

## EINKAUFS- UND TRANSPORTBEDINGUNGEN FÜR SPEDITEURE VON STÜCKGÜTERN H&R Gruppe

Stand 25. Juni 2014

### I. Hinweise zur Anwendung/Geltungsbereich/Vorbemerkungen

Diese Einkaufs- und Transportbedingungen gelten für alle Spediteure, Beteiligten/Auftragnehmer (in Folge Spediteure genannt), die im Auftrag der H&R Stückgutware transportieren oder im Auftrag des Kunden Stückgutware übernehmen. Geregelt werden alle Anforderungen für einen ordnungsgemäßen Ablauf, angefangen von der Fahrzeugdisposition bis zu den technischen Anforderungen (z. B. Ladungssicherung) für einen sicheren, umweltgerechten und spezifikationsgerechten Transport.

Einkaufs- und Transportbedingungen gelten auch für alle von den Auftragnehmern eingesetzten Unterauftragnehmer. Der Auftragnehmer stellt sicher, dass diese Forderungen dem Unterauftragnehmer zur Kenntnis gebracht werden und sich der Unterauftragnehmer zur Einhaltung dieser Einkaufs- und Transportbedingungen verpflichtet.

Diese Anweisung ist nur in ihrem vollständigen Zusammenhang gültig. Sollten Auszüge daraus entnommen werden, so ist dabei stets darauf zu achten, dass diese nur in Verbindung mit der gesamten Anweisung ihre Gültigkeit besitzen.

Diese Anweisung ist nur in der jeweils aktuellen Version gültig.

Diese Anweisung kann in Abhängigkeit, bei Änderungen oder Zurücknahme der relevanten Bereiche, zu den oben genannten Grundlagen teilweise oder komplett seine Gültigkeit verlieren.

Bei relevanten Änderungen oder Zurücknahme von Regelwerken, Richtlinien etc. kann die Anweisung teilweise oder komplett seine Gültigkeit verlieren.

Es wird versucht, die Anweisung jeweils auf den aktuellen Stand der Technik zu halten.

Das entbindet den Benutzer jedoch nicht davon, sich selber mit den aktuellen Stand der Technik auseinanderzusetzen.

Im Zweifelsfall sind direkte Weisungen bei der H&R Gruppe einzuholen.

Anerkenntnis:

Hamburg,	den	
Ort	Datum	H&R Geschäftsführung
	den	
Ort	Datum	Spediteur

HUR-VBS-EK-03\_04

- 1 -

## Inhaltsverzeichnis

<b>I.</b>	<b>Hinweise zur Anwendung/Geltungsbereich/Vorbemerkungen</b> .....	<b>1</b>
<b>II.</b>	<b>Gültigkeit</b> .....	<b>3</b>
<b>III.</b>	<b>Anforderungen Fahrzeugdisposition und Auftragsabwicklung</b> .....	<b>3</b>
1.	Allgemeine Anforderungen .....	3
<b>IV.</b>	<b>Palettenwirtschaft</b> .....	<b>4</b>
<b>V.</b>	<b>Technische Anforderungen</b> .....	<b>5</b>
1.	Allgemeine Anforderungen .....	5
2.	Spezifische Anforderungen an die Ladungsträger .....	7
2.1.	Straßen-LKW .....	7
2.2.	Container (20' und 40') .....	8
2.2.1.	Check vor Abnahme im Depot .....	8
2.2.2.	Containeranforderungsprofil .....	8
<b>VI.</b>	<b>Anforderungsprofil an Ladungssicherungs-Hilfsmittel</b> .....	<b>9</b>
<b>VII.</b>	<b>Vor der Verladung</b> .....	<b>11</b>
1.	Allgemein .....	11
2.	Ladungsspezifische Hinweise .....	11
<b>VIII.</b>	<b>Während der Verladung</b> .....	<b>12</b>
1.	Allgemein .....	12
2.	Fahrer .....	12
<b>IX.</b>	<b>Nach der Verladung</b> .....	<b>12</b>
1.	H&R Verladepersonal .....	12
2.	Fahrer .....	12
<b>X.</b>	<b>Gefahrgutverladungen</b> .....	<b>13</b>
<b>XI.</b>	<b>Sicherheitstechnische Anforderungen an Lastkraftwagen (LKW)</b> .....	<b>13</b>
1.	Allgemein .....	13
2.	Sicheres Verladen .....	13
3.	Reifen .....	14
4.	Bremsen .....	14
5.	Sicherheitseinrichtungen .....	14
5.1.	Spiegel .....	14
5.2.	Weitere Sicherheitseinrichtungen .....	14
5.3.	Mindestanforderungen an die Beleuchtung .....	15
6.	Fahrermanagement .....	15
6.1.	Arbeitsfähigkeit .....	15
6.2.	Qualifikation und Erfahrung .....	15
6.3.	Schulung .....	16
6.4.	Allgemeiner Verhaltenscodex LKW-Fahrer .....	16
<b>XII.</b>	<b>Anlagen</b> .....	<b>17</b>

## II. Gültigkeit

### a. Produktqualität

Sollten situationsbedingte Umstände vorliegen, die verlangen, gegen die Anweisungen zu handeln, dann ist der Auftraggeber vor der Handlung darüber zu informieren und sein Einverständnis dazu einzuholen. Hierbei handelt es sich ausschließlich um Umstände, die die Ware für die ursprünglich gedachte spätere Nutzung einschränken.

- z. B. feuchter Fahrzeugboden, zerrissene Planen, beschädigte Aufbauten

### b. Transportqualität

Abweichungen von den Anweisungen, die die Transportqualität betreffen, sind nicht zulässig. Die Empfehlungen in der Anweisung beziehen sich auf einen Standard, der den kaufmännischen und technischen Anforderungen gerecht wird. Eine weitere Reduzierung von beschriebenen Maßnahmen, Verringerung von Ladungssicherungs-Hilfsmitteln etc. würde deshalb zu einer unzulässigen Unterschreitung und somit zu einer Gefährdung der Transportqualität führen.

