

Merkblatt für Speditionen/Frachtführer Mannesmann Line Pipe - Werk Siegen

Transportreferenz

Für jede Ladung erhalten Sie durch unsere Disposition eine Transportbestätigung mit einer Transportnummer. Diese ist bei der Anmeldung vorzulegen. Um Verwechslungen zu vermeiden, kann eine Beladung nur gegen Vorlage dieser Transportreferenz und Nennung des Warenempfängers erfolgen.

Zeitfenster

Für die Beladung werden im Vorfeld mit unserer Disposition Zeitfenster von 2 Stunden vereinbart. Ein Zeitfenster repräsentiert die vorgesehene Beladezeit des LKWs. Der Ladetermin ist gleich dem Beginn des Zeitfensters. Fahrzeuge, die sich nach Beginn des vereinbarten Zeitfensters beim Pfortner anmelden, können unter Umständen nicht mehr am selben Tag beladen werden. Ein Anspruch auf Standgeld besteht grundsätzlich nur dann, wenn sich der Frachtführer zu Beginn des vereinbarten Zeitfensters beim Pfortner angemeldet hat und keine weiteren, vom Frachtführer zu vertretenden, Verzögerungen auftreten.

Fahrpersonal

Das eingesetzte Fahrpersonal muss den Anforderungen der VERORDNUNG (EG) Nr. 484/2002 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 1. März 2002 entsprechen.

Arbeitssicherheit

Bei der Durchführung der Arbeiten sind die geltenden Unfallverhütungsvorschriften zu beachten. Auf dem gesamten Werksgelände ist das Tragen einer persönlichen Schutzausrüstung in Form von Helm, Warnweste und Sicherheitsschuhen erforderlich. In den Hallen ist zusätzlich Gehörschutz und bei Bedarf auch eine Schutzbrille zu tragen.



Fahrzeuge

Aus Sicherheitsgründen dürfen wir nur Fahrzeuge beladen, die der DIN EN 12642 (Code XL oder Code L) entsprechen. Die Ladebordwand muss mindestens die Höhe der Ladung abdecken. In der Regel ist eine Stirnwandhöhe von 2 m ausreichend.

Die Stirnwand muss über die gesamte Ladungshöhe und –Breite komplett frei sein und eine glatte Fläche bieten, damit eine formschlüssige Verladung möglich ist. Verhindern beispielsweise Aufnahmetaschen für Einsteckungen, Balken, Ketten, etc. eine formschlüssige Beladung, kann die Verladung nicht durchgeführt werden.

Die benötigte Höhe der Ladebordwand lässt sich nach folgender Formel ermitteln:

1. Anzahl Rohrlagen und Rohrgesamthöhe ermitteln

a. Anzahl Rohrlagen = $\frac{\text{Anzahl Rohre pro Transport}}{\text{Anzahl Rohre pro Lage}}$

Rohrdurchmesser	Anzahl Rohre pro Lage
97	22
108	20
114	18
117	18
139	17
143	16
159	13
168	13
219	10
244	9
273	8
323	7
355	6
406	5

2. Anzahl und Höhe der Zwischenlagen inklusive Auflagebalken ermitteln

a. Zwischenlagenhöhe = $((\text{Anzahl Rohrlagen} - 1) \times 6 \text{ cm}) + 14 \text{ cm}$

3. Ladungshöhe = $(\text{Anzahl Rohrlagen} \times \text{Rohrdurchmesser}) + \text{Zwischenlagenhöhe}$

Achtung! Neben dem Volumen kann auch das Ladungsgewicht die Ladungshöhe begrenzen!

Die Beladung erfolgt von oben mit Portalkranen. Daher sind entweder offene, oder aber Planen-Auflieger mit Edscha-Verdeck und verbreiterbarem Aufbau für eine zügige Beladung ideal. Verzögerungen, die durch Funktionsstörungen etc. des Fahrzeugaufbaus entstehen, hat der Frachtführer zu vertreten.

offene Auflieger

Bitte beachten Sie, dass Gitterboxen und Paletten aus Sicherheitsgründen nicht in Kombination mit Rohren auf offenen Aufliegern verladen werden.

Rohrlänge <10 m

Planenaufliieger müssen die Dachplane von vorne nach hinten öffnen können, damit die Rohre formschlüssig an die Stirnwand geladen werden können. Alternativ hat der Spediteur/Frachtführer eine ausreichende Anzahl Paletten mitzuführen, um den durch die aufgeschobene Dachplane blockierten Laderaum in Ladungshöhe komplett aufzufüllen. Durch Mannesmann Line Pipe können keine Paletten bereitgestellt werden. ACHTUNG! Durch den Einsatz von Paletten reduziert sich zwangsläufig der Laderaum, so dass unter Umständen nur ein anstatt zwei Rohrstapel geladen werden kann. Alternativ kann der Formschluss durch Kopflashing in Verbindung mit einem Holzverschlag oder einer Rückhalteplane hergestellt werden. (Dies ist vom Aufwand abhängig und kommt nur bei vorliegender Kostenübernahme seitens des Frachtführers in Betracht).

Ladungssicherung

Verantwortlichkeiten des Absenders/Frachtführers gemäß HGB §412:

- Der Absender hat die Verpflichtung zur beförderungssicheren Verladung des Gutes
- Der Frachtführer hat die Verpflichtung zur betriebssicheren Verladung des Gutes

Es werden grundsätzlich 11x 50 mm-Polyesterzurrgurte gemäß DIN EN 12195-2/VDI 2700 Blatt 3.1 mit Langhebelratschen (STF=500daN, LC=2500daN) zur Ladungssicherung benötigt. Unsere regelmäßig geschulten Mitarbeiter sind angewiesen, ablegereife Spanngurte auszusortieren und keinesfalls einzusetzen. Die Ladungssicherung von Mannesmann Line Pipe wurde durch DEKRA zertifiziert.

Der Frachtführer hat vor Beladung die Lastverteilung gemäß den Fahrzeugeigenschaften dem Verladepersonal mitzuteilen.

Im Notfall können entsprechende Spanngurte beim Pförtner gegen Vorkasse erworben werden (Barzahlung, EC- und Kreditkarte).

Die Ladungssicherungsmittel werden vor Beladung durch unsere Mitarbeiter kontrolliert. Sollte die Anzahl der verwendbaren Spanngurte nicht ausreichen, oder ist das Fahrzeug für die Ladung nicht geeignet, kann eine Beladung nicht durchgeführt werden. Daraus resultierende Verzögerungen/Standzeiten oder Nicht-Beladung verantwortet der Frachtführer (siehe §§ 30 und 31 StVZO und § 415 HGB).

Schematische Darstellung der Ladungssicherung:

