



KG Deutsche Gasrußwerke GmbH & Co – Postfach 10 13 45 – 44013 Dortmund

DGW
Kommanditgesellschaft
Deutsche Gasrußwerke GmbH & Co
Weidenstr 70-72
D-44147 Dortmund

T (0231) 85 92 - 266
F (0231) 85 92 - 378

Klaus.Langanki@gasruss.de

www.gasruss.de

Juli 2014

SICHERHEITSRELEVANTE MINDESTANFORDERUNGEN AN SELBSTABHOLER UND LOGISTIKDIENSTLEISTER DER DGW

Stand: Juli 2014



Einleitung

Die Qualität der Transportleistung ist mitbestimmend für die Qualität der beförderten Produkte der Chemischen Industrie, die sicher, umweltschonend, ohne Beeinträchtigung ihrer Qualität und unter Berücksichtigung der Kundenwünsche zu befördern sind. Daraus ergeben sich erhöhte Anforderungen an die beauftragten Logistikdienstleister, die im Anforderungsprofil für Transporte im Straßengüter- und kombinierten Verkehr (Stand: Juli 2014) der DGW niedergelegt sind.

Die Erfüllung der sicherheitsrelevanten Mindestanforderungen dieses Anforderungsprofils wird auch von den bei der DGW abholenden Logistikdienstleistern, die von den Kunden der DGW oder von der DGW direkt mit der Abholung beauftragt werden, erwartet.

Die „sicherheitsrelevanten Mindestanforderungen an Selbstabholer und Logistikdienstleister der DGW“ werden von den Eingangskontrollen und Verladeverantwortlichen der DGW kontrolliert. Missachtungen können zur Ablehnung der zur Abholung bereitgestellten Fahrzeuge führen.

Wenn im folgenden Text der Begriff „Selbstabholer“ verwendet wird, ist damit sowohl der selbst abholende Kunde als auch der ggf. von ihm mit der Abholung beauftragte Logistikdienstleister gemeint. Dieses Anforderungsprofil gilt insbesondere auch für Logistikdienstleister, die direkt von der DGW beauftragt werden.

Obwohl die Verpflichtungen der Selbstabholer oder Logistikdienstleister zur Einhaltung aller gesetzlichen Vorschriften durch diese sicherheitsrelevanten Mindestanforderungen nicht berührt werden, sind dennoch bestimmte gesetzliche Anforderungen, die für die DGW von besonderer Bedeutung sind, zu deren Verdeutlichung aufgeführt.

1) Fahrzeuge, Behälter und Zusatzeinrichtungen

- 1.1. Die zur Be- und Entladung bereitgestellten Fahrzeuge, Behälter und Zusatzeinrichtungen müssen in technisch einwandfreiem Zustand und optisch gutem Erscheinungsbild sein und den gesetzlichen und behördlichen Vorschriften und den bei Auftragserteilung gestellten Zusatzanforderungen für das zu ladende Gut entsprechen.



- 1.2. Die Fahrzeuge und Ladungseinheiten müssen den Erfordernissen der vorgesehenen Verkehrsträger, insbesondere des multimodalen Verkehrs (einschließlich Fährverkehre), entsprechen.
- 1.5. Die in den Anlagen (sofern zutreffend) aufgeführten besonderen Anforderungen sind ebenfalls zu beachten.

2 An der Beförderung beteiligte Personen

- 2.1 Der Selbstabholer oder Logistikdienstleister hat zuverlässiges, fachlich geschultes Fahrpersonal mit gültiger Fahrerlaubnis und ausreichender Fahrpraxis einzusetzen.
- 2.2 Der Selbstabholer oder Logistikdienstleister verpflichtet sich, die §§ 7b und 7c des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) einzuhalten¹. Die in § 7 dieses Gesetzes angesprochenen Dokumente hat der Fahrer auf Verlangen vor der Beladung vorzulegen.
- 2.3 Der Selbstabholer oder Logistikdienstleister verpflichtet sich, die Arbeit seines Fahrpersonals so zu organisieren, dass dieses die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr sowie des Kapitels II der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Fahrpersonal, Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Lenkzeiten) einhalten kann.
- 2.4 Der Selbstabholer oder Logistikdienstleister hat dafür zu sorgen, dass werkspezifische Weisungen der DGW und des Empfängers zu befolgen sind.
- 2.5 Bei der Be- und Entladung ist vom Fahrpersonal die vorgeschriebene Schutzkleidung zu tragen.
- 2.6 Es besteht ein generelles Alkohol- und Drogenverbot. Bestehende Rauch- und Telefonierverbote bei der DGW sind zu beachten.
- 2.7 Gesetzlich vorgeschriebene Lenk- und Ruhezeiten sind einzuhalten.
- 2.8 Der Einstieg in Fahrzeugtanks / Behälter ist grundsätzlich nicht zulässig. Sofern ein Einstieg erfolgt, sind die berufsgenossenschaftlichen und sonstigen Vorschriften einzuhalten.
- 2.9 Der Selbstabholer oder Logistikdienstleister hat dafür zu sorgen, dass die Fahrzeugführer ihre Fahrzeuge immer wirksam gegen unbeabsichtigtes Wegrollen sichern (Feststellbremse und ggf. Benutzung von Unterlegkeilen).

¹Das bedeutet, dass bei innerdeutschen und grenzüberschreitenden Beförderungen durch Unternehmen, die ihren Sitz in einem EU/EWR-Staat haben, Fahrer aus Drittstaaten (d. h. Nicht-EU/EWR-Staaten) nur eingesetzt werden dürfen, wenn sie im Besitz einer im Staat des Unternehmenssitzes vorgeschriebenen Arbeitsgenehmigung sind. Dadurch wird verhindert, dass unrechtmäßig beschäftigte Fahrer aus Drittstaaten eingesetzt werden. Die entsprechende EU-Verordnung Nr. 484/2002 (EG) vom 01.03.2002, mit der die Verordnungen Nr. 881/92 (EWG) und Nr. 3118/93 (EG) hinsichtlich der Einführung einer Fahrerbescheinigung geändert werden, trat am 01.03.2003 in Kraft.



