



## Terminal-Check-in.

Sicherheit und Qualität im kombinierten Verkehr. Was Sie als Anlieferer von Ladeeinheiten beachten müssen.

## **Vorwort.**

Dieses Merkblatt richtet sich an Kunden von SBB Cargo, die an Terminals des kombinierten Verkehrs Ladeeinheiten anliefern. Das Merkblatt dient als Hilfe, um einen reibungslosen Terminalbetrieb sowie einen sichereren und störungsfreien Bahnbetrieb zu gewährleisten. Bei der Eingangsuntersuchung werden angelieferte Ladeeinheiten durch die Mitarbeitenden am Terminal auf sachgemässe Verlade- und Transportfähigkeit geprüft. Um Transportausfälle und Wartezeiten am Terminal zu verhindern, empfehlen wir offensichtliche Mängel oder Beschädigungen der Ladeeinheiten bereits vor der Anlieferung zu beseitigen. Für den ordnungsgemässen Zustand der Ladeeinheiten ist der Anlieferer verantwortlich.

Wir weisen darauf hin, dass dieses Merkblatt die gültigen Vorschriften und Regelungen im Bahntransport nicht ersetzt. Die endgültige Prüfung und abschliessende Entscheidung über die Versandfähigkeit erfolgt durch das Personal des transportierenden Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU).

Ausserdem möchten wir daran erinnern, dass seitens aller UIRR-Terminals (und vieler freier Terminals) der ILU-/BIC-Code für intermodale Ladeeinheiten (ITEs) vorgeschrieben ist. Um Probleme bei der Anlieferung zu vermeiden, lassen Sie bitte Ihre ITEs rechtzeitig bei den entsprechenden Stellen registrieren und beschriften Sie diese regelkonform.

## **Inhalt.**

1. Die Funktion des Terminal-Check-in.	4
2. Der Ablauf des Terminal-Check-in.	5
3. Was für alle Ladeeinheiten zu beachten ist.	5
4. Kodifizierung für Sattelanhänger und (Tank-)Wechselbehälter.	6
5. ILU-Code: die europäische Kennzeichnung zur Identifizierung intermodaler Ladeeinheiten.	7
6. Transportrichtlinien für Ladeeinheiten mit Planenaufbauten.	7
7. Besonderheiten bei Ladeeinheiten mit Planenaufbauten in Curtainsiderausführung/Gardinenzug-Planenkonstruktion.	9
8. Transportrichtlinien für Sattelanhänger.	10
9. Transportrichtlinien für Wechselbehälter.	10
10. Transportrichtlinien für Container.	11
11. Besonderheiten bei Tankcontainern.	11
12. Was bei der Beförderung von Gefahrgut und Abfällen zu beachten ist.	12
13. Ihre Ansprechpersonen bei SBB Cargo.	13
Anhang	14

## 1. Die Funktion des Terminal-Check-in.

Das Terminal-Check-in dient zur korrekten Übergabe der Ladeeinheit vom Transporteur an den Terminalbetreiber inklusive Feststellung und Dokumentation von Beschädigungen oder Mängeln. Ziel ist eine lückenlose und durchgängige Schadensdokumentation innerhalb der Transportkette. Das heisst, bei der Eingangsuntersuchung überprüfen die Mitarbeitenden die angelieferten Ladeeinheiten auf Transport- und Verladefähigkeit. Dies geschieht vor der endgültigen, schienenseitigen Übergangsprüfung durch den Terminalbetreiber. Dank dem frühzeitigen Erkennen von Transporthindernissen an den Ladeeinheiten kann im Idealfall der Mangel noch vor Ort rechtzeitig beseitigt und so ein Ausschluss der Ladeeinheit vom Schienentransport verhindert werden.

