

Betriebs- und Ordnungsvorschriften des Terminals Frankfurt (Oder)

I. Definitionen

F/O-Terminal - Terminal in Frankfurt (Oder) an der Georg-Richter-Str. gelegen.15, betrieben von der PCC Intermodal GmbH (nachfolgend „Betreiber“ genannt)

KVT-NBS -Verordnung über den Zugang zum F/O-Terminal als Serviceeinrichtung, ausgestellt auf der Grundlage von § 10 Ziffer 1 der EIBV-Verordnung,

AGB - Allgemeine Geschäftsbedingungen der PCC Intermodal GmbH für die Erbringung von Dienstleistungen am Terminal Frankfurt (Oder);

Terminalmanager - ein F/O-Terminalmanager und, in deren Abwesenheit, den für die Schicht verantwortlichen Terminalmitarbeiter, angegeben vom Terminalmanager im monatlichen Änderungsplan.

Dispositionszentrale - Terminalmitarbeiter im Einsatz im Terminalbüro unter der Leitung des Schichtleiters;

Berechtigter - eine zugriffsberechtigte Person im Sinne von 14 Ziff. (2) und (3) AEG-Eisenbahngesetz, die mit der PCC Intermodal GmbH einen Vertrag über die Nutzung des F/O-Terminals gemäß §6 oder §7 KVT-NBS abgeschlossen hat;

II. Allgemeine Regeln

1. Nur berechtigte Personen dürfen den F/O-Terminalbereich betreten. Terminalmitarbeiter, Mitarbeiter von Beförderungsunternehmen, die Fahrzeuge in Übereinstimmung mit dieser Geschäftsordnung betreiben, sowie Gäste und Lieferanten, die über eine vom Terminalmanager erteilte Zugangsberechtigung verfügen, gelten als berechtigte Personen. Der Terminalmanager kann den Zugang in Form einer dauerhaften oder einmaligen Zustimmung gewähren. Die dauerhafte Zustimmung gilt bei jeder Einfahrt in das Terminal, bis diese Vorschriften geändert oder widerrufen werden.
2. Gäste und Lieferanten sind verpflichtet, vor dem Betreten/ der Einfahrt in das F/O-Terminal bei dem Terminalmanager die Notwendigkeit des Betretens/ der Einfahrt in das Terminal zusammen mit einer Begründung zu melden. Nach Einholung der Erlaubnis zum Betreten/ zur Einfahrt in das Terminal sind diese Personen verpflichtet, sich in der Dispositionszentrale anzumelden und vor dem Verlassen des Terminals abzumelden. Für die Registrierung sind folgende Angaben erforderlich: Vor- und Nachname, Datum und Zweck des Betretens/ der Einfahrt, ggf. Fahrzeugkennzeichnungsdaten und Unterschrift im Berichtsheft.
3. Jede Person vor Betreten / der Einfahrt in das Terminal ist verpflichtet, diese Vorschriften und mit einer eigenhändigen Unterschrift zu bestätigen.
4. Im Terminalbereich, einschließlich aller Räumlichkeiten, ist der Besitz und Konsum von Alkohol und Drogen sowie der Aufenthalt in einem Zustand nach dem Alkoholkonsum oder unter dem Einfluss von Drogen strengstens verboten. Im Terminalbereich ist das Rauchen nicht gestattet, mit Ausnahme von 2 dafür vorgesehenen Plätzen in der Nähe des Bürogebäudes.
5. Personen, die sich zu Fuß im Terminal und am Eingangstor bewegen, sind verpflichtet, eine Warnweste zu tragen. Darüber hinaus müssen Personen, die sich unter dem Kran befinden, einen Schutzhelm tragen.
6. Es ist verboten, Waffen, Gefahrstoffe, brennbare und explosive Stoffe in den Terminalbereich zu bringen. Die Regeln für die Einführung der oben genannten Materialien in den Terminalbereich des Terminals werden durch KVT-NBS, AGB und diese Geschäftsordnung festgelegt.

