ausnahme der Klassen 1, 4, 5 und 7 gelagert werden, denn der Terminal verfügt über spezielle Gefahrgutlagerplätze. „Der F.I.T. ist sicherlich einer der am besten gesicherten Terminals in ganz Deutschland. Doch das liegt natürlich auch daran, dass im Industriepark ohnehin sehr hohe Sicherheitsanforderungen herrschen“, erklärt Betriebsleiter Udo Heepe. Neben der strengen Zutrittskontrolle, regelmäßigen Notfallübungen und Personalschulungen



wird der Platz rund um die Uhr überwacht. „Wenn wir nachts alle ruhig schlafen, wird unsere Anlage stündlich durch die Gefahrenabwehr des Industriepark Höchst inspiziert“, so Heepe.

## 24-Stunden-Betreuung

Doch auch andere Terminals haben in Sachen Sicherheit in den letzten Jahren kräftig investiert. Strenge Zugangskontrollen, Videoüberwachung und ein gesichertes Gelände zählen inzwischen bei vielen Terminals zur Standardausrüstung – zumindest, wenn sie mit Gefahrgütern oder hochwertigen Produkten wie zum Beispiel Elektronik zu tun haben. „Bei diesen Produkten erwarten viele Kunden inzwischen eine Rund-um-die-Uhr-Bewachung. Das gilt besonders für amerikanische Geschäftspartner“, erklärt Ralf Gerlach, Gefahrgut-Beauftragter der Contargo.

Denn die Containerterminal-Branche hat die Auswirkungen des 11. Septembers zu spüren bekommen, Terrorabwehr ist seitdem auch für diese Branche ein Thema. In den USA wurde als Reaktion auf den 11. September der „International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)“ für die Abwehr terroristischer Anschläge entwickelt. Er gilt seit 2004. Bislang besteht nur für Seehäfen die Verpflichtung, Sicherheitsstandards nach ISPS einzuführen, doch in Deutschland lassen sich inzwischen immer mehr an Binnenhäfen gelegene Terminals nach ISPS zertifizieren. Vorreiter war hier die Neuss Trimodal, die das Zertifikat bereits im Jahr 2006 erhielt (siehe Interview auf Seite 22 dieser Ausgabe).

Hohe Sicherheit über den Sicherheitsstandard ISPS-Code.



FOTOS: CONCONTARGO, DAGMAR ZIEGNER, NEUSS-TRIMODAL



**Sicher ist sicher:  
Datenabgleich auf dem Terminal.**

## DER ISPS-CODE

Der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code), seit 2004 in Kraft, besteht aus einem Paket von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Häfen. Darunter fällt auch die hermetische Abschottung von Hafenanlagen.

Das ISPS-Zertifikat ebenso wie die ADR-Vorschriften, die die Zugangsberechtigung zu Gefahrgutlagern regeln, zielt auf die Zutrittskontrolle und Sicherung des Geländes. Damit soll mit größtmöglicher Sicherheit verhindert werden, dass ein Container vom Gelände gestohlen werden kann, um für terroristische Zwecke eingesetzt zu werden. Die umfangreichen Sicherheitsmaßnahmen beinhalten unter anderem die komplette Einfriedung des Geländes, die Kameraüberwachung sensibler Bereiche wie die Kaimauer, die Erfassung aller Personen, die das Terminal betreten wollen und eine detaillierte Überprüfung sämtlicher Mitarbeiter.

**Branchenexperten sagen, dass von Containerdepots oder -terminals kaum Gefahren ausgehen.**



## WELTKARTE DEPOTS

Eine weltweite Standortkarte mit Depots und Terminals für Gefahrgut- und Tankcontainer finden Sie unter [www.gefahrgut-online.de](http://www.gefahrgut-online.de). Neben den Adressen der einzelnen Anlagen kann gezielt nach Serviceleistungen gesucht werden.

wurde, die der Fahrer praktisch vor der Nase hat, herrscht auf diesem Gebiet Ruhe.

### Behörden ziehen nicht immer mit

Generell gibt es bei den Gefahrgutterminals den Trend zu immer mehr Sicherheit. Und dabei sind es einmal nicht die gesetzlichen Vorschriften, sondern die Anforderungen der internationalen Kundschaft, die die Terminals auf Trab gebracht haben.

So manche Behörde scheint diesen Trend allerdings komplett verschlafen zu haben. Contargo kann bereits das ISPS-Zertifikat für drei seiner 18 Terminals vorlegen und wäre sogar noch weiter. Doch in einigen Ländern wie Hessen und Bayern scheitert die Zertifizierung, weil sich niemand für zuständig erklärt. Das hoch gesicherte F.I.T. bemüht sich seit Jahren um eine ISPS-Zertifizierung – bisher ohne Erfolg. „Wir würden uns freuen, wenn die hessischen Behörden uns in dieser Hinsicht unterstützen würden. Doch bisher hat man uns noch nicht einmal einen Ansprechpartner nennen können“, kritisiert Rolf Gerlach.

### Dagmar Ziegner

Fachjournalistin, Schwerpunkte Verkehr, Spedition und Logistik

### Unterschiedliche Unfallhäufigkeit

Doch auch wenn sich viele Terminals schon aus Wettbewerbsgründen strenge Sicherheitsstandards auferlegen, sind sich Branchenexperten einig, dass von Containerterminals im Grunde genommen kaum Gefahren ausgehen. Gerade bei trimodalen Terminals werden die meisten Container per Binnenschiff angeliefert. Und es ist statistisch belegt, dass das Binnenschiff die mit Abstand sicherste Transportart ist.

„In der mehr als 30 Jahre währenden Geschichte des Containertransports per Binnenschiff ist noch kein ernster Unfall mit Gefährdung der Bevölkerung passiert. Leider können wir das Gleiche nicht behaupten, wenn wir die zahlreichen Unfälle auf den Straßen ansehen“, erklärt Ralf Gerlach. Und Betriebsleiter Udo Heepe ergänzt: „Die Sicherheit unserer Anlage ist uns sehr wichtig. Wir üben den Ernst-

fall zusammen mit den Kollegen von der Standort-Feuerwehr, aber in unserem Gefahrgutlager, welches als BImSch-Anlage betrieben wird, hatten wir seit dem Start der F.I.T. im Jahre 2004 keinen Störfall zu vermelden.“

### Meistens geht es um Kleinigkeiten

Tatsächlich sind es im täglichen Geschäft nicht kriminelle Energien, sondern kleine Unachtsamkeiten, die immer wieder zu Unfällen führen. Auf dem Trimodal Terminal in Neuss schafften es einige LKW-Fahrer immer wieder, die geschlossene Schranke der Einfahrt zu durchfahren – sogar dann, wenn sie vorher angehalten hatten, um die entsprechende Münze für die Schrankenöffnung einzuwerfen. Und hier helfen keine internationalen Vorschriften, sondern nur ungewöhnliche Ideen: Seit auf jeder Schranke eine Fähnchenstange à la Kinderfahrrad montiert