Zu den häufigsten Beanstandungen, die zum Ausschluss vom Transport führen, gehören:

- Offene Planen und Türen
- Unzureichend gesicherte oder beschädigte Planen
- Beschädigte oder fehlende Zollplomben und -schnüre
- Verschobene Ladung auf Grund von unzureichender Ladungssicherung
- Fehlende oder unzulässige Kodifizierung und Gefahrgutkennzeichnung
- Stark beschädigte Greifkanten oder Eckbeschläge
- Beschädigte Stützbeine

Bitte beachten Sie, dass sich das transportierende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eine endgültige Prüfung der Versandfähigkeit der Ladeeinheit vorbehält und abschliessend über den Verlad entscheidet.

Beispiele:



Stark beschädigter Container



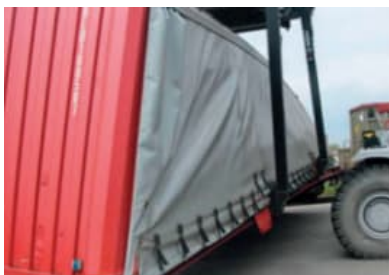
Unzureichende Ladungssicherung



Veränderte Gefahrgutkennzeichnung



Beschädigte Greifkante



Beschädigter Wechselbehälter



Unzureichende Ladungssicherung

## 2. Der Ablauf des Terminal-Check-in.

Im Grundsatz gilt:

**Keine Übernahme von Ladeeinheiten ohne Auftrag im Buchungssystem Cargo Combi Online (CCO)!**

Vor der Abwicklung des Transportes überprüft das Check-in-Personal die am Terminal angelieferte Ladeeinheit. Die Daten werden in einem digitalen Meldeformular dokumentiert. Das Meldeformular wird vom Fahr- und vom Terminalpersonal unterschrieben. Ab diesem Zeitpunkt kann es im System eingesehen werden.

Im Meldeformular werden unter anderem die vorhandenen Beschädigungen, eventuelle Besonderheiten der Ladeeinheit, wie beispielsweise vorhandene Plomben oder Gefahrgut- bzw. Abfallkennzeichnungen, sowie die generelle Versandfähigkeit dokumentiert. Bitte achten Sie darauf, offensichtliche Mängel oder Schäden an Ihrer Ladeeinheit bereits vor der Anlieferung im Terminal zu beseitigen, damit es erst gar nicht zu Transportausfällen oder unnötigen Standzeiten am Terminal kommt.

### Allgemeine Grundsätze im kombinierten Verkehr (KV).

Im KV werden kodifizierte intermodale Ladeeinheiten (ILU) auf speziellen Tragwagen über besonders geprüfte und zugelassene (kodifizierte) Strecken in vereinbarten Zügen mit einer max. Profilvernummer befördert.

Als intermodale Ladeeinheiten werden bezeichnet:

- Container (Ct), deren Abmessungen, Eckbeschläge und Festigkeit von der Internationalen Organisation für Normung (ISO) genormt sind
- Wechselbehälter (WB)
- Sonderbehälter
- Transportbehälter (TB)
- Schwerlastbehälter und Sattelanhänger (SAnH resp. SAL)

## 3. Was für alle Ladeeinheiten zu beachten ist.

- Die Ladeeinheit muss beidseitig eine gültige Kodifizierung (ISO-Kennzeichnung oder UIC-Kodifizierung) aufweisen, das heisst für den Schienentransport technisch zugelassen sein (siehe Ziffer 5).
- Bei der Beförderung von Gefahrgut bzw. Abfällen muss eine vollständige und unbeschädigte Kennzeichnung an der Ladeeinheit angebracht sein.
- Die Ladung muss nach den gültigen Richtlinien im kombinierten Verkehr verladen und gesichert sein.
- Alle Türen, Stirnwände und Seitenborde der Ladeeinheit müssen geschlossen und fixiert sein.



- Alle Scharniere an Türen und Bordwänden müssen in einem einwandfreien Zustand sein.
- Seiten- und Stirnwände sowie die tragenden Teile einer Ladeeinheit dürfen keine starken Beulen oder Risse aufweisen.
- Bei einer Ladeeinheit, die mit Greifzangen umgeschlagen wird, müssen die vorhandenen Greifkanten in einwandfreiem Zustand sein. Oberhalb jeder Greifkante ist ein gelber bzw. kontrastfarbener, ca. 100 mm breiter Orientierungstreifen für die Kranverladung erforderlich. Eventuell angebrachte Planen-Schutzbleche oberhalb der Greifkanten dürfen nicht über deren Anschlagfläche hinausragen, verbogen oder lose sein.