7. Personen, die sich auf dem Terminalgelände aufhalten, sind zur Sauberkeit und Ordnung, zur Einhaltung von Brand- und Umweltschutzvorschriften sowie von Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter verpflichtet.
8. Personen, die auf dem Terminalgelände unterwegs sind, müssen einen Sicherheitsabstand zu fahrenden Fahrzeugen und Maschinen, einschließlich der Spurweite der Eisenbahn- und Kranbahn, einhalten.
9. Das Betreten oder Einfahren in Eisenbahn- und Kranbahnen ist verboten. Dieses Verbot gilt nicht für die Mitarbeiter des Terminals bei der Ausübung ihrer offiziellen Aufgaben und für Personen, denen der Terminalmanager die Erlaubnis erteilt hat, bestimmte Tätigkeiten auf den Gleisen auszuüben. Arbeiter und Personen, denen vor dem Betreten des Kranbereichs eine Genehmigung erteilt wurde, müssen sicherstellen, dass der Kranführer sie sehen kann, und besonders vorsichtig sein, wenn sie sich unter dem Kran befinden.
10. Personen, die keine Terminalmitarbeiter sind, ist es untersagt, sich an oder in der Nähe der Be- und Entladestelle aufzuhalten, in die Reachstacker-Umschlaggeräte, Laufkräne oder andere Terminalmaschinen/Fahrzeuge einzudringen und sich in der Nähe der Tankstelle oder Reparaturwerkstatt aufzuhalten. Dieses Verbot gilt nicht, wenn diese Personen die Erlaubnis des Terminalmanagers haben, an diesen Standorten Tätigkeiten auszuüben. In einem solchen Fall müssen diese Personen besonders vorsichtig sein, wenn sie sich im Terminalbereich aufhalten.
11. Personen, die keine Mitarbeiter des Terminals sind, dürfen sich auf den Abstellflächen des Terminals nicht aufhalten oder zwischen Containern oder anderen Ladeeinheiten bewegen, einschließlich des Öffnens oder anderweitigen Manipulierens dieser Einheiten. Das vorstehende Verbot gilt nicht, wenn das Terminal im Rahmen der Beauftragung eine bestimmte Einheit auf einem Feld ausstellt, das für Inspektionen, Sichtkontrollen oder andere von der Beauftragung abgedeckte Tätigkeiten vorgesehen ist.
12. Personen, die sich nicht an die Bestimmungen dieser Geschäftsordnung halten, haften uneingeschränkt für direkte und indirekte Schäden, die sich aus ihrem Verhalten ergeben.
13. Personen, die schwer gegen die Bestimmungen dieser Vorschriften verstoßen, aus dem Terminalbereich entfernt werden müssen, und der Terminalmanager wird eine Entscheidung erlassen, die ihren Zugang zum Terminal verbietet.

III. Zugverkehr

A. Benachrichtigung über einen Zug und Planung von Umschlägen

1. Die Wagensätze dürfen erst nach Erteilung eines genehmigten Fensters (Slot) und Erhalt der Information und Benachrichtigung gemäß §10 Ziffer 4 und 5 der KVT-NBS sowie den folgenden Bestimmungen betrieben werden.
2. In einem Fenster kann das Terminal einen Wagensatz von nicht länger als 600 m bedienen. Das Terminal ist nicht verantwortlich für die Verzögerung oder fehlende Bedienung des Wagensatzes, der über die oben genannten Parameter hinausgeht, sowie für einen Wagensatz, der nicht alle technischen Anforderungen gemäß §9 Ziffer 3 des KVT-NBS erfüllt.
3. Ein Zugservice erfolgt vorbehaltlich des Eingangs der Benachrichtigung durch das Terminal, d.h. detaillierter Daten über den in Ziffer 4 beschriebenen Zug, die in Form und Format gemäß Anhang 5 zur KVT-NBS erstellt werden. Der Berechtigte ist verpflichtet, spätestens 24 Stunden vor Beginn des Fensters eine Benachrichtigung über den Zug an das Terminal zu senden. Verzögerungen oder mangelnde Serviceleistungen, die durch die

nicht rechtzeitige Übermittlung der oben genannten Informationen verursacht werden, gehen zu Lasten der berechtigten Person.

