

Anforderungsprofil für Transporte im Straßengüter- und kombinierten Verkehr (Verpackte Güter)

Inhaltsverzeichnis	Seite
Einleitung	3
1. Fahrzeuge, Behälter und Zusatzeinrichtungen	4
2. An der Beförderung beteiligte Personen	6
3. Sicherung	7
4. Einsatz von Subunternehmern	8
5. Beförderungspapiere/ Begleitpapiere	8
6. Unfälle/ Schäden/ Verluste	9
7. Managementsysteme/ Audits	10
Anlage 1	11
Verpackte Güter in LKW, Containern und Wechselaufbauten sowie Anforderungen an Schiebeplanenfahrzeuge (Curtainsider / Tautliner)	
Anlage 2	18
Haftung und Versicherung	

Einleitung

Dieses Anforderungsprofil für Transporte im Straßengüter- und kombinierten Verkehr stellt eine wesentliche Vertragsgrundlage für durch die Evonik Industries AG (und die ihr nachgeordnet verbundenen Unternehmen) erteilten Transportaufträge, im europäischen Straßengüterverkehr, einschließlich des kombinierten Verkehrs, sowie bei Abfalltransporten, dar.

Neben den Vorgaben in diesem Anforderungsprofil sind zusätzlich die Vorgaben aus dem Anforderungsprofil für Transporte im Straßengüter- und kombinierten Verkehr des Verbandes der chemischen Industrie e.V., in seiner jeweils aktuellen Fassung, zu beachten und anzuwenden. Bei der Verwendung der Begrifflichkeit „Anforderungsprofil“ ist immer dieses Anforderungsprofil sowie das entsprechende Anforderungsprofil des Verbandes der chemischen Industrie e.V. gemeint.

Die Evonik Industries AG und die ihr nachgeordnet verbundenen Unternehmen (nachfolgend Auftraggeber) legen größten Wert darauf, dass Produkte und Rohstoffe sicher, umweltschonend, nachhaltig, ohne Beeinträchtigung ihrer Qualität und unter Berücksichtigung von Kundenwünschen durch Transportdienstleister (nachfolgend Auftragnehmer) befördert werden. Der Schutz von Menschen und Umwelt hat absoluten Vorrang vor wirtschaftlichem Erfolg.

Dieses Anforderungsprofil gilt grundsätzlich für den Transport von Gefahrgütern und Nicht-Gefahrgütern im europäischen Straßengüterverkehr, einschließlich des kombinierten Verkehrs, sowie bei Abfalltransporten. Der Vor- und Nachlauf zu/ von See- und Flughäfen ist darin eingeschlossen. Punkte, welche nur für Transporte von Gefahrgütern gelten, sind durch "Nur bei Gefahrguttransporten" gekennzeichnet.

Der Auftraggeber setzt voraus, dass der Auftragnehmer, sowie mögliche Subunternehmer, alle relevanten Rechtsvorschriften kennt und entsprechend einhält.

1. Fahrzeuge, Behälter und Zusatzeinrichtungen

1.1 Nur bei Gefahrguttransporten

Fahrzeuge für die Beladung von Gefahrgut werden vom Auftraggeber konsequent gem. Unterabschnitt 7.5.1.1 und 7.5.1.2 ADR kontrolliert. Fahrzeuge, die den geltenden Rechtsvorschriften nicht genügen, werden abgelehnt. Fahrzeuge, welche den Anforderungen dieses Anforderungsprofils nicht entsprechen, können abgelehnt werden. Die Bedingungen an die Fahrzeugbesatzung sind in diesen Kontrollen inbegriffen und können auch zur Ablehnung führen.

- 1.2 Windschutzscheiben sollen frei von Beschädigungen (Steinschläge, Löcher, Risse) sein. Befinden sich solche Beschädigungen im direkten Sichtfeld des Fahrers (siehe nachstehende Grafik), so führt dies zur Ablehnung.



- 1.3 Das Sichtfeld des Fahrers muss frei und nicht durch Gegenstände (z.B. Wimpelketten) eingeschränkt sein. Falls diese Einschränkung nicht entfernt wird, so kann dies zur Ablehnung der Beladung führen.

1.4 Nur bei Gefahrguttransporten

Die nach 8.1.4 und 8.1.5 ADR geforderte Fahrzeugausrüstung ist vollständig, in einwandfreiem Zustand und leicht zugänglich mitzuführen.