#### 4. Kodifizierung für Sattelanhänger und (Tank-)Wechselbehälter.

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

Beispiele:



Kodenummernschild für Sattelanhänger (auslaufend)



Kodenummernschild für Sattelanhänger (Stützbockhöhe 98 cm)



Kodenummernschild für Megatrailer



Kodenummernschild für Sattelanhänger (zugelassen für mehrere Stützbockhöhen)



Kodenummernschild für (Tank-)Wechselbehälter

Quelle: DB Schenker Rail/Kombiverkehr

## 5. ILU-Code: die europäische Kennzeichnung zur Identifizierung intermodaler Ladeeinheiten.

- Der in der Norm EN 13044 definierte europäische ILU-Code dient der Identifizierung von Nicht-ISO-Containern, Wechselbehältern und Sattelanhängern, die im kombinierten Verkehr innerhalb Europas eingesetzt werden.
- Beim weltweit gültigen BIC-Code handelt es sich um einen ähnlichen Identifizierungscode innerhalb des Standards ISO 6346, der primär der Kennzeichnung von ISO-Containern dient.
- BIC-Code-Inhaber können diesen zur Kennzeichnung ihrer europäischen Wechselbehälter und Nicht-ISO-Container verwenden. Die Struktur des ILU-Codes ist identisch mit jener des BIC-Codes.


Mehr erfahren Sie unter [www.bic-code.org/bic-codes](http://www.bic-code.org/bic-codes)

Beispiele:

Eigentümerschlüssel	Registriernummer	Prüfziffer
<b>ABCA</b>	<b>001234</b>	<b>2</b>
 ILU-Code beantragen	Freie Vergabe durch Eigentümer	 Prüfziffer berechnen



## 6. Transportrichtlinien für Ladeeinheiten mit Planenaufbauten.

- Sicherung nur durch Planen, Spiegel, Holme oder Latten ist nur für gesonderte Planenaufbauten zulässig. Diese Planen sind mit folgendem Piktogramm an der Stirnwand oder neben dem Kodifizierungsschild gekennzeichnet: 
- Die Planen müssen in einem verkehrssicheren Zustand sein. Kleine Löcher oder Risse bis 3 cm Durchmesser bzw. Länge sind zulässig, grössere Beschädigungen müssen überklebt bzw. geschweisst werden.
- Höhenverstellbare Planenaufbauten sind mit mehreren Kodenummernschildern zu kennzeichnen, wobei nur das der jeweiligen Eckhöhe zugeordnete Schild sichtbar (Planenfenster) bzw. markiert (Zeigersystem) sein darf.
- Bei höhenverstellbaren Planenaufbauten mit nur einer für den Bahntransport zulässigen Höhenstellung muss ein eindeutiges Identifizierungssystem (z.B. übereinstimmender Farbstreifen) vorhanden sein.
- Die Fallriemen müssen durch alle Planenösen gezogen sein. Bei fehlenden Planenösen muss der Fallriemen mit Draht oder Plastikstrips gesichert werden.