- 2.10 Das Fahrpersonal muss sich während der Be- und Entladung im oder am Fahrzeug aufhalten oder sich offiziell bei einer verantwortlichen Person der DGW abmelden
- 2.11 In den Betriebsstätten der DGW besteht für das Fahrpersonal die grundsätzliche Verpflichtung, folgende persönliche Schutzausrüstung mitzuführen und bei Verlassen des Fahrzeugs anzulegen:
- .1 Körperbedeckende Kleidung,
 - .2 Sicherheitsschuhe (gem. EN 345),
 - .3 Schutzhelm
 - .4 Schutzbrille
- 2.12 Die Vollständigkeit der persönlichen Schutzausrüstung wird bei Betreten des Werksgeländes stichprobenartig kontrolliert. Fahrzeuge, in denen die erforderliche Mindestschutzausrüstung bzw. die gemäß Unfallmerkblatt geforderte Ausrüstung nicht mitgeführt wird, können am Werkstor abgewiesen werden.

Fahrern, die auf dem Werksgelände der DGW die vorgenannte persönliche Schutzausrüstung in den gekennzeichneten Bereichen nicht tragen und / oder der Anlegeaufforderung des Betriebs- oder Werkschutzpersonals nicht unverzüglich Folge leisten, droht die Verweisung vom Werksgelände

Falls beim jeweiligen Transport ein Beifahrer anwesend ist, müssen Gegenstände, die zur persönlichen Schutzausrüstung gehören, auch für den Beifahrer mitgeführt werden.

- 2.13 Bei einer drohenden Gefahr im Laufe des Transports (z. B. durch Produktaustritt oder - Reaktion) sind vom Fahrer - unter grundsätzlicher Beachtung des Selbstschutzes - sofort alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, die nach Lage und Art der Situation geeignet erscheinen, Gefahren für Dritte, die Umwelt, Tiere sowie die Ladung abzuwehren oder Schäden zu verhüten.
- 2.14 Das Fahrpersonal des Selbstabholer oder Logistikdienstleisters hat den Anweisungen unseres Werkspersonals unbedingt und umgehend Folge zu leisten. Durch die Fahrzeugbesatzung des Selbstabholer oder Logistikdienstleisters verursachte Verkehrsunfälle oder Beschädigungen

¹Das bedeutet, dass bei innerdeutschen und grenzüberschreitenden Beförderungen durch Unternehmen, die ihren Sitz in einem EU/EWR-Staat haben, Fahrer aus Drittstaaten (d. h. Nicht-EU/EWR-Staaten) nur eingesetzt werden dürfen, wenn sie im Besitz einer im Staat des Unternehmenssitzes vorgeschriebenen Arbeitsgenehmigung sind. Dadurch wird verhindert, dass unrechtmäßig beschäftigte Fahrer aus Drittstaaten eingesetzt werden. Die entsprechende EU-Verordnung Nr. 484/2002 (EG) vom 01.03.2002, mit der die Verordnungen Nr. 881/92 (EWG) und Nr. 3118/93 (EG) hinsichtlich der Einführung einer Fahrerbescheinigung geändert werden, trat am 01.03.2003 in Kraft.



an Bauten, Einrichtungen, Fahrzeugen oder Pflanzen oder Verunreinigung von Boden, Gewässern oder Kanälen in unseren Werksgeländen sind, ungeachtet der Verschuldensfrage, unverzüglich dem Verlademitarbeiter oder Schichtmeister zu melden.

Bei der Einfahrt in unser Werksgelände ist die Mitnahme von zusätzlichen Personen in den Fahrzeugen des Selbstabholer oder Logistikdienstleisters untersagt, es sei denn, es handelt sich um entsprechend angemeldete Beifahrer.

3 Transportsicherung

3.1. Der Selbstabholer oder Logistikdienstleister trägt dafür Sorge, dass die Berechtigung zur Abholung durch das Fahrpersonal nachgewiesen werden kann und eine Identifizierung des Fahrzeugs und der gesamten Fahrzeugbesatzung (durch einen amtlichen Lichtbildausweis) möglich ist. Damit soll verhindert werden, dass eine Übernahme der Ware durch Unberechtigte erfolgt

3.2. Bei Anmeldung zur Beladung sorgt der Selbstabholer oder Logistikdienstleister dafür, dass vom Fahrzeugführer folgende Dokumente vorgelegt werden können:

.1 Eine Legitimation zur Abholung, anhand der DGW die zu übernehmende

Ladung und das Fahrzeug identifizieren kann. Diese Legitimation sollte ein offizieller, schriftlicher Ladeauftrag (mit Name des Beförderers, Produktbezeichnung, Auftrags-Identnummer und ggf. Warenempfänger) des Selbstabholer oder Logistikdienstleisters sein. Dieser Auftrag muss die zur Anmeldung an unserem Log-in Terminal notwendige Referenz-Nr. enthalten.

