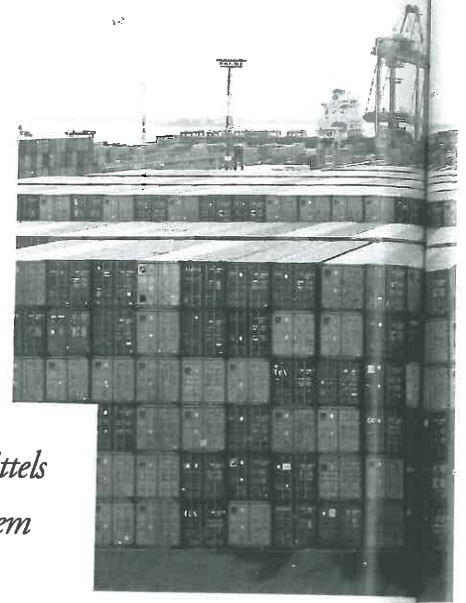




100 PROZENT SICHERHEIT?

UMSETZUNG DER H.R.1-GESETZGEBUNG
TEILZIEL DES PROJEKTS



Das Forschungsprojekt ECSIT, das Sicherheit und Effizienz in bremischen Häfen mittels moderner Inspektionstechnologien maßgeblich verbessern soll, ist Ende Oktober auf dem Eurogate Container Terminal in Bremerhaven der Öffentlichkeit vorgestellt worden.

Jeder, der besonders nach den schrecklichen Ereignissen im September 2001 eine Einreise in die USA unternahm, kann ein Lied von den gerade an Flughäfen äußerst penibel durchgeführten Sicherheitsmaßnahmen singen. Doch das gilt nicht nur für Personen – auch für im großen Stil eingeführte Waren wurden die Sicherheitsbestimmungen immer strenger. Vorläufiger Höhepunkt ist die vom US-Kongress bereits verabschiedete und nicht unumstrittene House Resolution No.1 (kurz: H.R.1). Das Gesetz sieht die 100-prozentige Durchleuchtung aller Exportcontainer in die USA vor.

Probelaufzeit abgeschlossen

Globale Bedrohungen sind gewachsen

Für einen Standort wie Bremen, von dessen Häfen nach Informationen des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) an starken Tagen bis zu 1.200 Container allein in die Vereinigten Staaten verschifft werden, bedeutet das dementsprechend dringenden Handlungsbedarf. Das umfangreiche, vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Forschungsvorhaben ECSIT (Erhöhung der Containersicherheit durch berührungslose Inspektion im Hafenterminal), dessen dreijährige Projektlaufzeit jetzt abgeschlossen wurde, ist offenbar ein Schritt in diese

Richtung: Die Partner des ECSIT-Projektconsortiums (siehe Infokasten) beschäftigen sich seit 2010 mit der Fragestellung, wie neuartige Inspektionstechnologien zu einer Erhöhung der Sicherheit von Containern führen können und wie diese in ein übergreifendes Konzept einzubinden sind, ohne die Sicherheit und Performance des Hafenterminals zu beeinträchtigen. Von den Ergebnissen konnten sich mehr als 100 Interessierte am 31. Oktober auf dem Eurogate Container Terminal selbst überzeugen. Die Umsetzung des sogenannten „100-Prozent-Scanning-Gesetzes“ sei, so die beteiligten Projektpartner, zwar nicht vorrangiges Ziel des Projekts gewesen, verleihe dem Vorhaben allerdings fast ganz nebenbei zusätzliche Geltung. Wie im Zuge der Abschlussveranstaltung durch die Beteiligten deutlich gemacht wurde, war vor allem das Verhindern des Schmuggelns von gefährlichen Stoffen, Gütern oder Waffen sowie das Vereiteln von Terroranschlägen insbesondere mittels radioaktiver Stoffe zentrales Anliegen des Vorhabens.

„Rundum-Sicherheit“ am Hafen

Investor noch ungeklärt

Entsprechend beinhaltet das neue „Rundum-Sicherheits-Paket“ eine ganze Reihe von konkreten





Bis zu 1.200 Container verlassen die bremischen Häfen jährlich Richtung USA.

Maßnahmen vor Ort. Zunächst sieht das System vor, dass Container in Richtung USA von der von Smiths Heimann entwickelten Basisscan-Anlage zweidimensional geröntgt werden – zudem wird die Radioaktivität gemessen. Sollte ein bestimmter Grenzwert überschritten sein, wird der Container sofort auf eigens vorgesehene Abstellflächen transportiert und Alarm ausgelöst. Sollte die Radioaktivität aber unterhalb eines bestimmten Grenzwerts liegen, kann der Container einer genaueren Analyse, einer sogenannten Nuklididentifikation, unterzogen werden. Allerdings: Wie Dr. Martin Hartick von Smiths Heimann verdeutlichte, sei eine schwache Strahlung in vielen Im- und Exportgütern vorhanden – so auch in Dünger oder Bananen. Falls der zweidimensionale Röntgenscan noch Zweifel hinterläßt, sieht das Konzept einen von den Fraunhofer-Instituten EMI und EZRT speziell entwickelten dreidimensionalen Röntgenscan vor, der eine detailliertere Abbildung und Prüfung besonders kritischer Bereiche in dreidimensionaler Darstellung ermöglicht. Was zunächst umständlich anmuten mag, kann, so Stefan Moser vom Fraunhofer-Institut EMI, zur „echten Alternative zum Auspacken“ avancieren: Was auf dem zweidimensionalen Bild noch verdächtig nach einem Sturmgewehr aussehe, könne per 3-D-Scanner problemlos als Kinderwagen entlarvt werden –

und umgekehrt. Ferner wurde von den Projektpartnern SAP AG und dbh Logistics IT AG ein begleitendes Informationssystem entwickelt, das über einen sogenannten Logistics Collaboration Hub das existierende Port Community System der bremischen Häfen, die Bremer Hafentelematik, mit den Scanstationen des Terminals und mit den US-Behörden vernetzt, um die sicherheitsrelevanten Informationen auszutauschen. Außerdem steuerte das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik noch eine webbasierte Oberfläche bei, welche die in ECSIT entwickelten Prüfprozesse interaktiv visualisiert. Als Kostenpunkt für die Errichtung der vollständigen Inspektionsinfrastruktur auf dem Container Terminal nennen die Beteiligten eine Summe von 35 Millionen Euro. Wer letztendlich investiert, ob nun das Land Bremen, der Bund oder doch private Unternehmen, ist bis dato noch unklar.

Das ECSIT-Projektkonsortium

- Universität Bremen
- ISL
- ISaSS
- Fraunhofer (EMI, EZRT)
- Freie Hansestadt Bremen
- dbh Logistics IT AG
- Eurogate
- SAP
- Smiths Detection
- Steria Mummert Consulting



Am 31. Oktober wurde das Forschungsprojekt der Öffentlichkeit vorgestellt.

Metropolneuer
Januar/Februar
2014