- Die Planenösen müssen in einwandfreiem Zustand sein.
- Der Abstand der Planenösen darf maximal 200 mm und im Bereich der Rungen und Türverschlüsse maximal 300 mm betragen.
- Planensicherungen mit Zickzackverschnürung über einfache Haken sind nicht zulässig.
- Die äusseren Dachspiegel dürfen nicht verbogen sein (Plane hängt sonst durch). Eine Ladeeinheit mit weniger als drei horizontalen Einsteckbrettern (längs- und heckseitig) zwischen den Rungen des Aufbaus ist nicht zulässig. Die Rungen dürfen nicht schräg eingesteckt sein.
- Das TIR-Seil (Sicherungsseil) muss durch die Planenösen gezogen sein. Maximal drei fehlende, jedoch nicht nebeneinanderliegende Planenösen der waagerechten Planensicherung sind zulässig, wenn das TIR-Seil mit Draht bzw. Plastikstrips gesichert ist. Dies gilt auch für stark verbogene, eingeschliffene Planenösenverstärkungsringe.
- Planenaufbauten mit Gumminiederbindungen werden nur zugelassen, wenn zusätzlich das TIR-Seil durch die Planenösen (keine Haken) gezogen ist.
- Das Befestigen von Verzurrungen zur Niederbindung von Ladung an den Bordwänden oder Spriegeln ist nicht zugelassen.
- Geknotete Sicherungsseilenden sind in der Form von Doppelknoten zulässig, wenn alle Planenösen an der Heckseite der Ladeeinheit in die Planensicherung einbezogen sind. Knoten an anderen Stellen des Sicherungsseiles sind nicht zugelassen. Eine übersprungene oder fehlende Planenöse wird akzeptiert.
- Als Sicherungsseile sind zulässig: Hanf- oder Sisalseile mit mindestens 8 mm Durchmesser, die mit einer durchsichtigen Kunststoffummantelung versehen sind, Stahldrahtseile mit mindestens 3 mm Durchmesser mit oder ohne durchsichtige Kunststoffummantelung.
- Verladerrichtlinien Band 2, Ziff. 9 ff.

**Wichtig:** Auch bei Ladeeinheiten mit Kofferaufbauten sind analog zu Planenaufbauten keine grösseren Beschädigungen der Aussenwände zulässig.

Beispiele:



Überklebte Beschädigung



Geknotetes Sicherungsseilende



Zickzackverbindung



Ladung drückt gegen Plane



Riss in der Plane



Plane nicht gesichert





Gumminiederbindung



Planensicherung mit TIR-Seil



Gerissene Plane und defekte Ösen

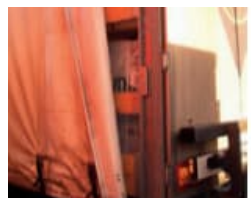
## 7. Besonderheiten bei Ladeeinheiten mit Planenaufbauten in Curtainsiderausführung/Gardinenzug-Planenkonstruktion.

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

Beispiele:



Sattelanhängers mit Planenaufbau in Curtainsiderausführung



Offene Schiebepane



Kodifizierungsschild und Zusatzschild «Code XL»

## 8. Transportrichtlinien für Sattelanhänger.

- Sattelanhänger müssen mit einer gültigen UIC-Kodifizierung sowie abhängig vom Herkunftsland mit einer Kennzeichnung der Zulassung für den öffentlichen Straßenverkehr ausgestattet sein. Zusätzlich ist ein gültiges polizeiliches Kennzeichen erforderlich.
- Sattelanhänger müssen in einem verkehrssicheren Zustand sein (Räder, Greifkanten, Stützbeine, Rücklichter usw.).
- Die Kurbel zur Höhenverstellung der Stützbeine muss am Sattelanhänger vorhanden und in höchster Position fixiert sein. Es ist darauf zu achten, dass diese vor der Kranung oder Abstellung von Sattelanhängern mit einem klappbaren seitlichen oder hinteren Unterfahrschutz entsprechend vom anliefernden Fahrpersonal hochgeklappt bzw. eingeschoben und gesichert werden müssen.
- Bei Taschenwagen mit Kompatibilitätscode A, B, C, D benötigen die Sattelanhänger einen klappbaren seitlichen und hinteren Unterfahrschutz. Es ist auf eine funktionstüchtige Verriegelung zu achten.
- Bei Taschenwagen mit Kompatibilitätscode E, F, G, H, I (in der Regel bei SBB Cargo im Einsatz) benötigen die Sattelaufleger keinen klappbaren seitlichen und hinteren Unterfahrschutz.
- Beim Umschlag und Schienentransport von Sattelanhängern, die mit Luftfederung ausgerüstet sind, müssen diese abgesenkt und entlüftet sein.