Vorgeschriebene Prüfungen dürfen nicht überschritten sein bzw. während der Beförderung überschritten werden.

1.5 Nur bei Gefahrguttransporten

Die für bestimmte Gefahrzettel nach 8.1.5 ADR geforderte Schaufel muss eine Schaufel oder ein Spaten (auch Klappspaten) aus Metall oder robustem Kunststoff mit Stiel sein. Schaufeln/Spaten sollten eine Arbeitslänge (von der Spitze des Blattes bis zum Stielende) von mindestens ca. 100 cm und Klappspaten im ausgeklappten Zustand von mindestens ca. 55 cm haben. Schaufeln mit kurzem Stiel (z.B. Kehrschaufeln) werden nicht akzeptiert.

1.6 Nur bei Gefahrguttransporten

Der in 8.1.5 ADR geforderten „Augenspülflüssigkeit“ wird entsprochen, wenn entweder eine Flasche mit klarem, stillem Wasser oder eine Augenspülflasche mit spezieller Augenspülflüssigkeit mitgeführt wird. Das Verfallsdatum einer Augenspülflüssigkeit darf nicht überschritten sein.

1.7 Beförderung von Gefahrgut unter den erleichterten Bedingungen gem. Unterabschnitt 1.1.3.6 ADR ist beim Auftraggeber kein Standard und bedarf deshalb der vorherigen, individuellen Abstimmung mit dem Auftraggeber und dessen Zustimmung.

1.8 Wenn sich auf zur Beladung gestellten Fahrzeugen, Container oder Wechselbrücken befinden, so müssen diese mit allen Eckbeschlagverriegelungen (Twistlocks) ordnungsgemäß verriegelt sein. Alternative Verriegelungen (z.B. Stirnseite Sicherung mit Bolzen und Rückseite Sicherung mit Twistlocks – 40‘-Container auf 45‘-Trailer) ist möglich.

1.9 Fahrzeuge die als solche des Lebens-, Genuss- und Futtermitteltransportes erkennbar sind bzw. aufgrund von Aufschriften dies vermuten lassen (z.B. entsprechende Werbung) führen zur Ablehnung. Ausnahmen von dieser Regelung sind für Produkte des Auftraggebers möglich, welche für die Lebens-/ Futtermittelindustrie bestimmt sind (z.B. Futtermitteladditive). Bei

Unklarheiten ist vor der Gestellung Rücksprache mit dem Auftraggeber zu halten.

- 1.10 Beim Transport von Produkten, die einer Temperaturkontrolle unterliegen, müssen die Fahrzeuge mit den erforderlichen Temperaturanzeige- und Alarmgeräten ausgerüstet sein.

2. An der Beförderung beteiligte Personen

- 2.1 Das Fahrpersonal muss über eine gültige Fahrerlaubnis sowie bei Gefahrgütern über eine gültige ADR-Schulungsbescheinigung zur Beförderung von Gefahrgütern verfügen. Sofern die Fahrerlaubnis und/oder die ADR-Schulungsbescheinigung zur Beförderung von Gefahrgut abgelaufen sind bzw. während der Beförderung ablaufen, so wird die Beladung abgelehnt.
- 2.2 Für das generelle Alkohol- und Drogenverbot besteht eine 0,0-Grenze (gilt für Konsum und Mitnahme). Dies gilt auch für Cannabis.
- 2.3 Die Fahrzeugbesatzung muss sich während der Be- und Entladung im oder am Fahrzeug, aber außerhalb der Verkehrsflächen der Be- und Entladung, aufhalten. Beim Verlassen der Örtlichkeiten ist eine offizielle Abmeldung bei einer verantwortlichen Person des Auftraggebers erforderlich, und nach Rückkehr am Fahrzeug eine entsprechende Anmeldung.
- 2.4 In den Betriebsstätten des Auftraggebers besteht für die Fahrzeugbesatzung die grundsätzliche Verpflichtung, folgende persönliche Schutzausrüstung mitzuführen und bei Verlassen des Fahrzeugs anzulegen:
1. Den Körper vollständig bedeckende Kleidung.
 2. Sicherheitsschuhe, vollständig geschlossen (z.B. gemäß ISO EN 20345). Sicherheitssandalen oder hinten offene Clogs mit Stahlkappen entsprechen nicht dieser Forderung.
 3. Schutzhelm (z.B. gemäß DIN 397).
 4. Schutzbrille (z.B. gemäß DIN EN 166 oder ISO 16321-1).

