

TERMINAL-CHECK-IN

WAS SIE ALS AUFLIEFERER VON
LADEEINHEITEN WISSEN SOLLTEN



IMPRESSUM / HERAUSGEBER

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG

Postfach 70 06 64 · D-60556 Frankfurt am Main · Zum Laurenburger Hof 76 · D-60594 Frankfurt am Main
Telefon +49 69/7 95 05-0 · Fax +49 69/7 95 05-119 · E-Mail info@kombiverkehr.de · Internet www.kombiverkehr.de
Copyright © Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG, Frankfurt am Main, 2010

DB Schenker Rail Deutschland AG

Marktbereich Intermodal · Rheinstraße 2a · 55116 Mainz
Internet www.db-intermodal.com · E-Mail info@db-intermodal.com



TO YOUR ADVANTAGE.



VORWORT



Die Beförderung von Ladeeinheiten auf der Schiene stellt besondere Anforderungen an die Transportsicherheit, die zum Teil über die Bestimmungen zur Ladungssicherung und der Verkehrssicherheit im Straßengüterverkehr hinausgehen. Für den Schienentransport sind neben der Ladungssicherung auch ein einwandfreier baulicher Zustand sowie eine korrekte Zulassungskennzeichnung der Ladeeinheit nötig. Informationen zur Ladungssicherung im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße können dem BGL-Praxishandbuch „Laden & Sichern“ entnommen werden*.

Die Kontrolle auf Einhaltung der schienenseitigen Beförderungsbestimmungen erfolgt durch den Wagenmeister des beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmens. Die Ladeeinheiten werden jedoch bereits bei Anlieferung im sogenannten „Terminal-Check-in“ voruntersucht. Der Check-in ermöglicht eine frühzeitige Erkennung von Schäden an Ladeeinheiten, die zu einem Transportausschluss führen. Unnötige Verzögerungen im weiteren Transportablauf werden damit vermieden.

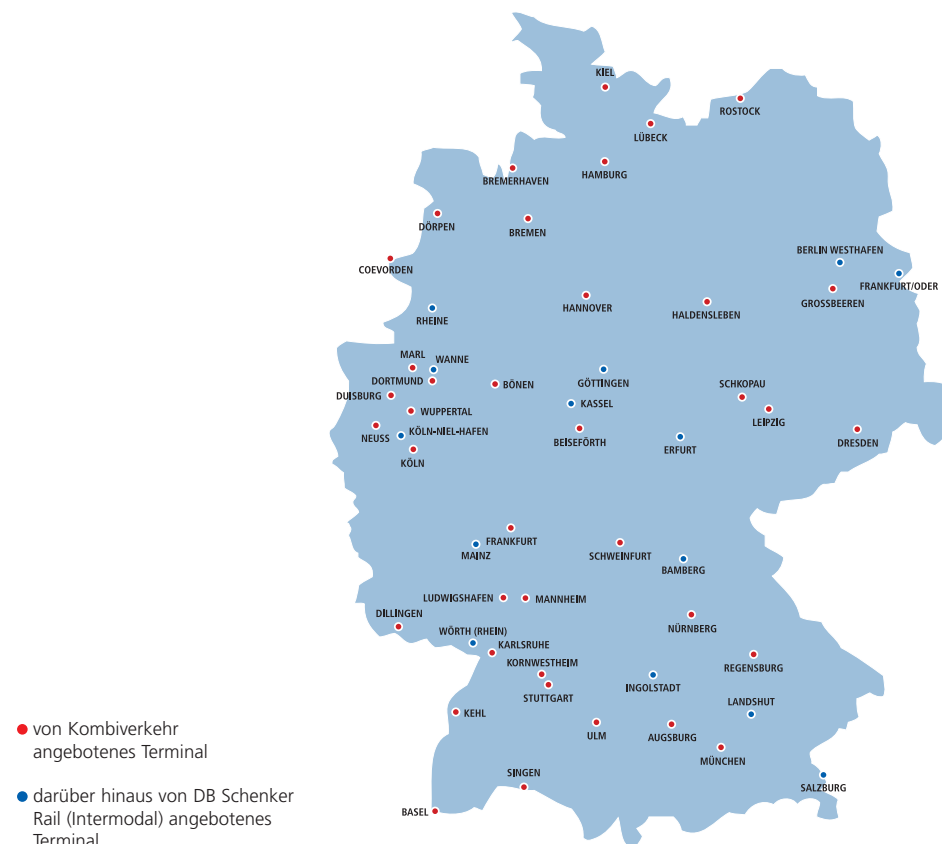
Mit der vorliegenden bebilderten Broschüre erhalten Sie einen Überblick der wichtigsten Sicherheitskriterien und Transportrichtlinien für intermodale Ladeeinheiten. Darüber hinaus sind eine Reihe wichtiger Informationen zur Kodifizierung von Ladeeinheiten sowie der Beförderung von Gefahrgütern und Abfällen aufgeführt.

Kombiverkehr und der Intermodal-Bereich von DB Schenker haben bei der Erstellung die wichtigsten Basisinformationen sowie Fragestellungen aus dem operativen Geschäft einfließen lassen. Auf Grund der Komplexität erheben wir jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Für Anregungen und Ergänzungen sind wir jederzeit dankbar.

Selbstverständlich stehen Ihnen unsere in dieser Broschüre genannten Ansprechpartner jederzeit für Detailinformationen zur Verfügung.

*Mehr Informationen hierzu erhalten Sie unter www.kombiverkehr.de > Wissen > Technik > Ladungssicherung.

TERMINALSTANDORTE IN DEUTSCHLAND



WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN ZU DEN TERMINALS

■ Im Internet unter www.kombiverkehr.de > Kundeninformationen > Terminals & Agenturen finden Sie weiterführende Informationen zu allen nationalen und internationalen Terminals, unter anderem Adress- und Kontaktinformationen, Öffnungszeiten und Buchungshinweise.

INHALTSVERZEICHNIS

TERMINAL-CHECK-IN	6
DIE FUNKTION DES TERMINAL-CHECK-IN	6
DER ABLAUF DES TERMINAL-CHECK-IN	8
TRANSPORTRICHTLINIEN FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR	10
WAS GENERELL FÜR ALLE LADEEINHEITEN ZU BEACHTEN IST	10
TRANSPORTRICHTLINIEN FÜR LADEEINHEITEN MIT PLANENAUFBAUTEN	13
BESONDERHEITEN BEI LADEEINHEITEN MIT PLANENAUFBAUTEN IN CURTAINSIDERAUSFÜHRUNG	16
TRANSPORTRICHTLINIEN FÜR SATTELANHÄNGER	17
TRANSPORTRICHTLINIEN FÜR WECHSELBEHÄLTER	18
TRANSPORTRICHTLINIEN FÜR CONTAINER	18
BESONDERHEITEN BEI TANKCONTAINERN	20
WAS BEI DER BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRGUT UND ABFÄLLEN ZU BEACHTEN IST	22
IHRE ANSPRECHPARTNER BEI KOMBIVERKEHR UND DB SCHENKER RAIL (INTERMODAL)	23

TERMINAL-CHECK-IN

DIE FUNKTION DES TERMINAL-CHECK-IN

Das Terminal-Check-in dient insbesondere der Feststellung und Dokumentation eventuell vorhandener Beschädigungen oder Mängel der per Straße durch den Kunden bzw. Umfuhren angelieferten Ladeeinheiten. Ziel ist eine lückenlose und durchgängige Schadensdokumentation innerhalb der Transportkette. Zusätzlich wird während des Terminal-Check-in die Verlade- und Versandfähigkeit der Ladeeinheit überprüft und festgestellt. Das heißt, bei der Eingangsuntersuchung werden die angelieferten Ladeeinheiten, noch vor der endgültigen schienenseitigen Ausgangsprüfung durch das zuständige Eisenbahnverkehrsunternehmen, auch vom Check-in-Personal auf Transport- und Verladefähigkeit geprüft. Durch das frühzeitige Erkennen etwaiger Transporthindernisse an den Ladeeinheiten im Rahmen der Anlieferung, kann im Idealfall die Beanstandung noch vor Ort rechtzeitig beseitigt und so ein Ausschluss der Ladeeinheit vom Schienentransport verhindert werden.

Häufige Mängel oder Schäden, die zu einem Transportausschluss führen, sind beispielsweise:

- Eine fehlende oder ungültige Kodifizierung bzw. Gefahrgutkennzeichnung
- Ladungsvershub, verursacht durch fehlende Steckbretter und mangelhafte Ladungssicherung
- Beschädigungen der Zollschnüre oder fehlende Zollplomben
- Geöffnete oder nur unzureichend gesicherte Türen und Planen
- Schwerwiegende Beschädigungen an den Greifkanten oder Eckbeschlägen

Bitte beachten Sie, dass sich das für den Schienentransport zuständige Eisenbahnverkehrsunternehmen eine endgültige Prüfung der Versandfähigkeit der Ladeeinheit vorbehält und abschließend entscheidet.



stark beschädigter Container



Unfall aufgrund unzureichender Ladungssicherung



veränderte Gefahrgutkennzeichnung



beschädigte Greifkante



beschädigter Wechselbehälter



verrutschte Ladung aufgrund unzureichender Ladungssicherung

DER ABLAUF DES TERMINAL-CHECK-IN

Vor der agenturseitigen Abwicklung des Transportes wird die am Terminal angelieferte Ladeeinheit zunächst durch das Check-in-Personal einer augenscheinlichen Überprüfung unterzogen. Die ermittelten Daten werden in einem Check-in-Protokoll dokumentiert. Es werden insgesamt drei Durchschläge angefertigt, die für das anliefernde Transportunternehmen, die Agentur und den Terminalbetreiber bestimmt sind. Das Protokoll wird vom Check-in-Personal, dem Lkw-Fahrer des Transportunternehmens und den Mitarbeitern der Agentur quittiert.

Im Check-in-Protokoll werden unter anderem die vorhandenen Beschädigungen, eventuelle Besonderheiten der Ladeeinheit, wie beispielsweise vorhandene Plomben oder Gefahrgut- bzw. Abfallkennzeichnungen, sowie die generelle Versandfähigkeit dokumentiert. Nach erfolgter Zulassung zum Transport durch das Check-in-Personal übergibt der Lkw-Fahrer einen Durchschlag an das Personal der Agentur zur Erstellung des Versandauftrages. Sollte die angelieferte Ladeeinheit nicht für den Versand zugelassen werden, muss das Check-in-Protokoll ebenfalls vorgelegt werden. In diesem Fall wird zwischen Agenturpersonal und dem aufliefernden Transportunternehmen das weitere Vorgehen abgestimmt. Idealerweise kann durch gezielte Maßnahmen zur Instandsetzung, die Versandfähigkeit der Ladeeinheit kurzfristig noch erreicht werden.

	Check-In / und Meldenetzteil LE für Gefährdet	Datum/Uhrzeit																																																																												
	Versandabnahmeh LE Kennzeichnung CZ TC ⁽¹⁾ <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%; height: 20px;"></td> <td style="width: 25%; height: 20px;"></td> <td style="width: 25%; height: 20px;"></td> <td style="width: 25%; height: 20px;"></td> </tr> </table> Länge (Fuß) Breite (Fuß/ m) Höhe (Fuß/ m) Profil C <table border="1" style="display: inline-table; width: 60px;"><tr><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td></tr></table> (nach Verleiderichtlinie Band Z) LE mit oberen Eckbeschlägen: CSC Sicherheitszulassungsschild mit ACEP ja ☐ CSC Sicherheitszulassungsschild ohne ACEP ☐ Hersteller- / Prüftafelnummer <table border="1" style="display: inline-table; width: 80px;"><tr><td style="width: 20px; height: 15px;"></td><td style="width: 20px; height: 15px;"></td><td style="width: 20px; height: 15px;"></td><td style="width: 20px; height: 15px;"></td><td style="width: 20px; height: 15px;"></td><td style="width: 20px; height: 15px;"></td></tr></table> Registrier-Nr. / amt. Kennzeichen WB/ TWB/ SAnh/ TSAnh: <table border="1" style="display: inline-table; width: 120px;"><tr><td style="width: 30px; height: 15px;"></td><td style="width: 30px; height: 15px;"></td><td style="width: 30px; height: 15px;"></td><td style="width: 30px; height: 15px;"></td></tr></table> Profil/ Längencode S <table border="1" style="display: inline-table; width: 60px;"><tr><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table; width: 100px;"> <tr> <td style="width: 25px; height: 20px;"></td> <td style="width: 25px; height: 20px;"></td> <td style="width: 25px; height: 20px;"></td> <td style="width: 25px; height: 20px;"></td> </tr> </table> Profil cm Kompatibilitätsklasse S <table border="1" style="display: inline-table; width: 60px;"><tr><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td></tr></table> P <table border="1" style="display: inline-table; width: 60px;"><tr><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td></tr></table> J+ <table border="1" style="display: inline-table; width: 60px;"><tr><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td></tr></table> Kodifizierung fehlt Prov. Kodifizierung: ☐ Nur 1 Kodexnummernschild vorh.: gültig bis ☐ Anzahl Plomben Anzahl Zeichen Abtafelung „A“ ja Zeichen ja Zeichen Schadcode(s) LE <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;">1 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table></td> <td style="width: 25%;">(4) <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table></td> </tr> <tr> <td>2 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table></td> <td>5 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table></td> </tr> <tr> <td>3 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table></td> <td>6 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table></td> </tr> </table> * Falls Schäden durch vorhandene Codes nicht eindeutig zugewiesen werden können, ist dies anzugeben. Betriebseinführung ja ☐ Ausweisung aus sonstigen Gründen ja ☐ (ggf. mit Agentur oder EVU abstimmen) Im Fall des wiederholten Checks nach vorheriger Abweisung: Ausschlussgrund angeben: _____ Unterschrift Checkder _____ Unterstützung und Stempel für vollständig ausgefülltes Check-Protokoll Name des Fahrers (Blockschritt) _____ Unterschrift des Fahrers _____ Unterstützung und Stempel Checker _____ Unterschrift und Stempel Agentur _____ Gefahrgut nein ☐ Verschleiß/ Plombenanlagen erforderlich nein ☐ Das Fehlen von Schadenangaben, insbesondere von Gebrauchsspuren dient nicht als Nachweis für den intakten Zustand der LE bei der nächsten Beförderung. ⁽¹⁾ Nichtanwendbar bei Schienen																																							1 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table>					(4) <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table>					2 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table>					5 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table>					3 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table>					6 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table>					Auflieferer/ Kfz-Kennzeichen Orange-farbene Kennz. Heck (SAnh.) ja ☐ nein ☐ seitlich ja ☐ nein ☐ Kammer 1 Kammer 2 Kammer Gefahrgut ja ☐ ja ☐ ja ☐ nein ☐ nein ☐ nein ☐ Nur zur Kennz. der Gefahr UN-Nr. <table border="1" style="display: inline-table; width: 60px;"><tr><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td></tr></table> Ladesignalschritt (nur bei TSAnh. und TC) und ggf. Tankcodierung Kammer 1 _____ Kammer 2 _____ Kammer 3 _____ Großtafel <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%; height: 40px;"></td> <td style="width: 25%; height: 40px;"></td> <td style="width: 25%; height: 40px;"></td> <td style="width: 25%; height: 40px;"></td> </tr> </table> Höchstzulässige Fullmenge in kg (nur TC, Ki, B) _____ IDMG ja ☐ nein ☐ Zusätzliche Kennz. Begleitete Einheit ☐ Begrenzte Menge (LQ/LD, DT) ☐ Meeresverschmutzungsgefahr ☐ Umweltgefährlicher Stoff ☐ Kennzeichnung in ordnungsgemäßem Zustand ja ☐ nein ☐ Falls nein: _____ Erkennbare Sicherungseinrichtungen unbeschädigt? ja ☐ nein ☐								
1 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table>					(4) <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table>																																																																									
2 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table>					5 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table>																																																																									
3 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table>					6 <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px;"><tr><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td><td style="width: 10px; height: 15px;"></td></tr></table>																																																																									
Agentur																																																																														