- z. B. Fahrer bringt unzureichende Ladungssicherungs-Hilfsmittel mit.

## III. Anforderungen Fahrzeugdisposition und Auftragsabwicklung

### 1. Allgemeine Anforderungen

- a. Unsere Transportaufträge sind grundsätzlich in schriftlicher Form zu bestätigen und dürfen nur angenommen werden, wenn gewährleistet ist, dass mindestens die angegebenen Verlademengen geladen werden können. Dabei reicht die Rücksendung des H&R Verladeauftrages mit Stempel, Unterschrift und Unterschrift lesbar (Blockschrift) des Auftragsnehmers.
- b. Abweichungen zu den Aufträgen sind umgehend nach Bekanntwerden zu kommunizieren.
- c. Der Status der Versendung ist durch ein Sendungsverfolgungssystem anzuzeigen. Mindestens sind der Abliefertermin und die Anlieferzeiten an H&R 24 h nach Ablieferung schriftlich anzuzeigen (Messung der Liefertreue). Alternativ ist auch eine elektronische Übermittlung in Form von maschinenlesbaren Sammeldaten möglich, die dann von H&R in das Warenwirtschaftssystem geladen werden. Die Berichtsintervalle sind mit H&R abzustimmen.
- d. Verbringungsnachweise (EU-Staat) bzw. Ausfuhrnachweise (Drittland) sind für jeden Transport außerhalb Deutschlands erforderlich. Diese sind zusammen mit der Transportrechnung an H&R zu übermitteln. Angestrebt wird ein monatlicher Sammelnachweis in schriftlicher oder elektronischer Form. Ausfuhrnachweise/Verbringungsnachweise sind entsprechend den Firmenangaben auf dem Lieferschein zu erstellen.
- e. Nicht im Frachtpreis enthaltene Kosten (Standgelder, Heizkosten etc.) müssen jeweils bis spätestens **2 Werktage** nach der Beladung im Verladewerk, bzw. nach der Entladung beim Kunden schriftlich beim zuständigen Auftragsbearbeiter H&R angezeigt werden.
- f. Der Empfang von H&R zusätzlich an den Spediteur/Fahrer übermittelten/überreichten Begleitdokument (eVD, Muster, Ausfuhranmeldungen, Präferenzbescheinigungen (Zollrechnungen, Analysenzertifikate etc.) muss schriftlich im Formular „Lieferschein“ bestätigt werden.

- g. Die H&R Auftragsnummer ist in allen Dokumenten zwingend anzugeben. Dokumente ohne diese Nummer werden nicht bearbeitet. Die Anmeldung zur Abholung erfolgt grundsätzlich mit der Auftragsnummer vor der geplanten Abholung zur Abstimmung einer Terminvergabe/Zeitfenstervergabe im Versand des jeweiligen Abholstandortes. Bei dieser Planung und Abstimmung sind die standortspezifischen Abholzeit-/Zeitfensterregelungen der H&R Standorte zu berücksichtigen (**Anlage 1**).
- h. Bei Transportaufträgen für die Vertriebsfirmen Hansen & Rosenthal KG, Klaus Dahleke KG, H&R Wax Company Vertrieb GmbH und Tudapetrol KG ist der Auftraggeber und somit Rechnungsempfänger immer die Firma Tudapetrol Mineralölerzeugnisse Nils Hansen KG, Am Sandtorkai 64, 20457 Hamburg – selbst dann, wenn die Lieferscheine abweichende Namen der Vertriebsfirmen aufweisen. Bei allen anderen H&R Vertriebsfirmen sind diese auch die Rechnungsempfänger für die Transportdienstleistungen.
- i. Der Spediteur verpflichtet sich sicherzustellen, dass bei Abholung der Ware in H&R fremden Verladestandorten die Auftragsdokumente dieser Standorte **nicht** an den Kunden übergeben werden, sondern ausschließlich die von H&R übermittelten Auftragsunterlagen.
- j. Bei Problemen/Reklamationen im Zuge der Entladung ist die H&R Auftragsabwicklung unverzüglich nach Bekanntwerden, mit Angabe der Gründe zu informieren. Der Spediteur stellt sicher, dass sein Fahrerpersonal keine Angaben zum Sachverhalt im Falle von Befragungen im Lieferwerk des Kunden macht.
- k. Das Einschalten von Havariekommissaren im Reklamationsfall muss vorher abgestimmt und durch H&R genehmigt werden. Ist das nicht der Fall, erfolgt grundsätzlich keine Kostenübernahme, unberücksichtigt der späteren Schuldermittlung.
- l. Reklamationen werden in enger Abstimmung mit H&R unter Wahrung einer den Umständen entsprechenden bestmöglichen Kundenzufriedenheit abgewickelt.
- m. Es ist auszuschließen, dass im Falle von Komplettladungen während des gesamten Transportes keine Umladungen auf andere Fahrzeuge vorgenommen werden. Ebenso ist die Aufteilung von Komplettladungen auf mehrere Fahrzeuge unzulässig.
- n. Im Falle von Sammelverladungen und bei Vorholung kleiner Partien ist sicherzustellen, dass die übernommenen Packstücke in der übergebenen Transportverpackung und Palettierung unverändert und unversehrt bleiben. Die übernommenen Packstücke sind durch eine geeignete Ladungssicherung vor Beschädigungen zu schützen (**Anlage 7**).

#### IV. Palettenwirtschaft

- a. Die Europalette wird als anerkanntes Tauschmittel geführt, soweit nicht anders vereinbart. Andere Palettenformate werden nach vorheriger Vereinbarung individuell mit H&R behandelt.
- b. **Modulmaß:** Die Palette als Ladungsträger Europalette, Industriepalette (L=1.200 mm x B=1.200 mm), Chemiepalette CP2, CP3, CP5 und CP9

## V. Technische Anforderungen

### 1. Allgemeine Anforderungen

#### a. Fahrzeugeignung

Die für den Transport bereitgestellten Fahrzeuge müssen für die vorgesehenen Ladegüter geeignet sein. Die Fahrzeuge müssen den in unseren Verladeanweisungen geforderten Spezifikationen entsprechen. Die Vorgaben der H&R Verladeanweisungen zur Art der Verladung und der Ladungssicherung müssen mit dem bereitgestellten Fahrzeugtyp zwingend erfüllt werden, anderenfalls erfolgt die Abweisung im Verladestandort.

#### b. Fahrzeugsteuerung in den H&R Verladestandorten

Die Fahrzeugsteuerung in den Verladestandorten erfolgt entweder durch mündliche Absprachen mit dem H&R Verladepersonal oder – dort, wo schon im Einsatz – mit Hilfe einer LKW/TKW-Hofmanagementsoftware; in den Raffineriestandorten zusätzlich über Mobilfunkgeräte, die im Zuge der Fahrzeuganmeldung ausgehändigt werden. Die Handhabung dieser Geräte ist in **Anlage 6** beschrieben.

#### c. Persönliche Schutzausrüstung

Spätestens beim Verlassen des Stauraumes/Wartezone ist die „Persönliche Schutzausrüstung (PSA)“ anzulegen.

#### d. Sauberkeit, Fremdkörper, (Steine) und grober Schmutz, Besenrein

Die gesamte Ladefläche muss vor der Beladung soweit besenrein gereinigt sein, so dass keine Fremdkörper mehr auf der Ladefläche vorhanden sind. Insbesondere Ladungsrückstände wie Kugeln aus Plastikgranulat können Beschädigungen verursachen.

Pulverige, öl- und fetthaltige Substanzen lassen sich in der Regel nicht rückstandslos mit einem Besen entfernen. Diese Ladeflächen sind ohne eine besondere weitere Behandlung nicht für die Beladung geeignet. Dabei sind auch die Bereiche um die in dem Fahrzeugboden eingelassen Anschlagpunkte zu beachten.

Der gesamte Laderaum muss frei von Ladungsrückständen jeglicher Art sein. Dabei muss auch ausgeschlossen sein, dass die Ladung durch schmutzige Planen, Gurte, mitgeführte Euro-Paletten etc. in Mitleidenschaft gezogen wird. Die Ladung darf nach dem durchgeführten Transport keine Verunreinigung aufweisen, die nicht vor dem Transport bereits vorlag.

Bei allen Ladungsbehältern (LKW-Sattelaufleger, Container, Bahnwagen) ist darauf zu achten, dass sich keine *Nägel* im Boden befinden:

Bei älteren Böden kann es vorkommen, dass defekte oder gelöste *Schrauben* unter Last (durch befahren mit dem Stapler) aus der Verschraubung hervortreten. Diese Mängel sind für unsere Mitarbeiter schwer zu erkennen, können die Ladung aber erheblich beschädigen und sind deshalb unbedingt zu vermeiden.

#### e. Trocken

Der Laderaum muss vor der Beladung trocken sein. Das heißt, es dürfen zum Beispiel keine sichtbaren Farbunterschiede, die auf Feuchtigkeit basieren, auf der Ladefläche vorhanden sein.

f. **Geruchsfrei**

Geruch ist subjektiv. Sollte der Laderaum (insbesondere Container) einen stark beißenden, süßlichen, bis hin zum „ekligen“ Geruch aufweisen, so obliegt es dem für die Beladung Verantwortlichen H&R Personal, die Verladung zu genehmigen oder zu stoppen.

Besteht die Möglichkeit, insbesondere bei Containern, dass es sich um gesundheitsschädigende Substanzen handelt, lehnen wir die Beladung im Zweifelsfall ab.

Gegebenenfalls könnte der Laderaum für mindestens zwei Stunden gelüftet werden. Danach müsste dieser erneut für mindestens 30 Minuten geschlossen werden.

Sollte der Laderaum nach erneuter Öffnung immer noch mit außergewöhnlichem Geruch behaftet sein, lehnen wir die Beladung ab.

g. **Frei von Beschädigungen („Lichttest“)**

Der Ladungsbehälter muss frei von Beschädigungen sein. Unsere Mitarbeiter überprüfen diese Anforderungen mit Hilfe des so genannten „Lichttest“. Dieser lässt auch kleine Beschädigungen erkennen.

Dabei betritt der Mitarbeiter den Laderaum und überprüft diesen auf Lichteinfall von außen. Gegebenenfalls (Container, Bahnwagen) sind dafür unter Aufsicht die Türen zur Verdunkelung durch einen Kollegen von außen kurzfristig zu schließen. Sollte der Lichttest nicht durchführbar sein, so überprüfen unsere Mitarbeiter den Innenraum unter den gegebenen Umständen genauestens auf Beschädigungen.

Der Lichttest muss, soweit möglich, bereits im Vorwege in der zuvor beschriebenen Form vom LKW-Fahrer durchgeführt werden.

Hierzu sollte dem Fahrer eine helle Taschenlampe zur Verfügung stehen. Eine exakte Prüfung nur durch Inaugenscheinnahme und ohne Betreten des Containers ist nicht möglich. Der Fahrer muss den Container von innen auf seiner gesamten Länge auf Schaden prüfen.

h. **Öl- und fettfrei**

Es dürfen keine Öl- und/oder Fettablagerungen auf den Ladeflächen und Wänden vorhanden sein.

i. **Fremdkörper, grober Schmutz**

Fremdkörper beeinträchtigen die gesamte Ladungsqualität. Der Spediteur hat darauf zu achten, dass auch nach der Reinigung keine Fremdkörper mehr auf den Ladeflächen sind.

j. **Container**

Im Speziellen ist bei allen Containern darauf zu achten, dass sich keine *Nägel* im Boden befinden.