5. Warnweste (z.B. gemäß ISO EN 20471).

Die persönliche Schutzausrüstung muss das CE-Kennzeichen tragen und in augenscheinlich einwandfreiem Zustand sein. Es handelt sich hierbei um Mindestanforderungen, so dass auch eine höherwertige Schutzkleidung jederzeit erlaubt ist.

- 2.5 Falls sich ein Beifahrer im Fahrzeug befindet, der über keinen gültigen Führerschein und/oder keine gültige ADR-Schulungsbescheinigung verfügt, muss für ihn eine Bestätigung seines Arbeitgebers (des Beförderers) vorgelegt werden können, dass er als offizieller Beifahrer fungiert. In diesem Fall gelten für ihn auch die Anforderungen an die persönliche Schutzausrüstung.

- 2.6 Der Fahrzeugführer sollte über Grundkenntnisse der Landessprache (oder Englisch) der jeweiligen Ladestelle verfügen.

Falls für das Personal an der Werkseinfahrt oder der Verladestation der Eindruck entsteht, dass durch die mangelnde Verständigungsmöglichkeit und/oder die mangelnde Qualifikation des Fahrpersonals die nötige Sicherheit im Werk bzw. an der Verladestation gefährdet ist, so kann dies im Extremfall zur Ablehnung führen.

3. Sicherung

- 3.1 Der Auftragnehmer verpflichtet sich, Waren, die im Auftrag für Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte (AEO) gelagert, befördert, an diese geliefert oder von diesen übernommen werden, an sicheren Betriebsstätten und an sicheren Umschlagsorten zu lagern und/oder zu verladen und diese Ware während der Lagerung, Verladung und Beförderung vor unbefugten Zugriffen zu schützen. Ferner stellt er sicher, dass das für die Lagerung, Verladung, Beförderung und Übernahme eingesetzte Personal zuverlässig ist.
- 3.2 Um Schmuggel von Menschen und/oder Waren in und an den Beförderungseinheiten zu vermeiden hat der Auftragnehmer dafür zu sorgen, dass die Beförderungseinheiten regelmäßig auf Unversehrtheit und Schmuggel überprüft werden.

4. Einsatz von Subunternehmern

- 4.1 Der Auftragnehmer darf nur Subunternehmer einsetzen, die eine Verkehrshaftungsversicherung, mit Einschluss der CMR-Haftung, abgeschlossen haben.
- 4.2 Falls der Auftragnehmer Transportaufträge des Auftraggebers an Subunternehmer weitergibt, hat er dafür zu sorgen, dass diesen bekannt ist, dass sie ihrerseits keine weiteren Subunternehmer damit beauftragen dürfen. Sollte dies in Ausnahmefällen erforderlich werden, so bedarf es dafür der Zustimmung des Auftraggebers.
- 4.3 Der Name der vom Auftragnehmer eingesetzten Subunternehmer und ggf. weiterer Sub-Subunternehmer ist/sind dem Auftraggeber auf Verlangen vor Gestellung des Fahrzeuges mitzuteilen.
- 4.4 Der Auftragnehmer hat beim Einsatz von Subunternehmern sicherzustellen, dass der Subunternehmer das vorliegende Anforderungsprofil sowie das jeweils aktuell gültige Anforderungsprofil für „Transporte im Straßengüter- und Kombinierten Verkehr“ des Verbandes der Chemischen Industrie e.V. kennt und vollständig anwendet.

5. Beförderungspapiere/ Begleitpapiere

- 5.1 Alle Angaben für die Erstellung von Beförderungsdokumenten sind ausschließlich dem schriftlichen Auftrag des Auftraggebers zu entnehmen.
- 5.2 Für grenzüberschreitende Transporte (Beförderung in Drittländer und innergemeinschaftliche Beförderungen) gehört zum Leistungsumfang des Auftragnehmers:
 - 1. Bei der Beförderung in ein Drittland die Erteilung eines Ausfuhrnachweises nach § 10 Abs. 1 Nr. 2 UstDV.
 - 2. Bei der innergemeinschaftlichen Beförderung die Erteilung eines Versendungsbeleges nach § 17a Abs. 3, Satz 1 Nr.1 Buchstabe a UStDV.