Check-in-Protokoll für Ladeeinheiten mit Gefahrgut

Check-In / und Meldezettel LE 1		Datum/Uhrzeit	
Versandbahnhoff		Aufflieferer / Kfz- Kennzeichen	
Kennzeichnung C/ TC¹⁾ Länge (Fuß) _____ Breite (Fuß/m) _____ Profil C _____ Höhe (Fuß/m) _____ (nach Verladorichtlinie Band Z) Mit oder ohne Eckbeschlägen: CSC Sicherheitszulassungsschild mit ACEP ☐ ja CSC Sicherheitszulassungsschild ohne ACEP _____ Hersteller-/ Prüfdatum _____		Kennzeichnung C/ TC¹⁾ Länge (Fuß) _____ Breite (Fuß/m) _____ Profil C _____ Höhe (Fuß/m) _____ (nach Verladorichtlinie Band Z) Mit oder ohne Eckbeschlägen: CSC Sicherheitszulassungsschild mit ACEP ☐ ja CSC Sicherheitszulassungsschild ohne ACEP _____ Hersteller-/ Prüfdatum _____	
Registrier- Nr./ amt. Kennzeichen WB/ TWB/ SAnH/ TSAnh ¹⁾ _____ Profil/ Längencode S _____ C _____		Registrier- Nr./ amt. Kennzeichen WB/ TWB/ SAnH/ TSAnh ¹⁾ _____ Profil/ Längencode S _____ C _____	
 S (P) Profil cm Kompatibilitätscode Kodifizierung fehlt Prov. Kodifizierung. Anzahl Plomben Abfallschid „A“ ja		 S (P) Profil cm Kompatibilitätscode Kodifizierung fehlt Prov. Kodifizierung. Anzahl Plomben Abfallschid „A“ ja	
Nur 1 Kodenummernschild vorh. gültig bis Zahlen Zahlen Zahlen		Nur 1 Kodenummernschild vorh. gültig bis Zahlen Zeichen Zahlen	
Schadcode(s) LE 1 * 1 4 7 _____ 2 5 8 _____ 3 6 9 _____		Schadcode(s) LE 2 * 1 4 7 _____ 2 5 8 _____ 3 6 9 _____	
* Falls Schäden durch vorhandene Codes nicht eindeutig zugeordnet werden können, sind diese mit 99 zu erfassen und zu beschreiben.			
Betriebsgefährdung ja ☐ Ausschluss aus sonstigen Gründen (ggf. mit Agentur oder EVU abstimmen) ja ☐ Im Fall des wiederholten Checks nach vorheriger Abweisung: Ausschlußanmeldung wurden begonnen. LE ist versandt!		Betriebsgefährdung ja ☐ Ausschluss aus sonstigen Gründen (ggf. mit Agentur oder EVU abstimmen) ja ☐ Unterschrift Checkv _____ Unterschrift des Fahrers _____ Unterschrift und Stempel Agentur _____	
Unterschrift und Stempel für vollständig ausgefülltes Check-Protokoll Name des Fahrers (Blockschrift) _____ Unterschrift und Stempel Checker _____ Gefahrt nein ☐ Verschmutzt/ Plombenangaben erforderlich nein ☐ Das Fehlen von Schadenangaben und Gebrauchspuren dient nicht als Nachweis für den intakten Zustand der LE bei der Aufflieferung. ¹⁾ nichtzuverwendendes streichen			

Check-in-Protokoll für Ladeeinheiten ohne Gefahrgut

HINWEIS

- Bitte achten Sie darauf, offensichtliche Mängel oder Schäden an Ihrer Ladeeinheit bereits vor der Anlieferung im Terminal zu beseitigen, damit es erst gar nicht zu Transportausfällen oder unnötigen Standzeiten am Terminal kommt.