4. Die Benachrichtigung sollte die folgenden Daten enthalten:
 - a) An- und Abfahrtszeit des Zuges (planmäßige An- und Abfahrt des Zuges gemäß dem vom Infrastrukturbetreiber erhaltenen Fahrplan zusammen mit den Zugnummern),
 - b) Liste der Wagen im Satz (d.h. Menge, Anzahl, Arten von Wagen und deren Reihenfolge im Zug), Gesamtlänge des Satzes;
 - c) Liste und Spezifikation der Ladungen im Zug mit Angabe der Entladeeinheiten und Einheiten im Transit (d.h. Name und Gesamtgewicht der Ladung, d.h. UTI mit Inhalt, Größe und Art der UTI, UTI-Nummer, HSS-Plombennummern), Position der Einheit auf dem Wagen mit Wagennummer, Informationen über den Bestimmungsort dieser Einheiten nach dem Entladen (d.h. auf dem Zug/auf LKW/Depot mit Angabe der zur Abholung der Einheit berechtigten Stelle und dem geplanten Datum und Zeitpunkt der Abholung,
 - d) Beschreibung der Ladungen und Dokumente, in denen die Eigenschaften der Ladungen angegeben sind (Sicherheitsdatenblätter, korrekte vollständige Bezeichnungen der Gefahrstoffe, Klasse, UN-Nummern, Verpackungsgruppen, usw.) - sowohl für die zu entladenden, als auch für die zu ladenden Einheiten,)
 - e) Liste der Wagen (in der Reihenfolge ihrer Ankunft) mit ihren Größen und Typen,
 - f) Ladeliste - ein Dokument, das angibt, dass (UTI) in ein bestimmtes Lager geladen werden soll, eine solche Liste sollte enthalten:
 - UTI- und HSS-Plombennummern,
 - die Bruttomasse jedes einzelnen von ihnen
 - die Größe jedes einzelnen von ihnen (in Fuß oder, im Falle von Wechselaufbauten und Aufhängern, in Zentimeter) und, falls es eine Kodierung gibt, die entsprechende UTI-Kodierung,
 - detaillierte Kennzeichnung der Einheiten, die gefährliche Stoffe enthalten, d.h. Nummer (Klasse) der Gefahr, Nummer (UN) des Materials, vollständiger Name gemäß den RID-Vorschriften und eine Reihe von Dokumenten, die für die Beförderung einer bestimmten Ladung erforderlich sind,
 - Informationen über das Datum und die Uhrzeit der Lieferung der Einheit an das Terminal zusammen mit den Daten des Lieferanten (Referenznummer).
 - g) Die vorstehende Liste kann in besonderen Fällen Anweisungen für die Verladung des Containers auf einen bestimmten Wagen enthalten (Verladehinweise), jedoch kann diese Verladeart zusätzliche bezahlte Bewegungen / technische Arbeiten innerhalb des Terminals beinhalten.

Liste der Wagen im Satz und der auf sie zu entladenden oder verladenden geplanten Einheiten müssen in der Reihenfolge der tatsächlichen Wagenkombinationen angegeben werden. Das Terminal ist nicht verantwortlich für die Folgen einer unsachgemäßen Verladung, wenn die Verladung gemäß den Verladevorschriften der berechtigten Person durchgeführt wurde.

5. Wenn 4 Stunden vor dem geplanten Start des Fensters nicht alle Daten für das zu ladende Einheit (gemäß Ziff. 4f) verfügbar sind oder das Gerät bis zu diesem Zeitpunkt nicht an das Terminal geliefert wurde, wird das Terminal die Einheit nicht in den Zug laden (Schließzeit pro Zug). In diesem Fall trägt der Berechtigte die Verantwortung für das Nichtbeladen der Einheit.