5.3 Nur bei Gefahrguttransporten

Wenn gefahrgutrechtliche Nachweisdokumente zur Kontrolle einlaminert vorgelegt werden, kann dies bei manchen Versandstellen des Auftraggebers zu Ablehnung des Fahrzeugs führen. Um solche Ablehnungen zu vermeiden, wird dem Auftragnehmer empfohlen, entweder keine einlaminieren Nachweisdokumente vorzulegen oder deren Akzeptanz bei der jeweiligen Versandstelle des Auftraggebers vorab zu erfragen.

6. Unfälle/ Schäden/ Verluste

6.1 Bei einem Transportzwischenfall/ Unfall (Personenschaden, Gefährdung von Personen, Produktaustritt, Beeinflussung der Umwelt) ist immer unverzüglich die Feuerwehr und/ oder die Polizei zu verständigen. Darüber hinaus ist der Auftraggeber über die in den Transportdokumenten angegebene **Notfalltelefonnummer (TUIS-Stelle: +49 2365 49-2232)** zu kontaktieren und folgende Punkte zu melden:

1. Name und Firma des Meldenden
2. Amtliches Kennzeichen und Typ des Fahrzeugs
3. Ort, Zeit und Hergang des Unfalls/ Schadensfalles, Polizei/ Feuerwehr vor Ort
4. Umfang des Produktaustritts
5. Anzahl Verletzte/ Tote
6. Sendungsdaten (Auftragsnummer, Bestimmungsort, Frachtführer, Spediteur)
7. Vom Fahrer getroffene bzw. veranlasste Maßnahmen
8. Rückrufmöglichkeit (Name, Adresse, Telefon, E-Mail)
9. Eventuell eingeschalteter Havariekommissar (Name, Adresse, Telefon, E-Mail)

- 6.2 Bei einer drohenden oder bestehenden Gefahr während der Beförderung 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 Personen, die Umwelt oder die Ladung abzuwehren und/ oder Schäden zu verhüten.
- 6.3 Bei einer drohenden oder bestehenden Produktreaktion während der Beförderung (z.B. Temperaturanstieg des Produktes) sind unverzüglich die produktspezifischen Notfallmaßnahmen einzuleiten. Je nach Art und Ausmaß der Situation ist die Feuerwehr und/ oder Polizei zu verständigen. Der Auftraggeber ist über die in den Transportdokumenten angegebene **Notfalltelefonnummer (TUIS-Stelle: +49 2365 49-2232)** zu kontaktieren.
- 6.4 Beschädigte Verpackungen mit Produkten des Auftraggebers dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Auftraggebers weiterbefördert werden. Dies gilt insbesondere bei Gefahrgütern, die unter Beachtung der für sie geltenden Vorschriften befördert werden müssen.

7. Managementsysteme/ Audits

- 7.1 Der Auftragsgeber legt großen Wert darauf, dass vom Auftragnehmer ein SQAS-Assessment nach den Richtlinien des Europäischen Chemieverbandes (CEFIC) auf seine Kosten absolviert und aufrechterhalten wird.
- 7.2 Auftragnehmer, die Produkte befördern, die Bestandteil der Lebens- oder Futtermittelproduktionskette sind (hierzu gehören auch Lebensmittel- und Futtermitteladditive), sind verpflichtet, sich gemäß den gesetzlichen Forderungen bei der jeweils zuständigen Behörde als Futtermittelunternehmer gemäß Artikel 9 (2) der Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 (Vorschriften für die Futtermittelhygiene) und/oder als Lebensmittelunternehmer gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 853/2004 (Vorschriften für die Lebensmittelhygiene) registrieren zu lassen und diese Registrierung dem Auftraggeber auf Verlangen vorzulegen.
- 7.3 Der Auftragnehmer stellt beim Einsatz von Subunternehmern sicher, dass der Subunternehmer die Anforderungen dieses Kapitels ebenfalls vollständig erfüllt, sofern erforderlich.

Anlage 1

Verpackte Güter in LKW, Containern und Wechselaufbauten sowie Anforderungen an Schiebepflanefahrzeuge (Curtainsider / Tautliner)

- A.1.1 Für die folgenden Punkte hat der Auftragnehmer zu sorgen. Die Verantwortung für einzelne Punkte, welche konkret die Be- und Entladung betreffen, ergibt sich aus der Abstimmung zwischen Fahrzeugbesatzung und örtlichem Personal.
- A.1.2 Laderäume sollen bei Gestellung geruchsneutral (keine Gerüche vorheriger Ladungen) sein.
- A.1.3 Wenn Planen von Planenfahrzeugen und Open-Top-Containern Risse (länger als 7 cm) und/oder Löcher (Durchmesser > 5 cm) aufweisen, kann dies zur Ablehnung des Fahrzeugs führen. Wirksam reparierte Risse und/oder Löcher gelten nicht als Ablehnungsgrund.
- A.1.4 Die Fahrzeugbesatzung/ der Fahrer gewährt eine sachgemäße (rechtlich und fachlich korrekt) Ladungssicherung bis zur Entladestelle (letzten Entladestelle).