TRANSPORTRICHTLINIEN FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR

WAS GENERELL FÜR ALLE LADEEINHEITEN ZU BEACHTEN IST

- Die Ladeeinheit muss eine gültige Kodifizierung (ISO-Kennzeichnung oder UIC-Kodifizierung) aufweisen, das heißt, für den Schienentransport technisch zugelassen sein.
- Bei der Beförderung von Gefahrgut bzw. Abfällen muss eine vollständige und korrekte Kennzeichnung an der Ladeeinheit angebracht sein.
- Zu verzollende Ladeeinheiten benötigen die entsprechenden zollrelevanten Begleitdokumente und Zollplomben. Zollplomben und Zollsiegel müssen in einem einwandfreien Zustand sein.
- Die Ladung muss nach den gültigen Richtlinien im Kombinierten Verkehr verladen und gesichert sein (siehe auch Praxishandbuch BGL/BGF „Laden und Sichern“, Band 2, Ladungssicherung im kombinierten Ladungsverkehr Straße/Schiene). Beim Transport von Stahl-Coils gelten besondere Verladevorschriften, die zu beachten sind.
- Alle Türen, Stirnwände und Seitenborde der Ladeeinheit müssen geschlossen und fixiert sein.
- Alle Scharniere an Türen und Bordwänden müssen in einem einwandfreien Zustand sein.
- Seiten- und Stirnwände sowie die tragenden Teile einer Ladeeinheit dürfen keine starken Verbeulungen oder Risse aufweisen.

- Bei einer Ladeeinheit, die mit Greifzangen umgeschlagen wird, müssen die vorhandenen Greifkanten in einwandfreiem Zustand sein. Oberhalb jeder Greifkante ist ein gelber bzw. kontrastfarbener ca. 100 mm breiter Orientierungstreifen für die Kranverladung erforderlich. Eventuell angebrachte Planenschutzbleche oberhalb der Greifkanten dürfen nicht über deren Anschlagfläche hinausragen, verbogen oder lose sein.
- Es ist darauf zu achten, dass die für die Begleitdokumente vorgesehene Dokumentenbox oder -tasche an der Ladeeinheit unbeschädigt ist.
- Beladene Ladeeinheiten müssen generell an den Verschlusseinrichtungen über geeignete Sicherungsmittel (z. B. Plomben, Sicherheitsschlösser) verfügen.



unbeschädigte Plombe



offene Seitenplane



Greifkante mit korrekter Markierung



Dokumentenbox



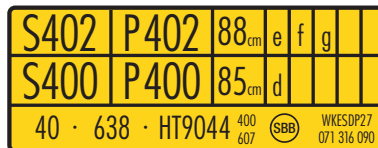
Kodifizierungsschild für Sattelanhänger (auslaufend)



Kodifizierungsschild für Megatrailer



Kodifizierungsschild für (Tank-) Wechselbehälter

Kodifizierungsschild für Sattelanhänger
(Stützbockhöhe 98 cm)Kodifizierungsschild für Sattelanhänger
(zugelassen für mehrere Stützbockhöhen)

KODIFIZIERUNGSSCHILD FÜR SATTELANHÄNGER UND (TANK-) WECHSELBEHÄLTER

- Für den Transport im Kombinierten Verkehr müssen alle Ladeeinheiten an beiden Längsseiten eine gültige KV-Kodifizierung aufweisen. Das gelbe Kodifizierungsschild ist für alle Ladeeinheiten (z.B. Sattelanhänger, (Tank-) Wechselbehälter), die per Greifzange umgeschlagen werden, erforderlich. Gleiches gilt für alle Ladeeinheiten, deren Abmaße von den gängigen ISO-Abmaßen (20, 30, 40, 45 Fuß) abweichen. Es dient darüber hinaus nicht nur als Kennzeichnung der technischen Zulassung, sondern erleichtert auch im Terminalbetrieb die richtige Zuordnung von Ladeeinheit und Wagen. Der inhaltliche Aufbau kann sich je nach Ladeeinheitentyp voneinander unterscheiden.

Weitere Detailinformationen zur Kodifizierung von Ladeeinheiten erhalten Sie im Internet unter:

www.kombiverkehr.de > Wissen > Technik > Ladeeinheiten > Kodifizierung

TRANSPORTRICHTLINIEN FÜR LADEEINHEITEN
MIT PLANENAUFBAUTEN

- Das Ladegut darf nicht an der Plane anliegen.
- Die Planen müssen in einem verkehrssicheren Zustand sein. Kleine Löcher oder Risse bis 3 cm Durchmesser bzw. Länge sind zulässig, größere Beschädigungen müssen überklebt bzw. geschweißt werden.
- Die Fallriemen müssen durch alle Planenösen gezogen sein. Bei fehlenden Planenösen muss der Fallriemen mit Draht oder Plastikstrips gesichert werden.
- Die Planenösen müssen in einwandfreiem Zustand sein.
- Der Abstand der Planenösen darf maximal 200 mm und im Bereich der Rungen und Türverschlüsse maximal 300 mm betragen.
- Planensicherungen mit Zickzackverschnürung über einfache Haken sind nicht zulässig.
- Die äußeren Dachspriegel dürfen nicht verbogen sein (Plane hängt durch). Eine Ladeeinheit mit weniger als drei horizontalen Einsteckbrettern (längs- und heckseitig) zwischen den Rungen des Aufbaus ist nicht zulässig. Die Rungen dürfen nicht schräg eingesteckt sein.