B. Transportorganisation

1. Das Eisenbahnunternehmen koordiniert die Ankunftszeit des Zuges am PBF-Bahnhof Frankfurt Oder, von dem aus er in die zum Terminal führenden Gleise einfährt, so, dass er etwa 1 Stunde vor Beginn des zugewiesenen Umschlagfensters an diesem Bahnhof ankommt. Nach Beendigung des Umschlags ist der Beförderer verpflichtet, den Wagensatz vom Bahnhof abzutransportieren, spätestens innerhalb von 2 Stunden nach Ende des zugewiesenen Fensters.
2. 8 Stunden vor der geplanten Ankunft des Zuges am PBF-Bahnhof Frankfurt Oder ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, sich mit der Dispositionszentrale des Terminals in Verbindung zu setzen und eine E-Mail an realizacja.slot.frankfurtoder@pcc.eu mit einem Bericht über den Status des Transports zu senden. Der Bericht muss Informationen enthalten, die bestätigen, dass die Beförderung gemäß dem Zeitplan durchgeführt wird oder dass es zu einer möglichen Verzögerung kommt. Diese Meldung muss bis zur Ankunft des Zuges am Bahnhof Frankfurt Oder Pbf alle 2 Stunden wiederholt werden.
3. Wenn infolge ungeplanter Umstände oder Folgen von Störungen ein Aufbau von Zügen stattfindet, die für den Betrieb vorgesehen sind, wird die Reihenfolge, in der die Züge betrieben werden sollen, vom Terminal festgelegt, das den Beförderer unverzüglich über den Zugdienstplan informiert. Jeder Beförderer ist verpflichtet, den vereinbarten Plan einzuhalten.
4. Wenn die Zugverspätung und die Menge der umzuladenden UTI die Fertigstellung des Dienstes innerhalb des zugewiesenen Fensters nicht zulässt, sowie in jedem Fall, wenn sich die Ankunft des Wagensatzes um mehr als 60 Minuten vom geplanten Beginn des Fensters verzögert, verweigert das Terminal dessen Annahme. In diesem Fall kann ein Zugangsberechtigter, der ein zugewiesenes Fenster verloren hat, zu einem anderen Zeitpunkt einen Antrag auf Zugservice stellen. Die Bestimmung des neuen Fensters erfolgt innerhalb der verfügbaren Umschlagfenster. Das Terminal informiert den Berechtigten über die nächstgelegenen verfügbaren Umschlagfenster. Um den Service innerhalb dieser Fenster nutzen zu können, sollte der Berechtigte einen Antrag nach den im §5 Ziff. 3 und §7 KVT-NBS festgelegten Regeln stellen. Wenn das Terminal einem außerplanmäßigen Betrieb zustimmt, müssen die Lokomotive und die Besatzung des Beförderers während der Umschlagperiode in der Nähe der Terminalgleise bleiben, so dass der Beförderer, falls erforderlich, auf Wunsch des Terminals einen Wagensatz herausrollen kann, um die Strecke einem anderen Beförderer zur Verfügung zu stellen. Die o/g Regeln für den Antrag befinden sich in den KVT-NBS.
5. Bei der Ankunft des Zuges am PBF F/O-Bahnhof informiert der Beförderer die Dispositionszentrale des Terminals über die Ankunft und Bereitschaft, den Wagensatz hineinzurollen. Der Beförderer darf die Terminalgleise nur betreten, wenn er die vorherige Zustimmung der Terminal-Dispositionszentrale und des Eisenbahninfrastrukturbetreibers für die Durchfahrt des Abschnitts zwischen dem Bahnhof und dem Terminal eingeholt hat.
6. Der Beförderer muss eine angemessene Signalisierung der Ankunft und Abfahrt des Zuges geben. Der Beförderer ist für das ordnungsgemäße Öffnen und Schließen von Eisenbahntoren und für die Einhaltung der Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturbetreibers in diesem Bereich sowie für die Einhaltung der im Terminalbereich geltenden Vorschriften verantwortlich.
7. Unmittelbar nach dem Hineinrollen des Wagensatzes hat sich der Fahrer des Beförderers in der Dispositionszentrale des Terminals zu registrieren und die Dokumente über den Wagensatz auszuhändigen.
8. Im Umschlag verbleibende Wagensätze dürfen keine Lokomotiven enthalten. Nach dem Hineinrollen des Zuges muss die Lokomotive abgekuppelt werden und die Terminalgleise verlassen. Das Abstellen einer Lokomotive auf Terminalgleisen ist nicht gestattet.

9. Es ist die Pflicht des Beförderers, den Wagensatz aus den Terminalgleisen herauszurollen unmittelbar nach Abschluss des Umschlags und nach Terminal-Meldung der Bereitschaft zur Wagenübergabe. Wird der Wagensatz nicht innerhalb von 30 Minuten nach der Bereitschaftserklärung des Beförderers abgenommen und nach Ablauf der für die Bremsprüfung berücksichtigten Zeit zurückgenommen, so gilt der Wagensatz als in dem Zustand zurückgenommen, der sich aus der einseitig vom Terminal unterzeichneten Liste der Sendungen ergibt, und das Terminal hat das Recht, dass ein anderer Beförderer den Wagensatz auf Risiko des Beförderers, der den Wagensatz nicht innerhalb der Frist zurückgenommen hat und dazu berechtigt ist, von den Terminalgleisen wegzurollen. Die Kosten für das Herausrollen und Abstellen des Wagensatzes sowie die Haftung für Schäden im Zusammenhang mit der Sperrung von Terminalgleisen gehen zu Lasten des Beförderers und des Berechtigten.
10. Der Triebfahrzeugführer des Eisenbahnunternehmens ist verpflichtet, sich vor der Abfahrt des Zuges in der Dispositionszentrale abzumelden.
11. Die Bewegung eines auf dem Terminal stehenden Zuges bedarf der Zustimmung der Dispositionszentrale.