Hierfür muss die Ladungssicherung bei Zwischenstopps (z.B. Pausen), nach starken verkehrs- und witterungsbedingten Einflüssen sowie nach Umladung, Teilentladung und Zuladung überprüft (Sichtkontrolle) und entsprechend korrigiert/ nachgesichert werden. Die Beförderung darf erst weitergeführt werden, wenn die Mängel vollständig beseitigt wurden.

Die Verpflichtung zur Kontrolle entfällt, wenn vom Auftraggeber verplombte Beförderungseinheiten übernommen wurden. Sofern die Wahrscheinlichkeit hoch ist, dass die ursprüngliche Ladungssicherung nicht mehr ihre volle Wirkung erbringen kann (z.B. durch abrupte Fahrmanöver), so ist die Beförderung zu unterbrechen und mit dem Auftraggeber Rücksprache zu halten (z.B. bezüglich der Entfernung der Plombe).

- A.1.5 Fahrzeuge, welche Nahrungs-, Genuss- oder Futtermittel angeladen haben werden abgelehnt. Von dieser Regelung wird eine Ausnahme gemacht, sofern die zu ladenden Produkte des Auftraggebers keine Gefahrgüter und keine Gefahrstoffe sind (z.B. Futtermitteladditive, Füllstoffe). Die Produkte Futtermitteladditive und Silica dürfen jedoch nicht zusammen in einem Fahrzeug verladen werden. Silica darf zudem nicht mit stark riechenden Produkten, wie z.B. Methionin, Abfall etc. in einem Fahrzeug zusammen verladen werden.
- Eine weitere Ausnahme besteht bei einem Fahrzeug aus zwei Ladungsträgern (Gliederzug), in welchem lediglich auf einem Ladungsträger Nahrungs-, Genuss- oder Futtermittel geladen sind. In diesem Fall können die Produkte des Auftraggebers auf den anderen Ladungsträger geladen werden.
- A.1.6 Der Auftragnehmer stellt Fahrzeuge, die hinsichtlich ihrer Aufbaustabilität der DIN EN 12642 entsprechen. Bevorzugt werden vom Auftraggeber Fahrzeuge mit einer Aufbaufestigkeit nach DIN EN 12642 Code XL oder ertüchtigte L-Fahrzeuge (z.B. TruXafe, Allsafe-Systeme).
- A.1.7 Die eingesetzten Fahrzeuge sollten über einen Lastverteilungsplan verfügen, welcher im Fahrzeug mitgeführt wird (VDI 2700 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen, Blatt 4).
- A.1.8 Ladungssicherungseinrichtungen und Ladungssicherungshilfsmittel sind in ausreichender Anzahl, Dimensionierung und ordnungsgemäßem Zustand mitzuführen, um die avisierte Ware ordnungsgemäß laden zu können (Komplett- oder Teilladung). Die mitgeführten Zurrgurte müssen der DIN EN 12195-2 und die rutschhemmenden Unterlagen der VDI 2700 Blatt 3.2 entsprechen.
- Formschlüssige Verladungen bedürfen der Zustimmung des Auftraggebers.
- Werden über das übliche Maß hinaus Zurrgurte oder anderes Ladungssicherungsmaterial benötigt informiert der Auftraggeber gesondert.
- Beim Niederzurren müssen die Zurrgurte so angeschlagen werden, dass kein Überschreiten der max. zulässigen Fahrzeuggesamtbreite

von 2,55 m erfolgt. Das Verzurren über Bordwände oder Schiebepanzen ist nicht gestattet. Es muss sichergestellt werden, dass Zurrgurte während der Beförderung nicht vom Fahrzeug herabfallen oder die Ladung beschädigen können.

A.1.9 Zurrgurte müssen außer Betrieb genommen werden, wenn sie Anzeichen von Schäden zeigen (die Kriterien für die Ablegereife von Zurrgurten sind in der Norm EN 12195-2 beschrieben). Zurrgurte mit CE-Zeichen, kg-Angaben für LC, STF oder SHF werden an der Ladestelle nicht akzeptiert.