Bei älteren Containerböden kann es vorkommen, dass defekte oder gelöste *Schrauben* unter Last (durch Befahren mit dem Stapler) aus der Verschraubung hervortreten. Diese Container sind ohne entsprechende Reparaturmaßnahmen nicht auszuliefern.

k. **Bodenbelastbarkeit, Streckenlast, Punktlast von Containern**

Containerböden müssen uneingeschränkt bis zur maximalen Bodenbelastbarkeit befahrbar sein. Ein auffällig „gewellter“ Containerboden kann darauf hinweisen, dass dieser bereits überbeansprucht worden ist. Dieser könnte gegebenenfalls bei der späteren Beladung brechen. Im Zweifel werden diese Container durch das H&R Verladepersonal abgelehnt.

Reparierte Holzböden müssen jeweils über die volle Sektion ersetzt sein. Teilsektionierungen sind nicht zulässig.

Soweit sichtbare verbogene Bodenquerträger vorhanden sind, ist dieser Container für die Beladung nicht geeignet.

**l. Intakte Ladungsbehälter (z. B. Sattelaufleger, Bahnwagen, Container)**

Ladungsbehälter weisen für gewöhnlich ihrem Baujahr entsprechende Gebrauchsspuren auf. Beschädigungen und Auffälligkeiten, die den Ladungsbehälter für den vorgesehenen Transport als ungeeignet erscheinen lassen, sind durch den Spediteur/Fahrer vor Einsatz genau zu bewerten.

Insbesondere bei beschädigten tragenden Bauteilen ist es nicht erlaubt, den Ladungsbehälter einzusetzen. Die Ladungsträger sind deshalb gewissenhaft vor jedem Transport zu prüfen.

**m. Zertifizierungen**

Mündliche Aussagen des Fahrpersonals zu Aufbautenfestigkeiten, Sonderumbauten, Festigkeiten von Zurrpunkten, mehrfachem Einsatz von mitgebrachten rutschhemmendem Material (RHM) etc. werden von unserem Verladepersonal nur akzeptiert, wenn die Angaben mit den entsprechenden Zertifikaten als Nachweis durch den Fahrer belegt werden können. Dabei sollten diese Zertifikate möglichst von anerkannten und namhaften Prüfinstituten ausgestellt sein.

**Die Zertifikate müssen dem tatsächlich eingesetzten Fahrzeug und der tatsächlichen Ladung entsprechen.**

**n. Vorladungen**

Obwohl grundsätzlich nicht vermeidbar, ist es anzustreben, dass keine Fahrzeuge mit vorhandener Teilladung zur Beladung bereitgestellt werden. Das heißt, dass das Fahrzeug über eine Ladefläche zur vollständigen Nutzung verfügt. Auf der Ladefläche abgestellte Paletten werden bereits als Einschränkung der Ladeflächenkapazität betrachtet. Sollte sich auf dem Fahrzeug Fremdladung, egal welcher Art befinden, so wird diese vom Verloader unter keinen Umständen bewegt, zurecht geladen, gesichert oder nachgesichert.

**2. Spezifische Anforderungen an die Ladungsträger**

**2.1. Straßen-LKW**

- a. Generell müssen Straßen-LKW grundsätzlich geschlossen sein. Der bereitgestellte LKW muss für eine vollständige Beladung mit Ladungssicherungsmaterial ausgerüstet sein, auch dann, wenn nur 1 Palette verladen wird.
- b. Es müssen ausreichend Zurrpunkte vorhanden sein. Vorzugsweise Lochleistenprofile oder variable Anschlagpunkte. Sollten Zurrpunkte augenscheinlich nachträglich angebracht sein, so ist deren tatsächliche Festigkeit durch den Fahrer auf Verlangen des H&R Verladepersonal durch Vorlage des schriftlichen Nachweises vom Fahrzeughersteller nachzuweisen.
- c. Die Fahrzeugplanen müssen frei von Löchern, Rissen und anderen Beschädigungen, die einen Wassereintritt in den Laderaum ermöglichen, sein. Der Fahrzeugboden darf ebenfalls keine Nässe in den Laderaum gelangen lassen. Bei Löchern, Rissen, Spalten, die einen Lichteinfall zulassen, ist das Fahrzeug ungeeignet und wird abgewiesen.

## 2.2. Container (20' und 40')

### 2.2.1. Check vor Abnahme im Depot

- a. Bevor der Container zur Beladung in das entsprechende H&R Auslieferwerk geliefert wird, muss dieser beim Leerdepot abgenommen werden. Dies erfolgt durch den von H&R beauftragten Spediteur.
- b. In den meisten Fällen werden die Container im Leerdepot per LKW abgeholt. Das heißt, dem Fahrer wird gegen Quittung (Interchange) eine Ladung, in diesem Fall der Container, übergeben. Der Fahrer unterschreibt, dass er die Ladung in einem einwandfreien Zustand übernommen hat. Da Container jedoch für Verladung von Schrott genauso eingesetzt werden, wie für die Verladung von zum Beispiel abgepackten Lebensmitteln, scheint die benötigte „Container-Qualität“ auch als variabel.
- c. Für die spätere Beladung des Containers mit Ladungsgütern der H&R Gruppe muss der Container jedoch die unter Punkt V „Technischen Anforderungen“ und den unter Punkt 2.2.2. in diesem Kapitel aufgeführten besonderen Anforderungen „Containeranforderungsprofil“ aufweisen. Wenn der Container diese Anforderungen nicht erfüllt, ist er für die Beladung nicht geeignet und kann vom Verlader abgelehnt werden.
- d. In erster Linie obliegt die Prüfung und einwandfreie Übergabe des Containers dem verantwortlichen, ausliefernden Depotbetreiber. Für diesen, sowie alle mit der Auslieferung und der Abnahme bzw. am Transport beteiligten Personen, ist das folgende Anforderungsprofil grundsätzlich einzuhalten. Auch wenn es sich teilweise im Laufe der Zeit ergeben hat, dass Prüfungen verringert oder ausgesetzt bzw. z. B. an den mit der Abholung beauftragten LKW-Fahrer delegiert wurden, ist jeder Beteiligte für seinen Bereich verantwortlich und haftbar.
- e. **Optional**  
Sollte abweichend von der oben genannten Beschreibung gehandelt werden oder sprechen zwingende Gründe dagegen, dann müssen sich die am Transport Beteiligten vor der Auslieferung des Containers über eine allgemein anerkannte Vorgehensweise verständigen und dieses schriftlich fixieren.