C. Zugvertrieb

1. Beim Hineinrollen des Wagensatzes auf die Terminalgleise überprüft das Terminal die zu entladenden Einheiten auf den Wagen (Check-in-Verfahren). Die Kontrolle besteht aus einer Sichtprüfung vom Boden aus und umfasst nicht Dach und Boden sowie Schächte, Verschlüsse und Dichtungen und andere Schäden, die vom Boden aus nicht sichtbar sind. Darüber hinaus beinhaltet die Prüfung nicht den Zustand und die Anzahl der anderen Dichtungen als HSS-Flaschenplomben. Die Richtigkeit der Kennzeichnung von Einheiten, die gefährliche Stoffe enthalten, ist zu überprüfen. Bei fehlendem oder fehlerhaftem Bekleben informiert das Terminal den Berechtigten über diese Tatsache und wartet auf seine weiteren Anweisungen.
2. Die Annahme von Sendungen ist durch eine Liste der Sendungen oder ein anderes vereinbartes Dokument zum Nachweis der Annahme zu dokumentieren.
3. Im Falle von sichtbaren Schäden an den Einheiten, Unstimmigkeiten im Bereich der HSS-Plomben das Terminal notiert die Hinweise auf dem Dokument über den Empfang der Sendung und übermittelt Informationen an die berechtigte Person (per E-Mail). Das Terminal ist nicht verpflichtet oder berechtigt, festgestellte Verstöße an die Strafverfolgungsbehörden und -Stellen zu melden, es sei denn, es handelt sich um Situationen, in denen eine Straftat im Terminal begangen wurde oder die Verletzung mit einer Bedrohung der Sicherheit im Terminal verbunden ist.
4. Das Terminal überprüft nicht den technischen Zustand von Waggons und Lokomotiven.
5. Im Falle eines Mangels oder einer Beschädigung oder eines schlechten technischen Zustands der Wagen oder UTI-Einheiten, die einen sicheren Umschlag verhindert, hat das Terminal das Recht, das Entladen oder Verladen zu verweigern.
6. Der Triebfahrzeugführer oder ein anderer Vertreter des Beförderers muss bis zum Abschluss der Zugannahme (Check-in) im Terminal bleiben. Das Fehlen eines Vertreters des Beförderers bei der Kontrolle der Einheiten im Rahmen des Check-in-Verfahrens bedeutet, dass der Beförderer und der Berechtigte die vom Terminal aufgezeichneten Ergebnisse als Verbindlich betrachten.
7. Der Beginn des Entladevorgangs erfolgt nach Abschluss des Check-in-Verfahrens, vorausgesetzt, dass das Terminal alle in Ziff. A 4c und d genannten Informationen erhalten hat.