A.1.10 Beförderungseinheiten sind mit durchgängigen Mehrlochschiene mit Zurrpunkten im seitlichen Ladeflächenbereich (≤ 150 mm) auszurüsten.

Die Zurrpunkte müssen konstruktiv so an/in der Ladefläche positioniert sein, dass sie vor und nach dem Beladeprozess frei zugänglich und beweglich sind und z.B. von der Ware auch bei ganzflächiger Beladung nicht zugestellt werden können.

Ist die Zurrpunktposition ungünstig, so dass beim Niederzurren der Zurrpunkt auf die Ladung nicht positioniert werden kann, so kann dies wegen des erforderlichen Mehraufwandes durch den Auftraggeber auch zur Ablehnung des Fahrzeugs führen.

A.1.11 Bei Standard-Planenfahrzeugen müssen unbeschädigte Einsteckbretter (sofern diese zum Fahrzeugaufbau gehören) vollständig vorhanden sein, mindestens jedoch bis zur Oberkante der Ladung. Bei formschlüssigen Verladungen muss die Seitenlattung aus metallischen Werkstoffen beschaffen sein und in der Anzahl dem mitzuführenden Code XL-Zertifikat entsprechen.

A.1.12 Wenn vom Auftragnehmer Fahrzeuge mit Kofferaufbauten zur Beladung gestellt werden, müssen diese mit einem geeigneten Rückhaltesystem (z.B. eine, in Bezug auf Beschaffenheit und Masse der zu übernehmenden Ladung, ausreichende Anzahl formschlüssig arretierbarer Teleskopstangen (z.B. Dach und Boden) und Lochleisten in den seitlichen Wänden in ausreichender Höhe) für die Sicherung entgegengesetzt zur Fahrtrichtung ausgestattet sein (s. nachstehend das Foto eines idealen Kofferaufbaufahrzeuges).



Anmerkungen:

Sofern eine ausreichende Anzahl von Zurrpunkten (nach DIN EN 12 640) und Zurrgurten vorhanden sind, so kann die Ladung vom Auftraggeber ersatzweise auch diagonal gezurrt werden.

Die Verwendung von Teleskopstangen, die nur über Reibschluss („Gummifüße“) positioniert werden, werden vom Auftraggeber nicht akzeptiert und können zu Fahrzeugablehnungen führen.

Um auch bei niedrigen Ladeeinheiten eine ordnungsgemäße Ladungssicherung problemlos vornehmen zu können, wird vom Auftraggeber bei Neuanschaffung von Fahrzeugen mit Kofferaufbau dringend empfohlen, diese mit Ankerschienenrückhaltesystem in drei verschiedenen Ebenen (ca. 40, 80 und 160 cm vom Boden) zu beschaffen. Auch Kofferaufbauten müssen nach EN 12642 Code XL zertifiziert sein. Das Zertifikat beschreibt die Aufbaufestigkeit und muss mitgeführt werden.

- A.1.13 Stabile Ladeeinheiten (z. B. foliengewickelte oder gebänderte Paletten) dürfen ohne die ausdrückliche Zustimmung des Auftraggebers nicht verändert werden.
- A.1.14 Sofern im Beförderungsauftrag Ware als temperaturempfindlich oder frostempfindlich deklariert ist, so ist diese Ware durchgehend temperaturkontrolliert bzw. frostsicher zu befördern (entsprechend der getroffenen Vereinbarung).
- A.1.15 Werden Fahrzeuge bereitgestellt, auf denen sich fremde Ladung auf der Ladefläche befindet, muss diese vorschriftsmäßig gesichert sein. Ist dies nicht der Fall, wird dem Fahrzeugführer die Gelegenheit gegeben, die Fremdware vorschriftsmäßig zu sichern. Ist er dazu nicht

in der Lage, wird die Beladung des Fahrzeugs abgelehnt. Die Durchführung von Ladungssicherungsmaßnahmen an, oder die Umpositionierung fremder Ladung wird vom Auftraggeber aus versicherungstechnischen Gründen abgelehnt.