### 2.2.2. Containeranforderungsprofil

#### a. Intakter Ladungsbehälter

Jeder Container weist seinem Baujahr entsprechende Gebrauchsspuren auf. Beschädigungen und Auffälligkeiten, die den Ladungsbehälter für den vorgesehenen Transport als ungeeignet erscheinen lassen, sollten genau bewertet werden.

Insbesondere bei beschädigten tragenden Bauteilen ist der Container nicht auszuliefern.

Beulen, die über das DIN/ISO-Maß des Containers hinausgehen, sind nicht zulässig.

„Faustformel“: Alles was über die Eckbeschläge hinausragt, wird durch H&R abgelehnt.

Die Container müssen vor der Auslieferung gewissenhaft geprüft werden. Als Grundlage sind die internationalen IICL-Richtlinien anzuwenden.

#### b. Checklisten/Interchange

Für jeden Container ist ein sauberes Interchange zu erstellen. Es wird vorausgesetzt, dass der Container über eine gültige CSC/ACEP Plakette verfügt. Diese muss eine Mindestgültigkeit von drei Monaten nach der Auslieferung des Containers aufweisen.



## VI. Anforderungsprofil an Ladungssicherungs-Hilfsmittel

### a. Rutschhemmendes Material (RHM)

ARM ist nur für den einmaligen Gebrauch vorgesehen Ausnahme: Der Hersteller weist über ein entsprechendes Zertifikat die mehrfache Verwendung nach.

Sollte ARM mehrfach eingesetzt werden, so ist die Prüfung auf Verwendbarkeit gemäß der Richtlinie 2700, Blatt 15 durchzuführen.

ARM sollte mindestens einen Gleitreib-Beiwert von  $\mu_D$  0,6 aufweisen.

ARM sollte uneingeschränkt dem aktuellen Anforderungsprofil des VDI entsprechen.

Das ARM ist gemäß den Vorgaben in der Richtlinie VDI 2700, Blatt 9, anzuwenden.

#### Anmerkung:

Sollten Zweifel daran bestehen, dass das vorhandene ARM nicht den Mindestwert des Gleitreib-Beiwerts von  $\mu_D$  0,6 erreicht, so ist dieses nicht einzusetzen.

### b. Mehrweg-Ratschengurte (Kurzhebelratsche)

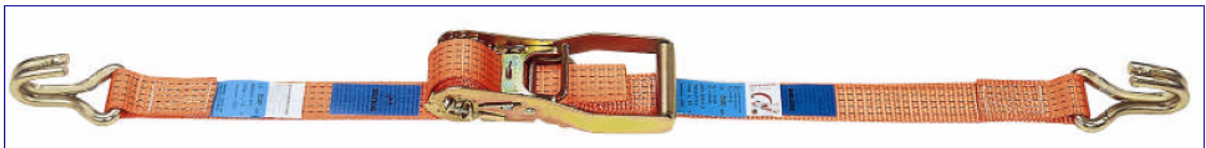
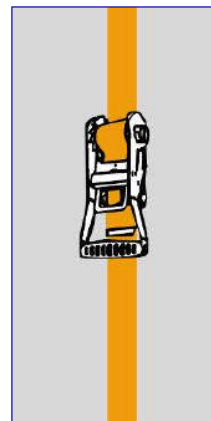
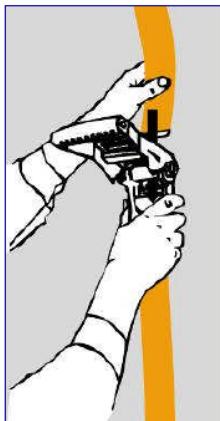


Foto: Dolezych



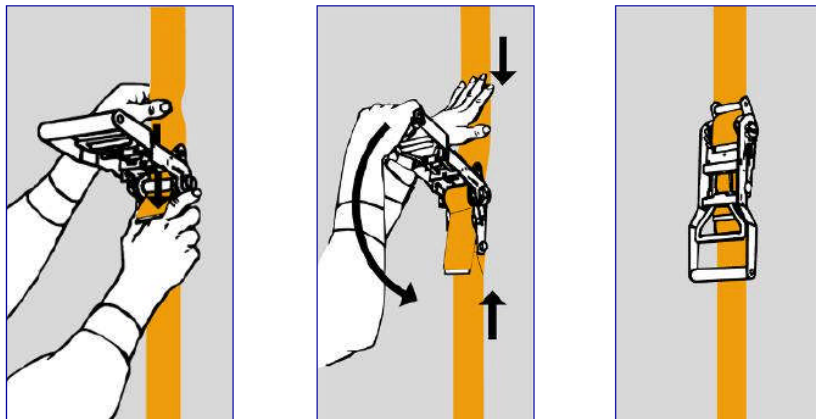
Kurzhebelratschen sind nicht empfehlenswert, da sie nicht die geforderte Vorspannung von 500 daN erreichen.

Der Griff der Kurzhebelratsche muss zum Spannen nach oben gedrückt werden.

c. Mehrweg-Ratschengurte (Langhebelratsche)



Foto: Dolezych



Langhebelratschen sind ergonomischer zu bedienen. Die geforderte Vorspannung von 500 daN lässt sich mit diesen Ratschen einfacher erreichen. Der Griff der Langhebelratsche muss zum Spannen nach unten gezogen werden.

d. Mehrweg-Ratschengurte

müssen mit einem Etikett (Ratschenseite) ausgestattet sein. Sollte das Etikett zerstört, unlesbar oder nicht vorhanden sein, dann darf dieses Gurtende nicht mehr für die Ladungssicherung eingesetzt werden.