8. Es liegt an den Mitarbeitern des Terminals, die Wagen für die Beladung von ISO-Containern vorzubereiten, d.h. die korrekte Positionierung der Sicherungsstifte. Es liegt in der Verantwortung des Beförderers, die Wagen für die Beladung anderer UTI-Einheiten als ISO-Container vorzubereiten. Das Terminal haftet nicht für Schäden, die durch mangelnde Bereitschaft des Wagensatzes zur Beladung anderer Ladeeinheiten als ISO-Container verursacht werden.
9. Stellt sich nach dem Beladen der Einheit heraus, dass der Beförderer die Beförderung wegen des schlechten Zustands des Wagens oder der Ladeeinheit verweigert, so wird der Terminal auf Antrag des Berechtigten die Einheit entladen und andere erforderliche Terminalarbeiten durchführen. Die Kosten für zusätzliche Operationen gehen zu Lasten des Berechtigten, es sei denn, der Schaden wurde durch das Terminal verursacht. Betrifft die Interventionsentladung eine Einheit, die gefährliche Stoffe enthält, das Terminal wird nur entladen, wenn die in §5 Ziffer 4 Satz 1 der AGB.genannte Bedingung erfüllt ist.
10. Das Terminal verlädt gemäß der Ladeliste (Ziff. III A, P. 4 f)), und wenn es zusätzliche Anweisungen gemäß Ziff. III A, P. 4 g) erhalten hat - dann gemäß den von dem Berechtigten erhaltenen Verladeanweisungen, mit Ausnahme von Einheiten, die bis zur Schließzeit (Punkt III A, P. 5) nicht an das Terminal geliefert wurden oder für die das Terminal nicht rechtzeitig die erforderlichen Daten und Unterlagen gemäß Ziff. III A, P. 4 d), e) und f) erhalten hat. Wird bei der Ankunft des Zuges im Terminal festgestellt, dass die Wagenkombination von der benachrichtigten abweicht, belädt das Terminal den Zug nach bestem Wissen und Gewissen, aber die Verantwortung für die Richtigkeit der Beladung liegt ausschließlich bei dem Eisenbahnunternehmen, das den Wagensatz zur Beförderung gemäß Ziff. 12 akzeptiert.
11. Nach Abschluss der Tätigkeiten informiert das Terminal den Beförderer über den Abschluss der Beladung und die Notwendigkeit, den Zug herauszurollen.
12. Der Vertreter (Prüfer) des Beförderers hat den Wagensatz nach der Verladung durch das Terminal (und vor seiner Abfahrt) zu überprüfen und alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, bevor der Zug in Betrieb genommen wird. Der Sachverständige ist verpflichtet, zu prüfen, ob die Container mit Verankerungsecken auf Zapfen von Waggons richtig sitzen, ob der Aufhänger richtig positioniert und gesichert ist, ob der Code des Aufhängers mit der Dokumentation übereinstimmt und für den Transport auf einem bestimmten Wagen zugelassen ist, ob die Höhe der Sattelkupplung korrekt ist oder ob es keine Ausrüstungselemente abstehen, z.B. offene Tankcontainerklappen, hängende Zollleitungen, abstehende Curtainsiderplanen für Container der Curtainsider-Bauart oder Aufhänger. Der Prüfer überprüft auch die ihm zur Verfügung stehenden Achslasten und die Richtigkeit der UTI-Beklebung auf der Grundlage der DSDG-Vorschriften. Mögliche Unregelmäßigkeiten werden dem Terminal-Dispatcher, um sie zu korrigieren oder eine bestimmte UTI aus dem Wagen zu entfernen, wenn es nicht möglich ist, sie durch das Terminal zu korrigieren. Der Prüfer ist letztendlich für die Richtigkeit der Ladung der UTI verantwortlich, soweit er zur Durchführung der oben genannten Schritte verpflichtet ist.
13. Ist es erforderlich, einen defekten Wagen aus dem Wagensatz auf den Terminalgleisen auszuschließen, so hat der Beförderer selbständig dafür zu sorgen, dass der Wagen auf einem anderen Gleis außerhalb des Terminalgleises abgestellt und verbessert wird. Reparaturen an den Fahrzeugpark auf dem Terminalgelände sind nicht zulässig. Die Beurteilung der Möglichkeit, den beschädigten Fahrzeugpark zu transportieren, wird vom Beförderer durchgeführt, das Terminal erbringt diese Leistungen nicht. Die Zeitspanne, zu

der der Beförderer beabsichtigt, die Transportfähigkeit des Fahrzeugparks zu beurteilen, sollte mit dem Terminal vereinbart werden.

IV. Fahrzeugverkehr

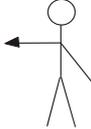
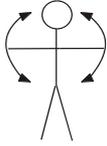
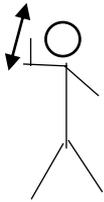
A. Regeln des Fahrzeugverkehrs