.2 Gültiger amtlicher Ausweis mit Foto (z. B. Pass, Führerschein, Sozialversicherungskarte, etc.), anhand dessen DGW die Person des Fahrzeugführers identifizieren kann. Wenn der vorgelegte amtliche Ausweis nicht der Führerschein ist, muss dieser vorgelegt werden, wenn dies bei der Einfahrtkontrolle verlangt wird

3.3 Der Selbstabholer oder Logistikdienstleister hat sicherzustellen, dass er die Bereitstellung von wirtschaftlichen Ressourcen an Personen und Organisationen verhindert, gegen die restriktive Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus verhängt wurden und die auf einer Sanktionsliste der Vereinten Nationen, der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE) oder der Europäischen Union (z.B. EG-Verordnung 2580/2001 und EG-Verordnung 881/2002) mit einem Eintrag versehen sind.



4 Sicherer und umweltschonender Transport

- 4.1 Die gesetzlichen und eventuell darüber hinausgehenden Vorschriften der DGW sind einzuhalten (s. Anlage 2, A.2.7).
- 4.2 Das höchstzulässige Gesamtgewicht und die höchstzulässigen Achslasten dürfen nicht überschritten werden.
- 4.3 Es sind sichere Transportwege auszuwählen (d.h. bevorzugte Benutzung von Autobahnen, ggf. Umfahren von ausgewiesenen Schutzgebieten, Vermeidung der Durchfahrt reiner Wohngebiete)
- 4.4 Bei Umladungen im Verlauf der Beförderung sind vom Selbstabholer oder Logistikdienstleister die in Anlage 2 aufgeführten Zusatzanforderungen in gleichem Maße zu beachten.
- 4.5 Der Fahrer des Selbstabholer oder Logistikdienstleisters hat dafür zu sorgen, dass sowohl die von der DGW, als auch ggf. die selbst angebrachte Ladungssicherung während des gesamten Verlaufes der Beförderung in angemessenen Abständen (insbesondere bei Ruhepausen) oder bei außergewöhnlichen Transportbeanspruchungen (wie z.B. starkes Abbremsen, abrupte Ausweichmanöver, etc.) kontrolliert und ggf. nachgesichert wird; dies gilt insbesondere dann, wenn die ursprünglich von der DGW angebrachte Ladungssicherung verändert wurde (wie z.B. bei Umladung und Teilentladung / Zuladung oder bei Verkehrs- und witterungsbedingten Störungen während der Beförderung.)
- 4.6 Wenn Produkte der DGW während der Beförderung beschädigt werden oder verloren gehen, ist umgehend die DGW zu verständigen.
- 4.7 Bei Umladungen im Verlauf der Beförderung sind vom Selbstabholer oder Logistikdienstleister die in Anlage 2 aufgeführten Zusatzanforderungen in gleichem Maße zu beachten
- 4.8 Beschädigte Verpackungen mit Produkten der DGW dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung der DGW und unter Beachtung der rechtlichen Vorschriften weiterbefördert werden.
- 4.9 Bei Benutzung von Tunneln und Brücken sind die vor Ort geltenden Tunnel- und Brückenvorschriften strikt zu beachten.



5 Verwiegung

Der Auftraggeber erklärt sich mit Tara-, Brutto- und Kontrollverwiegungen einverstanden, wobei

- 5.1. Tanken von Kraftstoffen oder jede andere Veränderung des Fahrzeuggewichtes zwischen Tara- und Bruttoverwiegung (bei Empfängern zwischen Brutto- und Taraverwiegung) nicht zulässig sind;
- 5.2. bei festgestellter Überladung das Fahrzeug zur Ladestelle zur Teilentleerung zurückzufahren ist und danach eine neue Bruttoverwiegung durchgeführt werden muss;
- 5.3. bei Bulkverladungen erst nach der Kontrollverwiegung in die entleerten Kammern Produkt eingefüllt werden darf, nachdem die DGW sich von der restlosen Entleerung überzeugt hat.
- 5.4. sich der Fahrer bei allen Verwiegungen im Fahrzeug aufzuhalten hat.



6 Unfälle / Schäden / Verluste

6.1

In jedem Fall ist bei Gefährdung von Personen und / oder Beeinflussung der Umwelt immer unverzüglich die Feuerwehr und / oder die Polizei zu verständigen. Unmittelbar im Anschluss daran ist Orion Engineered Carbons wie folgt zu informieren:

- .1 An die in den Auftragsunterlagen angegebene Telefonnummer oder, wenn diese nicht erreicht werden kann,
- .3 an nachstehende TUIS-Telefon-Hotline OEC für Zwischen- und Notfälle bei der Beförderung.

++49-(0)02365-49-2232

Anlage 1

Unverpackte Güter in Silofahrzeugen und Containern

Die Forderungen an den Selbstabholer oder Logistikdienstleister lauten:

A.1.1 Technische Komponenten

- A.1.1.1 Behälter, Entleerungseinrichtungen und das mitgeführte Schlauchmaterial, Fittings und Dichtungen müssen sauber, trocken und geruchsfrei sein.
- A.1.1.2 Einsatz von geeignetem, technisch und optisch einwandfreiem und druckgeprüftem Schlauchmaterial.
- A.1.1.3 Mitführen und Vorlage der erforderlichen Behälterzulassungen und –Prüfbescheinigungen in Bezug auf das zu befördernde Produkt.
- A.1.1.4 Vor der Befüllung sind alle Entleerungseinrichtungen und nach dem Befüllvorgang alle Befülleinrichtungen ordnungsgemäß zu schließen. Dies gilt insbesondere auch für am Fahrzeug angebrachte Probenahmestellen.
- A.1.1.5 Ausrüstung mit einer eindeutig gekennzeichneten und funktionstüchtigen Erdungsvorrichtung.
- A.1.1.6 Falls sich noch Restmengen im Fahrzeug befinden, behalten wir uns vor, das Fahrzeug ggf. abzulehnen. Geringe Mengen können von unserem Verladepersonal entsorgt werden. In diesem Fall besteht jedoch kein Anspruch auf Abfertigung in Ankunftsreihenfolge. Dadurch entstehende Standgelder lehnen wir ab.
In jedem Fall muss der Fahrer einen Nachweis über das zuvor beförderte Produkt beibringen können.
- A.1.1.7 Behälter und Förderleitungen müssen von jeglichen Rückständen aus Vortransporten frei sein.
- A.1.1.8 Das Ladepersonal der DGW muss über das Fassungsvermögen des Silofahrzeuges bzw. der Silokammern sowie über die



höchstzulässige Zuladung zuverlässig informiert werden.