- A.1.16 Die Gestellung von Beförderungseinheiten mit Einachsanhänger oder Anhänger mit Tandemachse ist unerwünscht. Ausnahmen von dieser Regel sind mit Zustimmung des Auftraggebers möglich.
- A.1.17 Zur Beladung gestellte Frachtcontainer müssen eine gültige CSC-Zulassung (insbesondere Prüfdatum) oder alternativ eine gültige ACEP-Zulassung haben.
- A.1.18 Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass die vom Auftraggeber übernommenen Güter beim Empfänger ohne Behinderung durch andere Güter entladen werden können und dass Metallfässer des Auftraggebers im Verlauf der Beförderung (zur Vermeidung von Korrosion durch Schwitzwasser) nicht ohne Zustimmung des Auftraggebers nachträglich mit Folie umwickelt werden.
- A.1.19 Wenn ladungsabhängig reibwerterhöhende Mittel (z.B. Antirutschmatten) benötigt werden, sind diese vom Auftragnehmer für das gesamte Ladegut in ausreichender Anzahl beizustellen.

Bei Verladungen des Bereiches Smart Effects – Silica am Standort Wesseling müssen die Antirutschmatten eine Mindeststärke von 6 mm oder mehr aufweisen, da es sonst zu Ablehnungen kommen kann.

Bei Fahrzeugen, die eine Antirutschbeschichtung der Ladefläche mit einem überprüfbaren Reibbeiwert von mindestens 0,6 μ haben, werden (ungeachtet der Art der Ladung) keine Antirutschmatten benötigt.

Anmerkungen zu Antirutschmatten (ARM):

Bei Verwendung von ARM zur Ladungssicherung von Ladeeinheiten müssen alle ARM die gleiche Stärke/ Dicke aufweisen, dürfen nicht ablegereif sein, müssen einen Reibbeiwert von mindestens 0,6 μ haben und sollten eine Mindeststärke von 6 mm und eine Mindestgröße von 1200 mm x 100 mm (Länge x Breite) aufweisen. Alternativ werden auch ARM in anderen Dimensionen (z. B. 300 mm x 200 mm) akzeptiert. Bei der Verwendung anderer ARM darf keine Mischreibung

entstehen, d. h. sie müssen so ausgelegt sein, dass auch unter Belastung kein Kontakt der Ladung mit der Fahrzeugladefläche besteht.

A.1.20 Besonderheit für den Fährverkehr über See (Ro/Ro-Verkehr):

Wegen der vertikal entstehenden Beschleunigungskräfte im Seeverkehr muss die Ladung ggf. zusätzlich durch Niederzurren gesichert werden. Darauf kann nur verzichtet werden, wenn die Ladung formschlüssig verladen werden kann, der Fahrzeugaufbau nach DIN EN 12642 Code XL geprüft ist und die im Seeverkehr entstehenden Beschleunigungskräfte sicher aufnehmen kann. Andernfalls muss mit deutlich längeren Ladezeiten gerechnet werden, die vom Auftragnehmer entsprechend zu berücksichtigen sind.

A.1.21 Besonderheit für Fahrzeuge $\leq 3,5$ t zulässiger Gesamtmasse (z. B. KEP-Dienste):

Solche Fahrzeuge müssen bei Gefahrgut- und Nicht-Gefahrguttransporten eine Trennwand als Abtrennung zwischen Laderaum und Fahrgastzelle haben und mit Zurrpunkten gemäß DIN ISO 27956 ausgerüstet sein sowie geeignete Ladungssicherungshilfsmittel mitführen.

Eine vorschriftenkonforme Ladungssicherung ist während der gesamten Beförderung aufrecht zu halten.

Anforderungen an Schiebepanenfahrzeuge (Curtainsider / Tautliner)

A.1.22 Fahrzeugtypen:

A.1.22.1 Es sollen möglichst Beförderungseinheiten mit einer nachgewiesenen Aufbaufestigkeit gemäß DIN EN 12642 Code XL oder einer nachgewiesenen gleichwertigen Aufbaufestigkeit (z.B. TruXafe o.ä.) zur Verfügung gestellt werden.

A.1.22.2 Die eingesetzten Fahrzeuge sollten über einen Lastverteilungsplan verfügen, welcher im Fahrzeug mitgeführt wird.

