

# Vom Terror nicht unterkriegen lassen

## Kombinierter Verkehr Forschungsprojekt entwickelt Notfallkonzept für GVZ

Logistikinfrastrukturen gegen Anschläge und Störungen zu sichern, ist nur eine Seite der Medaille. Sie trotz eingetretener Unregelmäßigkeiten am Laufen zu halten, ist die andere. Ein Forschungsprojekt untersucht derzeit, wie das für Güterverkehrszentren funktionieren kann.

Von Dr. Thomas Nobel  
und Dr. Hendrik Wildebrand

Sichere Versorgung und reibungsloser Transport von Waren und Gütern sind für Gesellschaft und Wirtschaft unabdingbar. Dabei ist Deutschland als Exportnation stark in internationale Warenketten eingebunden. Anschläge, Unfälle, Naturkatastrophen oder kriminelle Aktivitäten stellen teils bekannte, teils neue Risiken dar. Um Vorbeugung und Schutz zu erhalten oder zu verbessern, sind innovative Lösungen gefragt.

Eine solche Lösung für Güterverkehrszentren (GVZ) entwickeln derzeit die Deutsche GVZ-Gesellschaft (DGG) und das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL). Der Name des Vorhabens: „PreparedNET“. Es ist eingebunden in das Programm „Forschung für die zivile Sicherheit“ der Bundesregierung und wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert.

**Wirtschaftlichkeit im Fokus.** Die Intention der Bundesregierung ist klar: Angesichts erhöhter Risiken sollen Logistikketten gesichert werden. Ausgangspunkt sind sich abzeichnende und existierende Bedrohungen für kritische Infra- und Superstrukturen der Warenversorgung – etwa bedingt durch terroristische Anschläge oder sonstige unvorhergesehene Schadensereignisse wie Extremwetterlagen oder Unfälle. Besonderer Wert wird dabei auf die Wirtschaftlichkeit und Angemessenheit der Lösungen gelegt.

PreparedNET wird keine neuen Sicherungskonzepte für die Anlagen bringen. Vielmehr geht es um Erfor-

### HINTERGRUND

#### PreparedNET

Das Vorhaben „PreparedNET“ ist eingebunden in das Programm „Forschung für die zivile Sicherheit“ der Bundesregierung und wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert. Im Fokus stehen Güterverkehrszentren als maßgebliche Schnittstellen in den Warenketten Deutschlands: Ihre Funktionsfähigkeit soll auch für den Fall von Anschlägen und anderen unvorhersehbaren massiven Störungen sichergestellt sein.

Forschungspartner sind die Deutsche GVZ-Gesellschaft (DGG) und das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL). Auf GVZ-Seite arbeiten die Standorte Bremen und Dresden mit. (kl)



Im GVZ gibt es viele Ansiedler. Aber wie gut funktioniert das Wegeleitsystem, wenn die Infrastruktur schwer beschädigt wurde?

schung, Konfiguration und beispielhafte Einführung eines GVZ-Notfallkonzeptes (Interimskonzept), das der Aufrechterhaltung der Warenflüsse dient – am Beispiel der GVZ in Bremen und Dresden.

Wie gehen die Partner nun vor? Am Anfang wird eine Bedrohungsanalyse stehen. Hier werden die GVZ-Infrastrukturbereiche identifiziert, die besonders anschlussgefährdet sein könnten oder – im Falle anderer Schadensereignisse – die Warenflüsse besonders massiv unterbrechen würden. Es folgt die Bewertung des Risikos: Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass bestimmte Ereignisse und Schäden wirklich eintreten?

Die Forschungspartner gehen von drei Schadensszenarien aus, die einzeln oder auch in Kombination auftreten können.

■ Störung des Verkehrsträgers Schiene (Kombiterminal) – etwa durch einen Sprengstoffanschlag und/oder durch Entgleisung von Waggons. Das würde geplante Warenflüsse in das GVZ und aus dem GVZ via Kombiterminal kurz- bis mittelfristig unterbrechen.

Ein Terminal als wesentliches Dienstleistungsangebot im GVZ wird von ansässigen und auch von nicht ansässigen Akteuren in Anspruch genommen. Die Anbindung der betroffenen Supply-Chain-Akteure an das nationale und internationale Kombinetz wäre in diesem Fall vorübergehend nicht zu gewährleisten.

■ Störung des Verkehrsträgers Straße – beispielsweise durch einen Sprengstoffanschlag auf die Straßenabschnitte oder durch Sperrung der Straßenabschnitte etwa durch verunglückte Lkw. Außerdem sind Kontaminationen der Straßenabschnitte mit Gefahrstoffen denkbar. Ein Passieren ins GVZ und aus dem GVZ heraus via Straße wäre – je nach Schadensaus-

maß – kurz- bis mittelfristig unmöglich oder zumindest eingeschränkt.

■ Störung der IT-Infrastruktur. Die Unterbrechung/Zerstörung der IT-Leitungen hätte für die GVZ-Unternehmen weitreichende Konsequenzen. Ein über Tage andauernder Ausfall kompletter IT-Anlagen würde die Logistikprozesse in den Güterverkehrszentren quasi zum Erliegen bringen.

All diese Szenarien haben eines gemeinsam: Sie wären nicht nur möglicherweise mit Personen- und Sachschäden verbunden, sondern es drohen auch Versorgungsengpässe der Bevölkerung sowie von Handels- und Industrieunternehmen.

Wie in solchen Ausnahmesituationen der Warenfluss in Gang gehalten werden kann, wird im Notfallkonzept stehen, das DGG und ISL erarbeiten. Es soll über Schulungen in die GVZ-Unternehmen integriert werden, damit die verbleibende Transport-, Umschlag- und Lagerkapazität innerhalb geschädigter GVZ flexibel koordiniert werden kann. Die derzeitigen unzureichenden GVZ-Notfallpläne können das nicht gewährleisten.

**DIN-Spezifikation.** Auch die rechtliche Seite wird bei PreparedNET nicht zu kurz kommen. Denn ein Notfallkonzept muss in bestehende gesetzliche Rahmenwerke eingepasst sein; die Inhalte sollten durch eine DIN SPEC (DIN-Spezifikation als Vorläufer einer DIN-Norm) abgesichert werden. Das soll gewährleisten, dass das Notfallkonzept auch auf andere GVZ und Logistikstandorte übertragen werden kann.

DVZ 6.1.2011

Dr. Thomas Nobel, Geschäftsführer der Deutschen GVZ-Gesellschaft mbH Bremen; Dr. Hendrik Wildebrand, Projektleiter Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik ISL, Bremen. Kontakt über [klotz@dvz.de](mailto:klotz@dvz.de)