- A.1.1.9 Um die Ausläufe und Domdeckel verplomben zu können, sind vom Selbstabholer oder Logistikdienstleister ausreichend geeignete „Zollschnüre“ (Sealing Lines) mitzuführen.



A.1.3 Prüfung vor Beladung

Der Selbstabholer oder Logistikdienstleister hat dem Personal der Beladestelle die Überprüfung des ordnungsgemäßen Zustandes des Silofahrzeuges und der Entleerungseinrichtungen vor Beladungen zu ermöglichen.

A.1.4 Ablehnung von Fahrzeugen

Silo- und Tankfahrzeuge, Aufsetztanks sowie Silo- und Tankcontainer, die für den Transport von Lebens- und Futtermitteln eingesetzt werden, sind für die Beladung mit Produkten der DGW grundsätzlich nicht zugelassen.

A.1.5 Sicherung bei der Beförderung

Beladene Silofahrzeuge und Silocontainer, sind bei Aufenthalt so abzustellen, zu verschließen und ggf. zu überwachen, das eine Manipulation des Produktes auszuschließen ist.



Anlage 2

Verpackte Güter in Fahrzeugen und Containern

Der Selbstabholer oder Logistikdienstleister hat dafür zu sorgen, dass

- A.2.1 nur Fahrzeuge / Container mit besenreiner, trockener, nagelfreier sowie mit Gabelstaplern befahrbarer Ladefläche eingesetzt werden;
- A.2.2 nur Fahrzeuge / Container mit bordeigenen, wieder verwendbaren Ladungssicherungseinrichtungen, wie Sperrmittel (wie Spann- und Einsteckbretter oder verschiebbare Zwischenwände), Zurrmittel (wie genormte Gurte [LC = ≥ 2500 daN (gerader Zug) und STF 300 daN], Ketten, Seile, Netze) und Ladeflächen mit versenkbaren Zurrösen bzw. Haltepunkten eingesetzt werden;
- A.2.3 Wände, Boden und Dach sowie Türen, Türdichtungen und Wetterschutz in technisch einwandfreiem Zustand sind;
- A.2.4 die Ladung bis zur Entladestelle durchgehend zuverlässig gesichert ist und ggf. nachgesichert wird; dies gilt insbesondere bei Teilentladung, Umladung, Verkehrs- und witterungsbedingten Störungen; dazu zählen auch starke Brems- und/oder Ausweichmanöver
- A.2.5 Fahrzeuge, die eindeutig als solche des Lebens- und Futtermitteltransportes erkennbar sind oder aufgrund von Aufschriften vermuten lassen, dass Lebens- und Futtermittel befördert werden, grundsätzlich nicht zur Beladung gestellt werden.
- A.2.6 zur Beladung bereitgestellte Fahrzeuge keine Nahrungs-, Genuss- und Futtermittel angeladen haben und im Verlauf der Beförderung zu Produkten der DGW keine Nahrungs-, Genuss- und Futtermittel auf der gleichen Ladefläche zugeladen werden;
- A.2.7 die Belastbarkeit der Ladefläche hinsichtlich der Befahrbarkeit mit Gabelstaplern der Europäischen Norm EN 283 entspricht, und generell bezüglich der Aufbaustabilität der DIN EN 12642 entspricht (s. weitere Details auch Anlage 4);
- A.2.8 die Fahrzeuge Ladungssicherungseinrichtungen in ausreichender Anzahl und Dimensionierung mitführen, wie z.B. für palettierte Ladung oder Großpackmittel (IBC) pro Palettenreihe mindestens ein Spannungsgurt mit Ratsche gemäß EN 12195 Teil 2 in technisch einwandfreiem Zustand, mit denen die Ladungseinheiten kraftschlüssig oder formschlüssig (Direktzurren) fixiert



werden können (Abweichungen hiervon, zum Beispiel aufgrund vorgesehener formschlüssiger Verladung durch Ausstauung aller Leerräume, bedürfen der Zustimmung der DGW);

Anmerkungen (für alle Fahrzeugtypen):

Beim Niederzurren müssen die Spanngurte so angeschlagen werden, dass ein Überschreiten der max. zulässigen Fahrzeuggesamtweite von 2,55 m nicht möglich ist.

Es muss sichergestellt werden, dass Spanngurte während der Beförderung nicht vom Fahrzeug herabfallen oder die Ladung beschädigen können.

Das Verzurren über die Bordwände wird von DGW nicht gestattet.

A.2.9 Fahrzeuge müssen mit mindestens 13 Zurrpunkten (Zurrpunktbelastbarkeit 2000 daN) auf jeder Seite in gleichmäßigen Abständen ausgerüstet sein. Die Zurrpunkte müssen konstruktiv so an/in der Ladefläche positioniert sein, dass sie vor und nach dem Beladeprozess frei zugänglich sind und z.B. von der Ware auch bei ganzflächiger Beladung, nicht zugestellt werden können. Bei geschlossenem Fahrzeugaufbau muss ein Herausfallen der Zurrgurte ausgeschlossen sein. Ist die Zurrpunktposition ungünstig, so dass beim Niederzurren der Druckpunkt auf die Ladung nicht positioniert werden kann, so kann ein Mehraufwand zur Umsetzung der Ladungssicherung erforderlich werden.