- LC = Lashing Capacity = Kraft des Gurtes
- STF = Standard Tension Force = Kraft der Ratsche
- SHF = Standard Hand Force = Kraft des Anwenders

SpanSet®

20035/5-2

m  
1,000

Datum  
04/01

DIN EN 12195-2

LC = 2500daN  
 $S_{HF}$  50 daN  $S_{TF}$  450 daN  
 PES  
 LC = 5000daN

Dehnung <= 4%





000  


NICHT HEBEN NUR ZURREN

DIN EN 12195-2  
 LC 2500daN  
 SpanSet PES  
 111111111

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 - 01 02 03 04 05 06

e. **Korrekte Verwendung von Mehrweg-Ratschengurten (Langhebelratsche)**

Es dürfen mehrere Mehrweg-Ratschengurte in einem Standard-Anschlagpunkt eines LKW-Sattelauflegers eingehängt werden. Dabei wird vorausgesetzt, dass die Kapazität des Anschlagpunktes nicht überschritten wird und die Zurrhaken nicht unzulässig belastet werden.

Intakte, aber stark verschmutzte und damit abfärbende Zurrgurte sind zu vermeiden. Gegebenenfalls sind geeignete Unterlagen zwischen der Ratsche und dem Ladegut zu positionieren.

Es ist jedoch darauf zu achten, dass sich diese während des Transportes nicht verschieben oder herausfallen.

Ratschenhebel-Verlängerungen sind unzulässig.

*Ausnahme: Diese sind speziell dafür konstruiert und seitens der Hersteller anerkannt.*

## VII. Vor der Verladung

### 1. Allgemein

- a. Generell ist die Ladungssicherung formschlüssig durchzuführen. Das bedeutet, dass die Ladung lückenlos zu verstauen ist und direkt am Fahrzeugaufbau anliegt. Voraussetzung ist allerdings ein ausreichend stabiler Fahrzeugaufbau. Bei der formschlüssigen Ladungssicherung ist die Ladung direkt bis an die Stirnwand bzw. gegen die Bordwand oder die Rungen geladen. Als alternative Methode der formschlüssigen Verladung ist das Direktzurren, das z. B. als Schräg-, Diagonalzurren, Kopf oder Seitenschlinge eingesetzt wird, möglich. Verbleibende Ladelücken werden formschlüssig (z. B. mit Paletten, Stausäcken etc.) verfüllt.

### 2. Ladungsspezifische Hinweise

- a. Verpackungsspezifische Vorgaben zur Ladungssicherung werden seitens H&R durch die Übermittlung von Verladeanweisungen zusammen mit dem Transportauftrag an den Spediteur übermittelt. Diesen Anweisungen ist Folge zu leisten. Fahrzeuge, die diesen Vorgaben nicht entsprechen, werden abgewiesen.
- b. Jeder Umstand, der dazu führen könnte, dass die Ladegüter auf dem Transport, bei der Beladung oder Entladung, beschädigt werden könnten, ist vor der Beladung zu klären. Fahrzeuge, die nicht dem in dieser Anweisung nebst mitgeltenden Unterlagen beschriebenen Anforderungsprofil entsprechen, können durch den zuständigen Verloader abgelehnt werden.
- c. Die Fahrzeugführer haben sich mit dem H&R Verladepersonal über die Positionierung der Ladegüter auf dem Fahrzeug abzustimmen. Dabei sind kundenspezifische Anforderungen genauso zu berücksichtigen wie die Einhaltung des Lastverteilungsplanes.
- d. Sollte es für die Beladung oder Ladungssicherung erforderlich sein, dass beide Längsseiten des Fahrzeuges (Beispiel: Sattelaufleger) geöffnet werden müssen, so ist dieses durch das Fahrpersonal zu gewährleisten.

## VIII. Während der Verladung

### 1. Allgemein

- a. Die aktuellen Sicherheitsvorschriften und Unfallverhütungsmaßnahmen sind strikt einzuhalten. Sind diese nicht bekannt, so sind diese vor Aufnahme der Ladeaktivitäten abzufragen.

### 2. Fahrer

- a. Das Fahrzeug ist vom Fahrer mit den entsprechenden Materialien für den ordnungsgemäßen Transport vorzubereiten.

Sofern erforderlich, ist der Fahrer verantwortlich für die Positionierung von rutschhemmendem Material (RHM) gemäß den Vorgaben (Verladeanweisungen) unter den Ladegütern (siehe Abschnitt Ladungssicherungs-Hilfsmittel).

- b. Der LKW-Fahrer kontrolliert soweit wie möglich
- ob die Ladegüter augenscheinlich frei von Beschädigungen sind,
  - ob die Ladegüter frei von Verschmutzungen sind,
  - ob die Ladegüter mit denen im Transportauftrag genannten übereinstimmen,
  - ob die Stückzahl mit der im Transportauftrag genannten übereinstimmt.
- c. Mängel, Abweichungen etc. sind vom Fahrer direkt anzuzeigen.
- d. Sollte der Fahrer einen bereits beladenen und verschlossenen Ladungsbehälter übernehmen, ist er von dieser Pflicht befreit.

## IX. Nach der Verladung

### 1. H&R Verladepersonal

- a. überprüft noch einmal
- die Ladung und Stückzahl gemäß seinem Transportauftrag,
  - die korrekte Verteilung der Ladung gemäß Lastverteilungsplan,
  - die korrekte Ladungssicherung gemäß den derzeit gültigen technischen Regeln (Grundlage u. a. H&R Verladeanweisungen).
- b. Optional: Dokumentiert fotografisch die Art der Beladung und die Ladungssicherung (siehe Dokumentation der Verladung).