1. Im Terminal- und Tor-Bereich gelten die Bestimmungen des Straßenverkehrsrechts vorbehaltlich der Bestimmungen dieser Verordnung.
2. Innerhalb des Terminal- und Torbereichs beträgt die Höchstgeschwindigkeit 5 km/h.
3. Im Terminalbereich werden zunächst Containerwagen - Reachstacker, dann Laufkran, und danach andere markierte Terminalfahrzeuge und schließlich Fahrzeuge, denen das Recht zum Betreten des Terminals gewährt wurde, bevorzugt. Wenn sich die Arbeitsbereiche von Kran und Wagen überschneiden, der Wagenführer ist verpflichtet die Anweisungen des Kranführers befolgen. Andere Fahrzeuge sind verpflichtet, Kran- und Containerwagen Platz zu machen. Für den Fall, dass die Arbeitsbereiche des Reachstackers und des Krans miteinander kollidieren, muss der Reachstacker-Betreiber sicherstellen, dass er Sichtkontakt mit dem Kranführer hat, bevor er den Kollisionsbereich betritt, und dass der Kranführer ihm ein Signal „Durchfahrt frei“ gibt (Pos. 7 des Anhangs zu dieser Richtlinie). Es ist verboten, den Arbeitsbereich des Krans zu betreten, ohne die oben genannte Überprüfung durchzuführen.
4. Die Pkw-Fahrer und Wagenfahrer sind verpflichtet, einen Sicherheitsabstand von mindestens 1 m zur Außenkante des Fahrzeugs, zu Containern und anderen intermodalen Einheiten auf dem Terminal einzuhalten. Es ist strengstens verboten, unter einer UTI-Einheit zu fahren, die während des Ladevorgangs angehoben wird.
5. Das Ausweichen und Überholen am Terminal ist verboten. Wenn sich zwei Fahrzeuge aus entgegengesetzten Richtungen nähern und in unmittelbarer Nähe gefahren werden müssen, muss ein Fahrzeug anhalten, damit das andere ein Ausweichmanöver-Manöver durchführen kann.
6. Das Einfahren und Abstellen von Personenkraftwagen im Terminal und am Tor ist verboten. Dieses Verbot gilt nicht für Terminalfahrzeuge und Fahrzeuge mit einer vom Terminalmanager ausgestellten Genehmigung, jedoch ist das Abstellen dieser Fahrzeuge nur im Rahmen von 4 Stellplätzen und nach vorheriger Absprache mit der Terminal-Dispositionszentrale gestattet. Die auf dem Terminalgelände oder am Eingangstor abgestellten Fahrzeuge, die gegen die oben genannten Regeln verstoßen oder in irgendeiner Weise den Durchgang auf dem Terminal oder Tor blockieren, werden auf Kosten des Eigentümers abgeschleppt.
7. Die Fahrzeugführer müssen beim Fahren und Anhalten auf dem Terminalgelände besonders vorsichtig sein und immer Containerwagen und anderen Terminalfahrzeugen Platz machen. Es ist verboten, sich in der Nähe von Arbeitsmaschinen und Terminalfahrzeugen aufzuhalten, außer wenn es unbedingt erforderlich ist. In diesem Fall ist die Fahrt nur zulässig, wenn die Maschine oder das Terminalfahrzeug anhält und der Fahrer sicher ist, dass der Betreiber das Fahrzeug sehen und durch ein klares Handzeichen (Signal Nr. 7 im Anhang Nr. 1) in die Nähe fahren kann. Das Fahrzeug darf nur mit einem Mindestabstand von 3 m von der Kranschiene angehalten werden. Der verbotene Halte- und Abstellplatz ist auf jeder Seite des Terminals durch eine gelbe Linie und zusätzlich durch horizontale Schilder „Halten und Abstellen verboten“ gekennzeichnet.
8. Es ist verboten, während der Fahrt auf dem Terminalgelände Telefone zu benutzen.
9. Die Einfahrt von Lkw in den Terminalbereich ist nur nach vorheriger Benachrichtigung und mit Zustimmung der Terminal-Dispositionszentrale gestattet.