A.2.10 bei Standard-Planenfahrzeugen (*Gardinenfahrzeuge s. Anlage 4*) die Einsteckbretter unbeschädigt und vollständig vorhanden sind, sofern diese zu dem Fahrzeugaufbau gehören (mindestens bis zur Oberkante der Ladung);

A.2.11 die Ladungssicherungseinrichtungen von Tautlinern / Curtainsider (*Gardinenfahrzeuge*) mindestens den Anforderungen der Anlage 4 entsprechen.

A.2.12 bei Einsatz von Kofferaufbauten diese mit einem geeigneten Rückhaltesystem (z. B. eine, in Bezug auf Beschaffenheit und Masse der zu übernehmenden Ladung, ausreichende Anzahl formschlüssig arretierbarer Teleskopstangen) für die Sicherung entgegengesetzt zur Fahrtrichtung ausgestattet sind;

Anmerkungen:

Sofern eine ausreichende Anzahl von Zurrpunkten nach EN 12 640 und Gurten vorhanden ist, kann die Ladung von DGW ersatzweise auch diagonal gezurrt werden.

Die Verwendung von Teleskopstangen, die nur über Reibschluss positioniert werden und folglich physikalisch weitestgehend unwirksam sind (ausgenommen für extrem leichte Güter mit einer Rückhaltekraft < 50 daN), wird von DGW nicht akzeptiert.

Beispiel:



Teleskopstangen zum Klemmen über Reibschluss (= **allein nicht ausreichend**)

Rückhaltesystem-Anschlagleisten für formschlüssige Arretierbarkeit (= **ausreichend**)

A.2.13 im Fall von durch DGW akzeptierten fremden Vorladungen, diese Vorladung auf den vom Selbstabholer zur Beladung bereitgestellten Fahrzeuge nach den geltenden Gesetzen und Richtlinien ordnungsgemäß gesichert ist;

Anmerkung:

Die Durchführung von Sicherungsmaßnahmen und/oder Umladungen von Vorladungen wird von DGW aus versicherungstechnischen Gründen abgelehnt. Erforderlichenfalls ist die ausreichende Ladungssicherung/Lastverteilung der Vorladung durch den Fahrer vor Ort vorzunehmen. Ist dies nicht möglich, kann das Fahrzeug von DGW abgelehnt werden.

A.2.14 falls sich auf dem zur Beladung bereitgestellten Fahrzeug Leerpaletten befinden, die die ordnungsgemäße Aufnahme der angemeldeten Ladung behindern, diese (die Zustimmung der DGW vorausgesetzt) entladen werden.

Anmerkungen:

Sollte die Entladung der die Beladung behindernden Leerpaletten nicht möglich sein bzw. die DGW nicht zustimmen, kann das Fahrzeug abgewiesen werden.

A.2.15 nur Container mit gültiger CSC-Zulassung (insbesondere Prüfdatum) oder alternativ einer gültigen ACEP-Zulassung gestellt werden;

A.2.16 nur Fahrzeuge / Container gestellt werden, die bordeigene, wieder verwendbare Ladungssicherungseinrichtungen haben, wie

- .1 Sperrmittel (wie Spann- und Einsteckbretter oder verschiebbare Zwischenwände),
- .2 Zurrmittel gem. EN 12195 Teil 2 (LC \geq 2500 daN (gerader Zug) mit einer STF von mindestens 300 daN und einer Länge des Losendes von 10 m und/oder



.3 weitere Zurrmittel, wie z.B. Ketten und Seile (sofern relevant) gem. EN 12195 Teil 3 und Teil 4 sowie

.4 Ladeflächen mit versenkbaren Zurrösen oder Zurrpunktschienen o.ä. bzw. Haltepunkten;

A.2.17 die Fahrzeuge (leer oder beladen) nicht mit geöffneten Bordwänden oder Laderaumtüren bewegt werden, wegen der damit verbunden Unfallgefahr. Diese Vorgabe gilt analog bei der Gestellung von Gardinenfahrzeugen gem. Anlage 4.



Anlage 3

Benutzung von Fährschiffen

Der Selbstabholer oder Logistikdienstleister hat dafür zu sorgen, dass

- A.3.1. die Reedereien ihm gegenüber nachweisen, wie sie die ordnungsgemäße Stauung und Sicherung der Trailer / Container an Bord sicherstellen und wie in Schlechtwetterperioden und Notfällen verfahren wird (DGW behält sich die Anforderung eines solchen Nachweises vor); und

- A.3.2 Containerchassis und sonstige Straßenfahrzeuge mit Einrichtungen versehen sind (ausreichend geeignete Laschpunkte, Vorrichtungen zur Blockierung des Federweges, etc.), die eine sichere Laschung an Bord ermöglichen und ein Verschieben der Beförderungseinheit bei Seegang verhindern.

