



Auf sicherer Spur

Im Jade Weser Port in Wilhelmshaven dreht sich alles um Container. Der Terminalbetreiber Eurogate übernimmt für Reedereien das Laden und Löschen der Containerschiffe im Seehafen. Was so einfach klingt, ist in Wirklichkeit hoch komplex, hinter den Abläufen steht eine intelligente **Organisation der Verkehrswege**.

Seine Hände liegen auf den beiden Joysticks, mit denen er den Kran steuert. Denis Stamm ist einer der Brückenkranfahrer an der Kaianlage. Sein Arbeitsplatz in 45 Metern Höhe bietet einen herrlichen Blick aufs Meer. Aber Stamm schaut nicht dorthin. Der Kranfahrer blickt auf den blauen Container, der unter seiner rundum verglasten Kanzel schwebt. Mit dem Spreader, einem Containergeschirr, hat er ihn von Bord des Schiffes aufgenommen. Jetzt schwebt die Last scheinbar leicht wie eine Streichholzschachtel auf die Kaianlage zu. „Man muss den Schwung sanft ausfahren“, sagt Stamm. Damit der Container genau dort landet, wo man ihn haben will. Fast lautlos lässt er die 30-Tonnen-Last zwischen die beiden gelben Linien am Boden der Kaianlage gleiten.

Der Container-Terminal in Wilhelmshaven ist neben Hamburg und Bremerhaven die dritte Hafenanlage an der Nordsee, welche die EUROGATE-Gruppe betreibt. Wil-

helmshaven ist idealer Standort für Containerverkehre aus Fernost in Richtung Skandinavien, ins Baltikum und nach Russland. Aber auch Drehscheibe für Ladungsverkehre ins Binnenland, denn der Jade Weser Port ist optimal ans Hinterland angebunden. Viele Container, die hier ankommen, werden mit kleineren Schiffen weitertransportiert. Oder mit Lkw und Bahn. Das Terminal hat einen eigenen Autobahnanschluss. Und einen Bahnhof für den kombinierten Verkehr, der an das europäische Schienennetz angebunden ist.

Ein Spreader klemmt, er löst sich nicht vom blauen Container. „Kein Problem“, sagt Wladimir Prochoda. Der Mann mit Helm und Warnweste ist Aufsichtsführer unter einer der Containerbrücken am Kai. Aufsichtsführer halten während des Be- und Entladens der Schiffe ständig Kontakt mit Kranführern, Transportfahrzeugen und Leitstelle. „Wir brauchen einen Techniker“, teilt er per Funk der Zentrale mit. Der weiße Pkw mit dem Fachmann ist schon unterwegs. Der Auftrag



Bilder: Michael Stephan

◀ Die Kanzel des Brückenkranfahrers ist rundum verglast. So hat er freien Blick auf den Verkehr in 50 Metern Tiefe.

eilt, doch rasen darf er nicht. Auf dem gesamten Terminal gilt Tempo 30. Im Schlepptau seines Fahrzeugs hat er den Anhänger mit Sicherheitsmast. Der ist 13 Meter hoch, an seiner Spitze blinkt ein Warnlicht. Jeder Pkw, der innerhalb des Verkehrsbereichs der Straddle-Carrier fährt, muss diese Spezial-Anhänger mitführen. Wegen der Sicherheit. Er könnte sonst im Trubel des Umschlagverkehrs und zwischen aufgestapelten Containern leicht übersehen werden.

Ohne Fahrauftrag geht hier nichts. Nur so lassen sich Unfälle verhindern. Der weiße Pkw mit Sicherungsanhänger hält innerhalb der 1,7 Kilometer langen Kran-Arbeitsspuren am Kai. Diese 10 Absetzspuren dienen der Übergabe der Container vom Straddle-Carrier zur Containerbrücke. Heraus steigt der Techniker, in zwei Minuten hat er den blauen Container entriegelt. Danach ist der Weg frei für die Straddle-Carrier-Fahrer. Dieses Flurförderzeug ist 15 Meter hoch. Durch die extreme Höhe dieser Fahr-Riesen ist es möglich, Container übereinander zu stapeln. Auf eigenen Fahrstraßen transportieren die Fahrer die Container über das Terminal zum Lagerplatz. Einer von 36 Straddle-Carriern rollt gerade auf der Absetzspur an. Von der Leitstelle hat er über Display den Fahrauftrag für diesen Container erhalten. So wissen die Fahrer immer, wo der jeweilige Container steht und wo er hintransportiert werden soll. Der blaue Container soll zu Block A3, Reihe 18, Platz 21. Die Ampel an der Kaianlage springt auf grün. Mit Warnblinklicht rollt der Straddle-Carrier auf roten Säulen heran. In der gläsernen Kabine links oben steuert der Fahrer zielgenau auf den Container zu.

Während eine Last schwebt, ist das Durchgehen, Durchfahren und Halten darunter verboten.