- Das TIR-Seil (Sicherungsseil) muss durch die Planenösen gezogen sein. Maximal drei fehlende, jedoch nicht nebeneinanderliegende Planenösen der waagerechten Planensicherung sind zulässig, wenn das TIR-Seil mit Draht bzw. Plastikstrips gesichert ist. Dies gilt auch für stark verbogene, eingeschliffene Planenösenverstärkungsringe.
- Planenaufbauten mit Gumminiederbindungen werden nur zugelassen, wenn zusätzlich das TIR-Seil durch die Planenösen (keine Haken) gezogen ist.
- Das Befestigen von Verzurrungen zur Niederbindung von Ladung an den Bordwänden oder Spriegeln ist nicht zugelassen.
- Geknotete Sicherungsseilenden sind in der Form von Doppelknoten zulässig, wenn alle Planenösen an der Heckseite der Ladeeinheit in die Planensicherung einbezogen sind. Knoten an anderen Stellen des Sicherungsseiles sind nicht zugelassen. Eine übersprungene oder fehlende Planenöse wird akzeptiert.
- Als Sicherungsseile sind zulässig:
 - Hanf- oder Sisalseile mit mindestens 8 mm Durchmesser, die mit einer durchsichtigen Kunststoffummantelung versehen sind
 - Stahldrahtseile mit mindestens 3 mm Durchmesser mit oder ohne einer durchsichtigen Kunststoffummantelung

HINWEIS

- Auch bei Ladeeinheiten mit Kofferaufbauten sind analog zu Planenaufbauten keine größeren Beschädigungen der Außenwände zulässig.



überklebte Beschädigung



geknotetes Sicherungsseilende



Zickzackverbindung



Ladung in der Plane



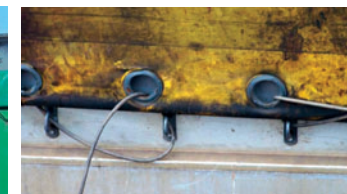
Riss in der Plane



mangelnde Planensicherung



Gumminiederbindung

unzulässige Planensicherung
mit TIR-Seilgerissene Plane und
defekte Planenösen

verbogene Dachspriegel

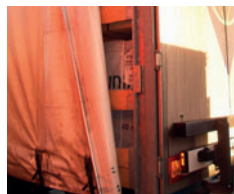
fehlende Planensicherung,
allerdings korrekt eingesteckter Fallriemen

BESONDERHEITEN BEI LADEEINHEITEN MIT PLANENAUFBAUTEN IN CURTAINSIDERAUSFÜHRUNG

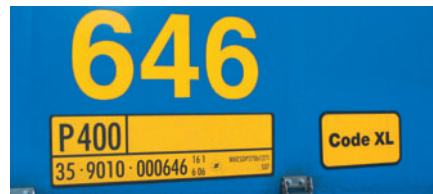
- Bei Ladeeinheiten mit Planenaufbauten in Curtainsiderausführung müssen die Schiebepanen geschlossen und das Spannrohr in der entsprechenden Halterung eingerastet sein.
- Die Spanngurte müssen geschlossen und gesichert sein. Ein beschädigter, jedoch gesicherter Spanngurt je Seite wird nach behelfsmäßiger Sicherung akzeptiert, jedoch darf dieser nicht direkt neben der Riegelstange liegen. Die Sicherung muss in die Vorrichtung eingehängt sein, parallel zum Eckholm verlaufen und darf keine Verbiegungen aufweisen. Es ist unzulässig, die Spanngurte über der Greifkante zu befestigen.
- Zur Planensicherung bei Curtainsiderausführung ist es nicht erforderlich, ein zusätzliches Sicherungsseil durch die Planenösen der Spanngurte zu ziehen.
- Ladeeinheiten mit Planen in Curtainsiderausführung sind für den Transport bei mehr als 120 km/h bis maximal 140 km/h geeignet, wenn sie mit dem Zusatzschild „Code XL“ oder „EN 12642 – XL“ gekennzeichnet sind.