Anlage 4

Anforderungen an Gardinenfahrzeuge (Curtainsider / Tautliner)

A.4.1 Inhaltsverzeichnis

- A.4.1 Inhaltsverzeichnis
- A.4.2 Einleitung
 - A.4.2.1 Flussdiagramm
- A.4.3 Definitionen
 - A.4.3.1 Anforderungen an die Ladungssicherung
 - A.4.3.2 Formschluss
 - A.4.3.3 Kraftschlüssige Ladungssicherung durch Niederzurren
 - A.4.3.4 Reibschluss
 - A.4.3.5 Diagonal- oder Direktzurren
- A.4.4 Anforderungen an die verschiedenen Fahrzeug-Aufbautypen / Konsequenzen
 - A.4.4.1 Allgemeine Anforderungen an alle Fahrzeug-Aufbautypen
 - A.4.4.2 Anforderungen an Gardinenfahrzeuge mit Zertifikat/Bescheinigung gem. DIN-EN 12642 (Code XL)
 - A.4.4.3 Anforderungen an Gardinenfahrzeuge mit Zertifikat/Bescheinigung gem. DIN-EN 12642 (Code L)
 - A.4.4.4 Anforderungen an Gardinenfahrzeuge ohne Nachweis der Aufbaufestigkeit (nicht in DIN-EN 12642 aufgeführt)
 - A.4.4.5 Gardinenfahrzeuge, ohne Nachweis der Aufbaufestigkeit (nicht in DIN-EN 12642 aufgeführt) mit technischen Defiziten, die abgelehnt werden
- A.4.5 Besondere Verladebedingungen
 - A.4.5.1 Mit Fremdware angeladene Fahrzeuge
 - A.4.5.2 Besonderheiten zur Ladungssicherung im kombinierten Verkehr Straße → See/Fährschiff
 - A.4.5.3 Besonderheiten zur Ladungssicherung im kombinierten Verkehr Straße → Schiene
 - A.4.5.4 Doppellagige Verladeweise (Ausnahme)

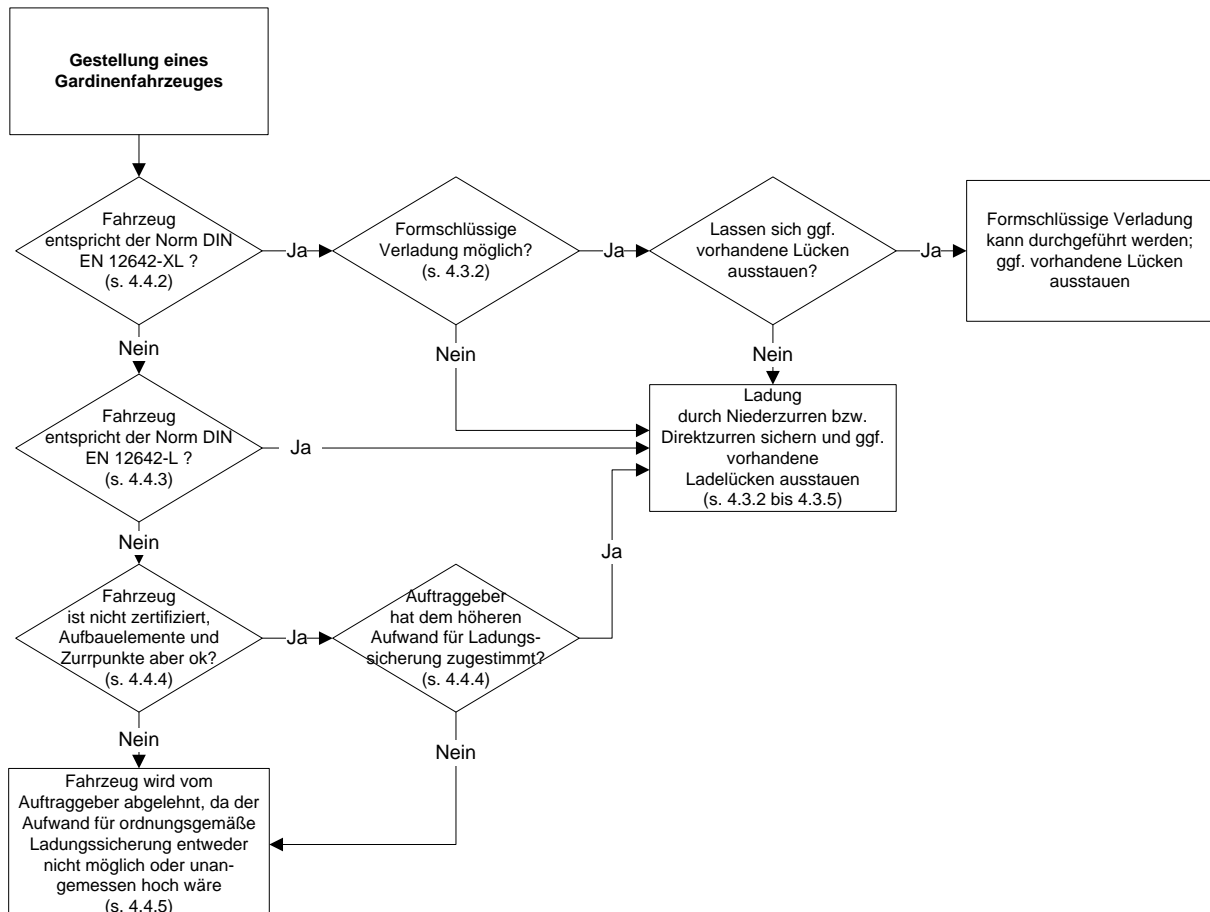
A.4.2 Einleitung

Ziel der nachfolgenden Ausführungen ist es, Transporte möglichst sicher, schnell und günstig im Sinne aller Beteiligten durchzuführen. Dabei werden neue Fahrzeug-Aufbautypen berücksichtigt, die den Aufwand bei der Ladungssicherung reduzieren, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen. Im Fokus steht dabei die Anwendung formschlüssiger Ladungssicherungsverfahren, die bezüglich der Effizienz und Umsetzbarkeit in die Praxis für die Sicherheit und die Anwender am vorteilhaftesten sind.

Hierzu werden in Abschnitt A.4.4 die Anforderungen an die unterschiedlichen Varianten dieser Fahrzeuggattungen aufgezeigt.