Das Terminal ist in drei Verkehrszonen unterteilt. „Das ist notwendig, weil neben dem innerbetrieblichen Verkehr auch Fremdfahrzeuge der Zulieferfirmen unterwegs sind“, erklärt Marco Kuschowsky, Fachkraft für Arbeitssicherheit. Für jede Zone brauchen Fahrer eine Genehmigung. In Zone 1 gelten Verkehrszeichen und Verkehrsregeln wie im öffentlichen Straßenverkehr. Zone 2 umfasst die Service-Spur auf der Kaianlage sowie die Beschau- und Begasungsfläche. „In diesem Bereich haben wir sowohl innerbetrieblichen Verkehr als auch Lieferanten und Firmen, welche Maschinen warten“, erläutert Kuschowsky. Hier ist Parken nur außerhalb des Arbeitsbereichs erlaubt. Halten am Kai ist nur innerhalb der Service-Spur gestattet. Damit den Straddle-Carrier-Fahrern niemand in die Quere kommt, haben diese eine eigene Fahrzone, die Zone 3. Hier liegen die Lagerflächen für Container. Straddle-Carrier dürfen nicht überholt werden.

Unter den gigantischen Containerbrücken arbeiten die Lascher. Diese Männer hängen an den Ecken der vom Schiff kommenden Container Spezial-Drehschlösser aus. Die sogenannten Twistlocks. Damit sind die Container untereinander befestigt. Die Lascher hängen aber auch Twistlocks ein, wenn Container auf das Schiff verladen werden. Da die Lascher unmittelbar neben den fahrenden Straddle-Carriern und im Bereich schwebender Lasten arbeiten, müssen sie ▶



permanent auf die Gefahren unter der Containerbrücke achten. Aufsichtsführender und Kranfahrer beobachten die Arbeit der Lascher scharf. Denn während eine Last schwebt, ist das Durchgehen, Durchfahren und Halten darunter verboten. Achtung, unter Brücke zwei: Eine Lagerbox mit Twistlocks ist voll. Jetzt muss einer der vielen Gabelstapler her, der die Box abholt. Knappes Kommando per Funk. Zwei Minuten später fährt einer in das Kranportal. Der Gabelstapler war schon in Warteposition.

Brückenkranfahrer und Straddle-Carrier-Fahrer brauchen enorme Konzentration. Um ihre Maschine in extremer Höhe sicher zu bedienen, müssen sie alles im Blick haben: Menschen, Fahrzeuge und natürlich ihre Last: die Container. Ein Monitor in der gläsernen Kran-Kanzel unterstützt sie dabei. Trotzdem sind der stundenlange Blick nach unten und die gleichzeitige Kommunikation per Funk sehr anstrengend. Nach vier Stunden in der Kanzel ist für den Kranfahrer Schluss. Dann wechselt er sich mit dem Decksmann an Bord des Schiffes ab. Nicht jeder Mitarbeiter könnte solche Riesenkräne bedienen. Dazu sind Spezialkenntnisse erforderlich. „Unsere Kranfahrer haben eine zweijährige Ausbildung zum Hafenfacharbeiter absolviert. Während dieser Zeit wurden sie parallel zu Kranführern oder Straddle-Carrier-Fahrern ausgebildet“, erklärt Kuschowsky.



▲ Während der Container in Arbeitshöhe schwebt, nehmen die Lascher die Twistlocks heraus beziehungsweise hängen sie ein. Dabei müssen sie darauf achten, dass sie nicht unter Last stehen.

◀ Pkw und Transporter auf dem Terminal müssen einen Anhänger mit Sicherheitsmast mit sich führen, um im Umschlagsverkehr besser gesehen zu werden.

Der Elefenzaun bringt den Lkw sicher ans Ziel. Während des Containerumschlags wartet ein Lkw-Fahrer an der Lkw-Abfertigungsanlage auf dem Terminal. Er ist einer von vielen, die die Container für das Schiff anliefern. Um sicher an seinen Standort zu kommen, hat sich der Lkw-Fahrer auf dem Terminal am sogenannten Elefenzaun orientiert. Der aus gelben Pollern und Schienen zusammengesetzte Zaun trennt die drei Verkehrszonen voneinander. So ist gewährleistet, dass sich die Verkehre nicht mischen, weil einer versehentlich seine Fahrbahn verlässt. Dadurch würden Fahrer nicht nur sich selbst gefährden, sondern auch den Betriebsablauf und die Straddle-Fahrer ganz schön in Schwierigkeiten bringen.

„Safety makes the difference“ – Sicherheit macht den Unterschied. Mit dem Slogan, möchte das Unternehmen Eurogate seine Mitarbeiter für sichere Arbeit sensibilisieren, erklärt Marco Kuschowsky. Auf dem Terminal werden große Massen mit großen Geräten bewegt. Ein Unfall mit diesen Umschlagsgeräten kann eine schwerwiegende Verletzung der Beteiligten nach sich ziehen. Dies gilt es durch eine geordnete Verkehrstrennung und strenge Verkehrsregeln zu verhindern. Denn das Ziel ist, dass der Terminalbetrieb nicht durch Arbeitsunfälle aufgehalten wird und alle nach Feierabend gesund nach Hause fahren.

✉ redaktion@dguv-aug.de