### 2. Fahrer

- a. überprüft noch einmal
- die Ladung und Stückzahl gemäß seinem Transportauftrag,
  - die korrekte Ladungssicherung gemäß den derzeit gültigen technischen Regeln (Grundlage u. a. H&R Ladungssicherungs-Katalog).

## X. Gefahrgutverladungen

- a. Der Fahrer muss über eine gültige ADR-Bescheinigung verfügen.
- b. Bei Gefahrguttransporten sind die ADR-Anforderungen **und die GGVSEB** in gültiger Fassung zu erfüllen (siehe auch **Anlage 5**).
- c. **Die als 1.000-Punkte-Regelung bekannte Kleinmengen-Regelung nach Anlage A 1.1.3.6 ADR findet keine Anwendung.**
- d. Bei Gefahrgutverladungen wird die Ladung zusätzlich vom H&R Verladepersonal und vom Fahrer kontrolliert und somit sichergestellt, dass die aktuell gültigen Gefahrgutvorschriften eingehalten werden.

## XI. Sicherheitstechnische Anforderungen an Lastkraftwagen (LKW)

Grundsätzlich müssen die zur Abholung bereitgestellten Fahrzeuge den gesetzlichen Anforderungen der aktuellen deutschen Straßenverkehrszulassungsverordnung entsprechen. Folgende von H&R definierte Mindestanforderungen an Lastkraftwagen müssen eingehalten werden, auch wenn diese über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen.

### Alle Fahrzeuge:

#### 1. Allgemein

- a. müssen sichtbar „gepflegt“ und in der Lage sein, einer einfachen Sicherheitsprüfung standzuhalten. Die Prüfung beinhaltet außerdem die Funktionstüchtigkeit der Bremsen und eine Reifeninspektion (die Reifen dürfen keine offensichtlichen Beschädigungen aufweisen),
- b. haben Dreipunktsicherheitsgurte für Fahrer und Mitfahrer zu enthalten,
- c. speditionsfremde Mitfahrer sowie Tiere dürfen das Werksgelände nicht betreten,
- d. zertifizierte Auflieger mit Code XL müssen die Herstellerbescheinigung mitführen und auf Verlangen vorlegen,
- f. Fahrzeuge mit offener Ladefläche können nicht beladen werden, um die Ware u. a. vor direkter Witterung zu schützen,
- g. Fahrzeuge mit einer Werbeaufschrift von Mitbewerbern der H&R Gruppe werden nicht abgefertigt.

#### 2. Sicheres Verladen

- a. Transportfahrzeuge werden im Rahmen des zulässigen Bruttogewichts und im Einklang mit den staatlichen Bestimmungen sowohl für Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelschlepper und Anhänger beladen,
- b. werden innerhalb der jeweiligen staatlichen Gewichtsbegrenzungen für Achslasten in Absprache mit dem Fahrzeugführer beladen und betrieben,
- c. Fahrzeuge werden je nach Verladestandort entweder rückseitig über eine Verladerrampe mit einem Frontmastgabelstapler beladen oder seitlich auf Straßenniveauhöhe.
- d. Beladungen von Fahrzeugen mit Sonderaufbauten finden nur nach vorheriger Absprache statt. Ferner ist der LKW-Fahrer verpflichtet, den Verlater über Besonderheiten zu informie-

ren, die den Verladeprozess oder Sonderaufbauten an seinem Fahrzeug wie z. B. „Schwanenhals“, bewegliche Böden etc. betreffen.

### 3. Reifen

- a. Runderneuerte und nachgeschnittene Reifen sind zulässig, müssen aber von einem autorisierten Fachbetrieb in Einklang mit den ursprünglichen Reifenherstellerempfehlungen bearbeitet werden. Runderneuerte und nachgeschnittene Reifen sind auf Lenkachsen nicht zulässig.
- b. Alle Fahrzeuge sind mit Reifen auszustatten, die eine Profiltiefe von mindestens 2,5 mm haben, wovon die gesamte Breite und die gesamte Lauffläche des Reifens abgedeckt sein muss.
- c. Diagonalreifen sind nicht mit Radialreifen auf derselben Achse zu verwenden.
- d. Reifenreparaturen mittels Vulkanisierung sind nicht zulässig.

### 4. Bremsen

- a. sind ausgestattet mit einem Dreileitungssystem, bestehend aus einer Betriebsbremse, einer Sekundärbremse und einer Feststellbremse,
- b. weisen keine Astbestbeschichtung auf.
- c. Alle Fahrzeuge (Zugmaschinen, Lastkraftwagen oder Anhänger) mit Neuzulassung nach dem 31.12.2003 müssen mit ABS (Anti-Blockier-System) ausgerüstet sein.

### 5. Sicherheitseinrichtungen

#### 5.1. Spiegel

- a. sind ausgestattet mit Weitwinkelspiegel, um auf beiden Seiten des Fahrzeugs die volle Fahrzeuglänge einsehen zu können.
- b. verfügen über Spiegel, die das Einsehen toter Winkel auf der Beifahrerseite gewährleisten.

#### 5.2. Weitere Sicherheitseinrichtungen

verfügen über:

- a. Verbundglaswindschutzscheiben,
- b. Freisprechanlagen (zelluläres Telefon oder Funkgerät),
- c. Spritzschutz an den Kotflügeln,
- d. Unterfahrschutz an den Seiten und hinten (gemäß StVZO §32b Unterfahrschutz),
- e. Elektronischer oder elektromechanischer Fahrtenschreiber oder andere OBC Vorrichtungen an jedem Fahrzeug,
- f. Neue Fahrzeuge, die nach dem 31.12.2003 zugelassen worden sind und ein Bruttogewicht von mehr als 7,5 to haben, müssen mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet sein, der so eingestellt ist, dass eine Geschwindigkeit von 85 km/h oder – falls niedriger – die jeweilige staatliche Geschwindigkeitsbegrenzung nicht überschritten werden kann.
- g. Erste-Hilfe-Koffer in jedem Fahrerhaus,

- h. Auflieger bzw. Anhänger sind mit reflektierenden, weit sichtbaren Streifen zu versehen,
- i. Drei Warndreiecke/Warnlampen,
- j. Im Falle von Gefahrgütern sind entsprechend den geltenden ADR-Bestimmungen Lastkraftwagen mit mindestens ein oder mehreren Trockenpulverfeuerlöschern auszustatten, von denen sich zwei leicht zugänglich jeweils auf einer Seite des Fahrzeugs befinden müssen.