Das selbsterklärende Flussdiagramm (s. nachstehend) veranschaulicht, welche Fahrzeug-Aufbautypen der DGW bevorzugt werden (da am effektivsten nutzbar), welche von DGW ggf. nur geduldet werden (da mit erhöhtem Aufwand für die Ladungssicherung verbunden) und welche von der DGW nicht akzeptiert werden können (da aufgrund technischer Defizite entweder keine ordnungsgemäße Ladungssicherung bzw. nur durch unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich ist) und folglich abgewiesen werden. Die Prüfnorm gilt generell für Fahrzeugaufbauten (auch z.B. Bordwand- und Kofferaufbauten) über 7,5 to zulässiges Gesamtgewicht (siehe auch Anlage 2).

A.4.2.1 Flussdiagramm





A.4.3 Definitionen

A.4.3.1 Anforderungen an die Ladungssicherung

A.4.3.1.1 StVO § 22 (neu ab 1.1.2006)

„(1) Die Ladung sowie Geräte, Spannketten und sonst. Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung weder ganz noch teilweise verrutschen, umfallen, hin – und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.“

A.4.3.2 Formschluss

Unter Formschluss versteht man z.B. das vollständige Ausstauen einer Fahrzeugladefläche.

Der Begriff Formschluss muss in Verbindung mit dem Thema Ladungssicherung auch in Abhängigkeit von Gewicht und Größe der Verpackung/Ladeeinheit wie folgt betrachtet werden; eine Hilfestellung für die Anwendung bei der Verladung von Ladeeinheiten mit CP 1, CP 2 und CP 3-Paletten sollen folgende Beschreibungen geben:

- Max. Ladelücke pro Paletteneinheit in Fahrtrichtung ≤ 1 cm (in Summe max. 4 cm nach max. 4,8 Lademetern).
- Max. Ladelücke pro Palettenreihe quer zur Fahrtrichtung ≤ 5 cm (bezogen auf eine max. Innenbreite von 2480 mm.).
- Ladelücken, die die o. g. Grenzen überschreiten, sind auszustauen oder die Ladungssicherung über kraftschlüssige Verfahren herzustellen.

Voraussetzung für eine formschlüssige Verladung ist eine ausreichend stabile Ladeeinheit/Verpackung, die umschlag- und transportsicher ist (Verladerpflicht) und die entstehenden Beschleunigungskräfte kompensieren kann.

Beispiele für Formschluss bei Fahrzeugaufbauten (auch nachrüstbar) mit hoher Seitenstabilität nach DIN-EN 12642 Code XL:

Sicherung von FIBC und Sackware:

Bild 4



Außenansicht

Bild 5



Kammerbildung

Bild 6



Ausstauen

A.4.3.3 Kraftschlüssige Ladungssicherung durch Niederzurren

Festsetzen von Ladungen durch permanente Krafteinwirkung beim Niederzurren. Das Niederzurren erfolgt mittels Mehrweggurt nach EN 12195 Teil 2.

Bild 7



Niederzurren

Bild 8



Gurtetiket

4.3.4 Reibschluss

Reibschluss wird erzeugt durch zusätzliches Festsetzen von Ladungen, indem die Reibung zwischen den Werkstoffpaaren erhöht wird. Um eine dauerhafte Wirksamkeit der Reibung zu erhalten, ist die Kombination mit Niederzurren und/oder Direktzurren erforderlich.

Bei Werkstoffpaarungen Holzpalette / Siebdruckboden kann im Regelfall von einem Reibbeiwert von μ (my) = 0,25 ausgegangen werden. Sollten diesbezüglich Zweifel bestehen, ist die Reibung, soweit rechnerisch erforderlich, zu erhöhen (z. B. durch reibwerterhöhende Mittel).

A.4.3.5 Diagonal- oder Direktzurren

Beim Diagonalzurren handelt es sich um ein formschlüssiges Verfahren zur Ladungssicherung und ist z. B. mit Mehrweggurten leicht umsetzbar.

Bild 9



Direktzurren kombiniert mit Niederzurren

A.4.4 Anforderungen an die verschiedenen Fahrzeug-Aufbautypen / Konsequenzen

A.4.4.1 Allgemeine Anforderungen an alle Fahrzeug-Aufbautypen

- Fahrzeug/Laderaum/Ladefläche müssen bei der Bereitstellung in technisch einwandfreiem und sauberem Zustand sein.
- Die Ladungen müssen wenn immer möglich über Formschluss gesichert werden.
- Ausrüstungen wie z.B. Zurrgurte, Zurrpunkte oder die Aufbauelemente wie z. B. Stirnwände und Seitenkonstruktionen müssen sich in technisch einwandfreiem Zustand befinden.
- Spriegelbretter müssen mindestens bis zur Ladungsoberkante in technisch einwandfreiem Zustand vorhanden sein.
- Bei einem 13,6 m Sattelaufleger müssen mindestens 13 Paar Zurrpunkte (in gleichmäßigen Abständen) vorhanden sein.



- Ladeflächen müssen trocken, frei von Anhaftungen und Schmutz (besenrein) sein. Ist dies nicht der Fall, muss vor der Beladung der Mangel durch den Fahrer behoben werden.
- Der Reibbeiwert des Fahrzeugbodens zu Holz muss mindestens 0,25 (μ -Wert) betragen.
- Wenn ladungsabhängig reibwerterhöhende Mittel zum Einsatz kommen müssen, werden diese von DGW bereitgestellt.

Bei Mängeln zu o. a. Anforderungen kann die Beladung der DGW abgelehnt werden (individuelle Einzelfallentscheidung).