Sattelanhänger mit Planenaufbau in Curtainsiderausführung



offene Schiebeplane



Kodifizierungsschild und Zusatzschild „Code XL“

TRANSPORTRICHTLINIEN FÜR SATTELANHÄNGER

- Sattelanhänger müssen mit einer gültigen UIC-Kodifizierung sowie abhängig vom Herkunftsland, mit einer Kennzeichnung der Zulassung für den öffentlichen Straßenverkehr (z. B. TÜV-Plakette) ausgestattet sein. Zusätzlich ist ein gültiges polizeiliches Kennzeichen erforderlich.
- Sattelanhänger müssen in einem verkehrssicheren Zustand sein (Räder, Greifkanten, Stützbeine, Rücklichter usw.).
- Die Kurbel zur Höhenverstellung der Stützbeine muss am Sattelanhänger vorhanden und in höchster Position fixiert sein. Es ist darauf zu achten, dass vor der Kranung oder Abstellung von Sattelanhängern mit einem klappbaren seitlichen oder hinteren Unterfahrschutz, diese entsprechend vom anliefernden Fahrer hochgeklappt bzw. eingeschoben und gesichert werden müssen.
- Sattelanhänger benötigen einen klappbaren seitlichen und hinteren Unterfahrschutz. Es ist auf eine funktionstüchtige Verriegelung zu achten.
- Beim Umschlag und Schienentransport von Sattelanhängern, die mit Luftfederung ausgerüstet sind, müssen diese abgesenkt und entlüftet sein.



lose Stützbeinkurbel



verbogener seitlicher Unterfahrschutz



Zusatzschild für Sattelanhänger mit Luftfederung



hochgeklappter hinterer Unterfahrschutz

TRANSPORTRICHTLINIEN FÜR WECHSELBEHÄLTER

- Die Pendelsicherung für Wechselbehälter muss funktionstüchtig und in gesicherter Stellung sein.
- Bei schadhafter Transportsicherung für Stützbeine sind diese mit einer geeigneten Bindung zu sichern.
- Die Stützbeine der Wechselbehälter müssen in einem technisch einwandfreien Zustand sein.



Wechselbehälter mit gesicherten Stützbeinen

TRANSPORTRICHTLINIEN FÜR CONTAINER

- Container müssen eine gültige Kennzeichnung nach ISO 6346 einschließlich einer Höhen- bzw. Höhen- und Breitenangabe aufweisen und mit einer gültigen CSC-Plakette mit Datum der nächsten Reinspektion oder mit dem Vermerk der Teilnahme am ACEP-Verfahren ausgestattet sein.
- Die oberen und unteren Eckbeschläge müssen in einem funktionstüchtigen Zustand sein.



CSC-Plakette mit der Teilnahme am ACEP



Positionierung der CSC-Plakette

CONTAINERBAU- UND PRÜFVORSCHRIFTEN

CSC: Die technischen Anforderungen für Container sind in den Normen der International Convention for Safe Containers (CSC) verankert. Wichtig ist, dass Container mit einer entsprechenden Plakette gekennzeichnet sind und das Prüfdatum der nächsten Reinspektion nicht abgelaufen ist. Der Zeitraum zwischen Herstellungsdatum und der ersten Reinspektion des Containers beträgt im Regelfall fünf Jahre. Im Anschluss beträgt das Prüfintervall zur Erneuerung der technischen Zulassung 30 Monate. Unterliegt der Container dem sogenannten ACEP-Programm, so ist das auf der Plakette angegebene Prüfdatum hinsichtlich der Transportzulassung irrelevant.

ACEP: Unterliegt ein Container dem Approved Continuous Examination Program (ACEP), dann bedeutet dies, dass sich der Eigentümer des Containers in eigener Verantwortung um die notwendigen Kontrollen, Wartungen und Reparaturen kümmert. Auf oder neben dem CSC-Schild wird die Teilnahme am ACEP-Programm vermerkt. Angaben über das Datum einer Reinspektion auf der CSC-Plakette sind in diesem Fall nicht erforderlich.

Generell gilt, dass Container ohne gültige CSC Plakette oder einer entsprechender Kennzeichnung der Teilnahme am ACEP vom Transport ausgeschlossen sind. Wenn es sich bei Containern weder um ISO-Container (Kennzeichnung „ic“), noch um einen nach UIC Merkblatt 592-4* zugelassenen Container handelt, ist er wie ein Wechselbehälter zu behandeln und es ist ein gelbes Kodenummernschild vorgeschrieben.

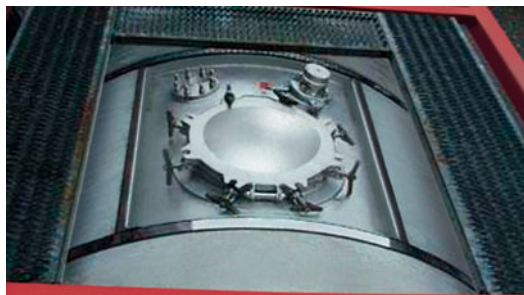
*Kennzeichnung „it“ in Verbindung mit dem Symbol 