### 5.3. Mindestanforderungen an die Beleuchtung

- a. Halogenscheinwerfer
- b. Nebelscheinwerfer vorn und Nebelschlussleuchte hinten
- c. Warnblinkanlage
- d. Bremslichter
- e. Begrenzungslichter an den Anhängern

## 6. Fahrermanagement

Bei der Auswahl und Schulung von Fahrern sollten folgende Mindestanforderungen beachtet werden:

### 6.1. Arbeitsfähigkeit

Bei der Einstellung ist der Fahrer ärztlich untersucht worden und ist frei von Beschwerden und/oder ihm werden keine Medikamente verschrieben, die eine Fahrtüchtigkeit negativ beeinflussen könnten.

### 6.2. Qualifikation und Erfahrung

Der Fahrer/die Fahrerin

- a. ist im Besitz eines gültigen Führerscheins für den von ihm zu führenden Fahrzeugtyp und ist berechtigt, sofern erforderlich, Fahrzeuge mit den speziellen Gütern zu fahren, die unter die geltenden Gefahrgutbestimmungen fallen,
- b. kann bei Einstellung ein gutes Zeugnis als Berufsfahrer vorweisen. Ein „gutes“ Zeugnis bedeutet keine schuldhafte Verwicklung in Unfälle und nur geringfügige und seltene verkehrstechnische Verstöße (z. B. geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitungen, Missachtung der Fahrzeiten),
- c. wurde von einem kompetenten, vom Unternehmen zugelassenen Prüfer bewertet und hat eine Prüfung „auf der Straße“ bestanden. Ein zugelassener Prüfer kann in diesem Kontext entweder einer sein, der eine offizielle Qualifikation besitzt und Erfahrung in der Bewertung von LKW-Fahrern hat oder ein vom Unternehmen oder einem Transportunternehmen ernannter Fahrer, der als so kompetent angesehen wird, dass er anderen Fahrern die Prüfung auf der Straße abnehmen kann,
- d. muss die deutsche Sprache in Wort und Schrift soweit beherrschen, dass eine Verständigung möglich ist und über grundlegende Rechenkenntnisse verfügen,
- e. zeigt ein grundsätzlich defensives Fahrverhalten,
- f. hat dem Unternehmen schriftlich den Verzicht auf Alkohol und Drogen während der Lenkzeiten bestätigt,

- g. Vom Fahrzeughalter sind Fahrer einzusetzen, die mit der selbstständigen Leitung der Ladungssicherung und den Besonderheiten der jeweiligen Ladung, sowie mit dem Umgang des Fahrzeuges vertraut sind.

### 6.3. Schulung

Der Fahrer/die FahrerIn

- a. hat eine Einweisung zu den H&R Unternehmensregeln, der Berichterstattung und den Verfahrensweisen in Notfällen erhalten,
- b. hat in den letzten 4 Jahren an einem anerkannten Training für defensives Fahren teilgenommen,
- c. nimmt in Anlehnung an das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz an 5 unterschiedlichen Trainings in 5 Jahren, insgesamt 35 Stunden (Fahrsicherheit, ECO-Fahrtraining, Ladungssicherung, Sozialvorschriften und andere) teil,

### 6.4. Allgemeiner Verhaltenscodex LKW-Fahrer

Folgende Verhaltensrichtlinien sind in den H&R Verladestandorten und den Lieferstandorten unserer Kundschaft zu berücksichtigen:

- a. Die Sicherheitsrichtlinien und Sicherheitseinrichtungen an den jeweiligen Liefer- und Entlade-standorten unserer Kundschaft sind einzuhalten bzw. vorschriftsgemäß zu benutzen. „Persönliche Schutzausrüstung“ (PSA) ist grundsätzlich zu tragen (**Anlage 2,3,4**),
- b. Freundlichkeit und Kooperationsbereitschaft ist selbstverständlich,
- c. Angaben zu näheren Details im Zuge der Verladung an den H&R Standorten sind untersagt, auch im Reklamationsfall,
- d. jederzeit umweltgerechtes Verhalten,
- e. den Anweisungen des Be- und Entladepersonals ist zu folgen.



## XII. Anlagen

- Anlage 1** Ladezeiten und Standgeldregelungen der H&R Standorte und Ansprechpartner
- Anlage 2** Merkblatt für Spediteure „Sicherheits-, Ordnungs- und Verkehrsvorschriften Tudapetrol Mineralölerzeugnisse KG, Hamburg“
- Anlage 3** Merkblatt für Spediteure „Sicherheits-, Ordnungs- und Verkehrsvorschriften, H&R ChemPharm GmbH, Salzbergen“
- Anlage 4** Merkblatt für Spediteure „Sicherheits-, Ordnungs- und Verkehrsvorschriften H&R Ölwerke Schindler GmbH, Hamburg Neuhof“
- Anlage 5** Checkliste Gefahrguttransporte (Anlage unterliegt nicht dem Änderungsdienst)
- Anlage 6** Fahrzeugsteuerung auf den H&R Werksgeländen – Umgang mit den Mobilgräten
- Anlage 7** Arbeitsanweisung Ladungssicherung Gesamtübersicht der Ladeeinheiten mit den im Dokument einzeln aufgeführte „Arbeitsanweisungen Ladungssicherung Ladeeinheiten“

Die Anlagen sind unter der Adresse <http://einkauf.hur.com> abzurufen. Für den internen Gebrauch sind diese in unserem Dokumentenmanagementsystem DokWeb zu finden.