A.4.4.2 Anforderungen an Gardinenfahrzeuge mit Zertifikat/Bescheinigung gem. DIN-EN 12642 (Code XL)

Dies sind Fahrzeugaufbauten, die verkehrsübliche Beschleunigungskräfte z.B. infolge Vollbremsungen oder Ausweichmanövern sicher aufnehmen können. Hierbei muss die Ladung nach kurzzeitiger Bewegung durch den Fahrzeugaufbau wieder in die Ausgangslage zurückgestellt werden können. Fahrzeugaufbauten nach Code XL eignen sich für formschlüssige Verladung und sind somit die vorteilhafteste Gardinenfahrzeuggattung für eine effiziente Ladungssicherung.

Für den Fahrzeugaufbau nach EN 12642 Code XL muss ein gültiges Zertifikat mitgeführt werden.

Ist eine formschlüssige Verladung bedingt durch die Ladung nicht möglich, muss die Ladungssicherung kraft- und/oder reibschlüssig vorgenommen werden. Insofern müssen auch bei XL-codierten Fahrzeugen immer mindestens 12 Spanngurte mitgeführt werden.

A.4.4.3 Anforderungen an Gardinenfahrzeuge mit Zertifikat/Bescheinigung gem. DIN-EN 12642 (Code L)

Fahrzeugaufbauten, die verkehrsübliche Beschleunigungskräfte z.B. infolge Vollbremsungen oder Ausweichmanövern nur teilweise aufnehmen können. Bei diesem Fahrzeugtyp muss ein personeller und materieller Mehraufwand zur Ladungssicherung betrieben werden. Diese materiellen Mehraufwendungen sind z.B. Holzpaletten, Anti-Rutschmatten und Mehrweg-Zurrgurte.

Für den Fahrzeugaufbau nach EN 12642 Code L muss ein gültiges Zertifikat mitgeführt werden, in dem angegeben sein muss, für welche Ladungen, die über Formschluss gesichert

werden können, es gültig ist.

Ist eine formschlüssige Verladung bedingt durch die Ladung nicht möglich, muss die Ladungssicherung kraft- und/oder reibschlüssig vorgenommen werden. Insofern müssen auch bei L-codierten Fahrzeugen immer mindestens 12 Spanngurte mitgeführt werden.

A.4.4.4 Anforderungen an Gardinenfahrzeuge ohne Nachweis der Aufbaufestigkeit (nicht in DIN-EN 12642 aufgeführt)

Fahrzeugaufbauten, die verkehrsübliche Beschleunigungskräfte z.B. infolge Vollbremsungen oder Ausweichmanövern nicht aufnehmen können. Bei diesem Fahrzeugtyp muss von einem deutlichen personellen und materiellen Mehraufwand ausgegangen werden. Je nach Ladung muss damit gerechnet werden, dass eine Beladung z.B. aus Mangel an Zurrpunkten abgelehnt werden muss.

Die materiellen Mehraufwendungen sind z.B. Holzpaletten, Anti-Rutschmatten und Mehrweg-Zurrgurte oder zusätzliche Holzgestelle.

Die Gestellung von Fahrzeugen diese Gattung bedarf der ausdrücklichen Zustimmung der DGW.

A.4.4.5 Gardinenfahrzeuge, ohne Nachweis der Aufbaufestigkeit (nicht in DIN-EN 12642 aufgeführt) mit technischen Defiziten, die abgelehnt werden

Die folgenden Bilder zeigen beispielhaft Fahrzeuge, die wegen technischer Mängel abgelehnt werden müssen:

Bild 10



Bild 11



zu

Bild 12



geringe
Zurrpunkte

Anzahl
defekte/zu

A.4.5 Besondere Verladebedingungen

A.4.5.1 Mit Fremdware angeladene Fahrzeuge

Werden Fahrzeuge bereitgestellt, auf denen sich bereits fremde Ladung auf der Ladefläche befindet, muss diese bereits ausreichend gesichert sein. Ist das nicht der Fall, wird dem Fahrzeugführer die Gelegenheit gegeben, die Fremdware ordnungsgemäß zu sichern. Ist ihm dies nicht möglich, wird die Beladung dieses Fahrzeugs, auch wenn es ansonsten alle Voraussetzungen erfüllt, von DGW abgelehnt.



A.4.5.2 Besonderheiten zur Ladungssicherung im kombinierten Verkehr/Straße → See/Fähre

Die Verpackungen bzw. Ladeeinheiten müssen die während des Transportes über See entstehenden Beschleunigungskräfte in horizontaler, insbesondere aber auch in vertikaler Richtung aufnehmen können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gemäß CTU-Packrichtlinie im Fährverkehr Querschleunigungen von 0,5g (Ostsee) und 0,7g (Nordsee) auf die Ladung wirken können.

Im Seeverkehr muss bezüglich der vertikal entstehenden Beschleunigungskräfte ggf. zusätzlich durch Niederzurren gesichert werden.

Auf dieses Niederzurren darf nur verzichtet werden, wenn

- die Ladung formschlüssig verladen werden kann,
- der Fahrzeugaufbau die nach DIN EN 12642 Code XL geprüft ist und die im See (Fähr)verkehr
- entstehenden Beschleunigungskräfte gemäß DIN-EN 12642 Code XL über Formschluss sicher aufnehmen kann

Werden o. a. Voraussetzungen nicht erfüllt, muss mit deutlich längeren Ladezeiten gerechnet werden, die vom Selbstabholer oder Logistikdienstleister entsprechend zu berücksichtigen sind.

A.4.5.3 Besonderheiten zur Ladungssicherung im kombinierten Verkehr/Straße → Schiene

Bei der Auswahl der Transportmittel sind bezüglich der Ladungssicherung die erhöhten Beschleunigungskräfte von 1g (in beide Fahrrichtungen) zu berücksichtigen.

A.4.5.4 Doppellagige Verladeweise

Eine doppellagige Verladeweise ist bei DGW unzulässig