BESONDERHEITEN BEI TANKCONTAINERN

- Die Armaturen an den Tankcontainern müssen geschlossen sein.
- Der Blindflansch an den Tankcontainern muss aufgesetzt sein.
- Die Schutzabdeckung der Armaturen muss in geschlossener Stellung sein.
- Die Domdeckel und deren eventuell vorhandene Abdeckhauben müssen verschlossen sein.
- Mögliche Anbauteile, wie z. B. Füllstutzen, dürfen die äußeren Rahmen des Tankcontainers nicht überschreiten.
- Vorhandene Kesselbänder müssen in einwandfreiem Zustand sein und passgenau anliegen. In keinem Fall darf die Isolierung des Tankcontainers sichtbar bzw. hervorgetreten sein.
- Tankcontainer mit Aufstiegshilfen benötigen das Warnzeichen vor Gefahr durch elektrische Freileitungen (ISO 6346). Die Kennzeichnung muss zudem in der Nähe der Aufstiegshilfe angebracht werden.



nicht aufgesetzter Blindflansch



verschlossener Domdeckel



nicht verschlossene Schutzabdeckung für Armaturen



Tankcontainer mit UIC-Kodifizierung

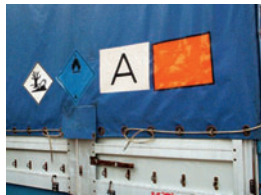
- Vorhandene Rahmen, Aufstiegshilfen und Trittböhlen dürfen keine Beschädigungen aufweisen und müssen im betriebs sicheren Zustand sein.
- Generell muss die vorhandene Isolierung in einwandfreien und betriebs sicheren Zustand sein.
- Nachträglich hinzugefügte Anbauten sind nicht zulässig.
- Insbesondere bei Gefahrgut dürfen keine Ladegutanhaftungen an der Außenseite des Tankcontainers vorhanden sein.

HINWEIS

- Auch bei leeren, ungereinigten Tankcontainern sind diese Vorschriften einzuhalten.

WAS BEI DER BEFÖRDERUNG VON GEFAHRGUT UND ABFÄLLEN ZU BEACHTEN IST

- Bei der Beförderung von Gefahrgut in Containern, Wechselbehältern oder Sattelanhängern muss die jeweilige Ladeeinheit mit den nach ADR/RID bzw. IMDG-Code vorgeschriebenen Gefahrzetteln (Placards) und/oder orangefarbenen Warntafeln versehen sein. Die Gefahrzettel müssen an den dafür vorgeschriebenen Stellen angebracht werden. Dies gilt auch für die Kennzeichen (z. B. für erwärmte und/oder umweltgefährdende Stoffe), die nach den Gefahrgutrechtvorschriften unter Umständen angebracht sein müssen. Weitere Detailinformationen hierzu erhalten Sie im Internet unter www.kombiverkehr.de > Kundeninformationen > Gefahrgut & Abfall > Kennzeichnung von Ladeeinheiten.
- Die Gefahrzettel, Warntafeln und Kennzeichen müssen sich in einem einwandfreien Zustand befinden und dürfen nicht beschädigt sein.
- Informationen zu Gefahrzettel, Warntafeln und Kennzeichen finden Sie in Kapitel 5.3 des ADR/RID und IMDG-Codes.
- Bei Anlieferung einer Ladeeinheit mit Abfällen ist die Abfallkennzeichnung bis zur Abkranung am Fahrzeug zu belassen.
- Aufgrund der hohen Transportbelastung müssen die angebrachten Labels sowie die verwendeten Klebemittel witterungsbeständig sein.



Sattelanhänger mit korrekter Abfall- und Gefahrgutkennzeichnung im Seeverkehr



4-Kammer-Tankcontainer mit korrekter Gefahrgutkennzeichnung

IHRE ANSPRECHPARTNER BEI KOMBIVERKEHR UND DB SCHENKER RAIL (INTERMODAL)

ANSPRECHPARTNER KOMBIVERKEHR

ALLGEMEINE FRAGEN ZUM TERMINAL-CHECK-IN

PRODUKTION, TERMINALS, ABLAUFORGANISATION & PROJEKTE

Daniel Jähn

Telefon +49 69/7 95 05-3 17

Telefax +49 69/7 95 05-3 09

E-Mail djaehn@kombiverkehr.de

TECHNISCHE FRAGEN ZUM TERMINAL-CHECK-IN

TECHNIK

Peter Rheindorf

Maximilianstraße 28B

D-53111 Bonn

Telefon +49 2 28/65 19-24 oder -25

Fax +49 2 28/69 15 83

E-Mail kombiverkehr-bonn@t-online.de

FRAGEN ZUM TRANSPORT VON GEFAHRGUT UND ABFÄLLEN

PRODUKTION, GEFAHRGUT / ABFALLVERKEHRE

Ullrich Lück

Köhlfleetdamm 5

D-21129 Hamburg

Telefon +49 40/30 70 59 60

Fax +49 40/30 70 59 69

E-Mail ulueck@kombiverkehr-gefahren-gut.de

ANSPRECHPARTNER DB SCHENKER RAIL (INTERMODAL)

Bodo Geißler

Telefon +49 61 31/15-6 23 64

E-Mail Bodo.Geissler@dbschenker.eu