B. Benachrichtigung und Abfertigung von Lastkraftwagen am Tor

1. Die Einfahrt in das LKW-Terminal zur Aufnahme oder Einlagerung der UTI-Einheit ist nur nach vorheriger Absprache möglich. Die Benachrichtigung besteht darin, die erforderlichen Daten des Kraftverkehrsunternehmers, des Fahrers, der Zugmaschine, des Aufhängers oder der PIN/Referenznummer des Berechtigten zu melden. Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, spätestens 4 Stunden vor der Ankunft des Fahrzeugs eine Benachrichtigung an das Terminal zu senden.
2. Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, bei jedem Ein- und Ausstieg am Eingangstor vor der Schranke anzuhalten. Nach dem Anhalten ist der Fahrer verpflichtet, zur Terminal-Dispositionszentrale zu gehen, um ein- und auszuchecken und eine Ein- und Ausfahrtsgenehmigung zu erhalten. Ein Fahrzeugführer, der keine Ein-/Ausfahrtsgenehmigung erhält, ist verpflichtet, den Anweisungen des Terminalpersonals zu folgen und das Fahrzeug so einzustellen, dass der Durchgang nicht blockiert wird.
3. Der Terminalmitarbeiter überprüft die eingetroffene UTI-Einheit. Die Kontrolle besteht aus einer Sichtprüfung vom Boden aus und umfasst nicht Dach und Boden sowie Schächte, Verschlüsse und Dichtungen und andere Schäden, die vom Boden aus nicht sichtbar sind. Darüber hinaus beinhaltet die Prüfung nicht den Zustand und die Anzahl der anderen Dichtungen als HSS-Flaschenplomben. Die Richtigkeit der Beklebung der Einheit mit gefährlichen Stoffen ist zu überprüfen. Bei fehlendem oder fehlerhaftem Bekleben führt das Terminal das korrekte Verkleben auf Kosten der berechtigten Person durch.
4. Das Terminal kann die Annahme von UTI-Einheiten am Terminal verweigern oder sie vom Terminal aus auszugeben, wenn der technische Zustand der Einheit oder des Fahrzeugs einen sicheren Umschlag verhindert, die Einheit den Anforderungen der AGB nicht entspricht, Lasten enthält, die nicht am Terminal behandelt werden, oder wenn die Aufenthaltsregeln von Einheiten mit gefährlichen Stoffen am F/O-Terminal verletzt werden.
5. Nach der Überprüfung der Einheit erstellt das Terminal ein Interchange-Dokument zur Annahme, das bestätigt, dass die Einheit im Terminal im beschriebenen technischen Zustand angenommen wurde. Der Fahrzeugführer unterzeichnet das Interchange-Dokument und erhält eine Kopie.
6. Im Terminal ist besondere Vorsicht geboten, wenn man an Orten fährt, an denen Fahrzeuge zwischen Platzblöcken mit aufgestapelten Containern durchfahren können.
7. Vor der Anfahrt zum entsprechenden Abstellplatz oder zur Bahnverladestelle ist der Fahrzeugführer verpflichtet, die UTI auf die Entladung vorzubereiten, einschließlich der Freigabe des Containers vom Rahmen des Aufhängers. Zum Zeitpunkt der Be- und Entladung der UTI-Einheit ist der Fahrzeugführer verpflichtet, sich in der Kabine seines Fahrzeugs aufzuhalten. Der Fahrzeugführer muss das Fahrzeug in die richtige Position bringen und die Anweisungen des Betreibers mit dem Bediener befolgen, um das UTI korrekt zu beladen und entladen.
8. Der Fahrzeugführer ist für die ordnungsgemäße Vorbereitung der Zugmaschine und des Aufhängers zum Beladen der Einheit verantwortlich.
9. Nach dem Beladen der Einheit der Fahrzeugführer ist verpflichtet sofort zum Ausgangstor fahren. Vor der Abfahrt des Fahrzeugs überprüft der Terminalmitarbeiter die Richtigkeit der HSS-Flaschenplombennummern und der Zustand der Flaschenplombe der Einheit, die ausfährt und stellt ein Interchange-Dokument zur Ausgabe aus. Eine Kopie des Interchange-Dokuments ist dem Fahrzeugführer auszuhändigen.

Anhang Nr. 1 - Signalisierung für Umschlagsarbeiten am Terminal

1.		ANHEBEN	Hand nach oben angehoben, Kreise langsam ziehen
2.		ABSENKEN	Hand nach unten abgesenkt, Kreise langsam ziehen
3.		VERSETZEN Ladung horizontal bewegen	Die in die Horizontale gehobene Hand zeigt die Bewegungsrichtung der Last an.
4.		Befehl mit Bewegung langsamer	Im Ellenbogen über den Kopf gebogene Hand nach Bestätigung des Verständnisses des Betreibers für das Signal „Ich habe verstanden, ich führe den Befehl mit langsamer Bewegung aus“, das richtige Signal angeben
5.		STOP	Den Arm anheben und horizontal schwingen lassen,
6.		ALARM	Die Pendelhalbkreise mit beiden Händen in einer vertikalen Ebene schwenken.
7.		Durchfahrt frei	Mit der im Ellbogen gebogenen Hand nach oben und unten bewegen.