A.1.23 Für alle Fahrzeugtypen gilt:

- A.1.23.1 Einstecklatten müssen mindestens bis zur Ladungsoberkante in technisch einwandfreiem Zustand vorhanden sein.
- Da bei einer Ladungssicherung durch Formschluss die Code XL-Seitenplane mit Holzeinstecklatten als alleiniges Sicherungsmittel zu elastisch ist, müssen die Seitenlatten aus metallischen Werkstoffen bestehen.
- A.1.23.2 Fahrzeuge mit Mehrlochschiene mit Zurrpunktabständen ≤ 150 mm werden erwünscht.
- Sofern keine Mehrlochschiene vorhanden sind, so müssen im Längsabstand von ≤ 600 mm Zurrpunkte nach DIN EN 12640 vorhanden sein.
- A.1.23.3 An den Längsseiten der Ladefläche sollten Palettenanschlagsleisten vorhanden sein.
- A.1.23.4 Die doppelagige Verladeweise ist nur zulässig, wenn die Beschleunigungskräfte entweder nachweislich vom Fahrzeugaufbau (auch im oberen Aufbaubereich) sicher aufgenommen werden können oder wenn durch kraftschlüssige oder formschlüssige Verfahren gesichert wird. Zudem müssen die Versandstücke stapelfähig und stabil sein.
- Bei Gefahrguttransporten sind zusätzlich die diesbezüglichen Vorschriften (7.5.7.2 ADR) zu beachten.
- Sofern hinsichtlich der Stapelfähigkeit der Versandstücke Zweifel bestehen, bedarf es der Entscheidung des Auftraggebers, ob er einer doppelagigen Verladeweise (ggf. mit Einbringen einer Zwischenlage, z. B. Sperrholz- oder Kunststoffplatten, zur Gewichtsverteilung) zustimmt.
- A.1.24 Für Schiebepanenfahrzeuge gemäß DIN EN 12642 Code XL gilt zusätzlich:
- A.1.24.1 Im Fahrzeug muss ein gültiges Zertifikat mitgeführt werden, in dem angegeben ist, welche Ladungsarten über Formschluss gesichert werden können.

- A.1.24.2 Es müssen drei Paar verstärkte Schieberungen und fünf Einsteckbretter aus Leichtmetall pro Rungenfeld ggf. mit Verankerung im seitlichen Bodenbereich vorhanden sein sowie die Möglichkeit seitlich Sperrbalken einzuhängen.
- A.1.24.3 Die Stabilität der Seitenlatten muss so beschaffen sein, dass diese für eine formschlüssige Verladeweise einem Seitenladungsdruck von 5000 daN bei einer Querschleunigung von 0,5 g standhalten kann. Alternativ kann auch eine höherwertige Seitenlattung (dann auch in geringerer Anzahl, z. B. bei Systemen der Hersteller Allsafe TruXafe) vorhanden sein. Die Seitenlattung sollte mit entsprechenden Stabilitätswerten gekennzeichnet sein.

Anlage 2

Haftung und Versicherung

- A.2.1 Der Auftragnehmer haftet gegenüber dem Auftraggeber für von ihm verursachte Schäden entsprechend den jeweiligen Haftungsbestimmungen durchgehend von der Auftragsannahme bis zur Ablieferung an den Endempfänger.
- A.2.2 Der Auftragnehmer verpflichtet sich,
- für seine Haftung für innerdeutsche Transporte eine Versicherung nach HGB § 407 ff und für grenzüberschreitende Transporte nach CMR,
 - eine Versicherung für seine Haftung für Binnentransporte/ Inlandstransporte im europäischen Ausland nach dem jeweils geltenden nationalen Recht,
 - eine Fahrzeug-Haftpflichtversicherung mit Einschluss eines Deckungsbetrages für Personenschäden jeweils in Höhe der landestypischen gesetzlich vorgeschriebenen Mindestdeckungssumme,
 - eine Betriebshaftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von mindestens € 1 Mio. pro

Schadensereignis für Personen- und Sachschäden,
abzuschließen und aufrecht zu erhalten.

Setzt der Auftragnehmer Unterauftragnehmer ein, so hat er diese zu verpflichten, die gleichen Versicherungen mit den gleichen Mindestdeckungssummen, wie oben beschrieben, abzuschließen und aufrecht zu erhalten.

- A.2.3 Der Auftragnehmer bestätigt den Versicherungsschutz entsprechenden vorstehenden Bestimmungen durch die schriftliche Anerkennung dieses Anforderungsprofils.
- A.2.4 Auf besonderen Wunsch des Auftraggebers hat der Auftragnehmer den jeweiligen Versicherungsschutz durch schriftliche Bescheinigung seiner Versicherer/der Versicherer seiner Unterauftragnehmer zu belegen.