Lose Stützbeinkurbel



Verbogener seitlicher Unterfahrschutz



Zusatzschild für Sattelanhänger mit Luftfederung



Hochgeklappter hinterer Unterfahrschutz

Quelle: DB Schenker Rail/Kombiverkehr

## 9. Transportrichtlinien für Wechselbehälter.

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

## 10. Transportrichtlinien für Container.

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



CSC-Plakette mit der Teilnahme am ACEP



Positionierung der CSC-Plakette

## 11. Besonderheiten bei Tankcontainern.

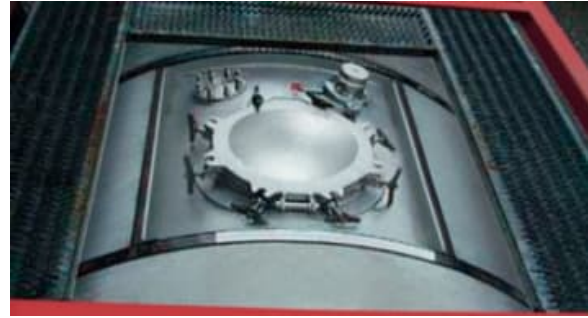
- Die Armaturen an den Tankcontainern müssen geschlossen und gesichert sein.
- Der Blindflansch an den Tankcontainern muss aufgesetzt sein.
- Die Schutzabdeckung der Armaturen muss in geschlossener Stellung sein.
- Die Domdeckel und deren eventuell vorhandene Abdeckhauben müssen verschlossen sein.
- Mögliche Anbauteile, wie z.B. Füllstützen, dürfen die äusseren Rahmen des Tankcontainers nicht überschreiten.
- Vorhandene Kesselbänder müssen in einwandfreiem Zustand sein und passgenau anliegen. In keinem Fall darf die Isolierung des Tankcontainers sichtbar bzw. hervorgetreten sein.
- Tankcontainer mit Aufstiegshilfen benötigen das Warnzeichen vor Gefahr durch elektrische Freileitungen (ISO 6346). Die Kennzeichnung muss zudem in der Nähe der Aufstiegshilfe angebracht werden.
- Vorhandene Rahmen, Aufstiegshilfen und Trittbohlen dürfen keine Beschädigungen aufweisen und müssen in betriebs sicherem Zustand sein.
- Generell muss die vorhandene Isolierung in einwandfreiem und betriebs sicherem Zustand sein.
- Nachträglich hinzugefügte Anbauten sind nicht zulässig.
- Insbesondere bei Gefahrgut dürfen keine frischen Ladegutanhaftungen an der Aussen-seite des Tankcontainers vorhanden sein.

**Wichtig:** Auch bei leeren, ungereinigten Tankcontainern sind diese Vorschriften einzuhalten.

Beispiele:



Nicht aufgesetzter Blindflansch



Verschlussener Domdeckel



Nicht verschlossene Schutzabdeckung für Armaturen



Tankcontainer mit UIC-Kodifizierung

## 12. Was bei der Beförderung von Gefahrgut und Abfällen zu beachten ist.

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

Beispiele:



Sattelanhänger mit korrekter Abfall- und Gefahrgutkennzeichnung im Seeverkehr



4-Kammer-Tankcontainer mit korrekter Gefahrgutkennzeichnung

### 13. Ihre Ansprechpersonen bei SBB Cargo.

<p>Fragen zum Terminal Check-in.</p> <p>Stefan Fiechter, Leiter Terminal Telefon: +41 79 619 55 91 E-Mail: <a href="mailto:stefan.fiechter@sbbcargo.com">stefan.fiechter@sbbcargo.com</a></p>	<p>Fragen zu Buchungen.</p> <p>Team Dispo KV Telefon +41 0800 707 100 Taste 3 E-Mail: <a href="mailto:dispo.container@sbbcargo.com">dispo.container@sbbcargo.com</a></p>
<p>Fragen zum Angebot.</p> <p>Knuth Rüegg, Key Account Manager Telefon: +41 79 593 36 18 E-Mail: <a href="mailto:knuth.rueegg@sbbcargo.com">knuth.rueegg@sbbcargo.com</a></p> <p>Ugo Belluzzi, Key Account Manager Telefon: +41 79 260 00 80 E-Mail: <a href="mailto:ugo.belluzzi@sbbcargo.com">ugo.belluzzi@sbbcargo.com</a></p>	<p>Fragen zu Gefahrguttransporten.</p> <p>Donata Janik, Gefahrgutbeauftragte Telefon: +41 79 108 23 55 E-Mail: <a href="mailto:donata.janik@sbbcargo.com">donata.janik@sbbcargo.com</a></p> <p>Hans Rudolf Hirter, stv. Gefahrgutbeauftragter Telefon: +41 79 223 21 93 E-Mail: <a href="mailto:hansrudolf.hirter@sbbcargo.com">hansrudolf.hirter@sbbcargo.com</a></p>



## Richtlinie für das Verhalten auf Umschlagsanlagen von SBB Cargo Hausordnung Terminal

Die Hausordnung Terminal regelt das korrekte Verhalten innerhalb des Terminalbereichs von SBB Cargo und ist von allen Beteiligten einzuhalten. Gilt für alle Terminals von SBB Cargo.

Gültig ab

01.01.2022

<b>Höchstgeschwindigkeit</b>		Auf dem gesamten Gelände des Terminals gilt das Strassenverkehrsgesetz (SVG). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h, soweit diese örtlich nicht anders ausgeschildert ist.
<b>Vortrittsregelung auf dem Gelände</b>		Krane sowie Terminalzugmaschinen und Schienenfahrzeuge haben Vortritt. Auf dem Gelände des Terminals ist das Rückwärtsfahren verboten. Ausnahmen sind nur nach ausdrücklicher Anweisung und unter Aufsicht gestattet.
<b>Abstellen von Fahrzeugen oder Ladeeinheiten</b>		Das unberechtigte Abstellen von Fahrzeugen oder Ladeeinheiten auf dem Gelände des Terminals ist verboten.
<b>Schutzkleidung</b>		Im Terminal sind Warnweste und Sicherheitsschuhe zu tragen. Im Bereich der Krane besteht zusätzlich Helmtragepflicht.
<b>Zutrittsverbot</b>		Für Unbefugte ist der Aufenthalt im Gleisbereich sowie das Be- oder Übersteigen von Tragwagen und Terminalfahrzeugen verboten.
<b>Sicherheitsabstand zu Gleisen und Terminal-einrichtungen</b>		Personen und Fahrzeuge haben den Sicherheitsabstand zu Gleisen und sonstigen Terminaleinrichtungen unbedingt einzuhalten. Die entsprechenden Sicherheitsmarkierungen am Boden sind zu beachten.
<b>Betreten des Geländes auf eigene Gefahr</b>		Das Betreten des Terminalgeländes geschieht auf eigene Gefahr. Auf die Bewegungen von Schienenfahrzeugen oder Kranen ist ständig zu achten.
<b>Schwebende Lasten</b>		Soweit möglich, sollen Personen und Fahrzeuge nicht unter schwebende Lasten treten oder fahren.
<b>Fahrleitungen</b>		Achtung Hochspannung! Fahrleitungen können unter Spannung stehen. Es ist sicherzustellen, dass diese vor dem Umschlag ausgeschaltet und geerdet sind.
<b>Persönliches Verhalten der Fahrzeugführenden</b>		Fahrzeugführende haben beim Be- oder Entladen aus dem Fahrzeug auszusteigen, die Türen zu schliessen und Sichtkontakt zu den Kran- oder Gerätebedienern zu halten. Wird der Lkw verlassen, sind Warnweste und Sicherheitsschuhe zu tragen. Im Bereich der Krane besteht zusätzlich Helmtragepflicht. Personen und Fahrzeuge haben einen Sicherheitsabstand von 2m zu den Krangeschirren einzuhalten.
<b>Betreten der Fahrbahn</b>		Personen auf dem Terminalgelände haben besondere Vorsicht beim Betreten der Fahrbahn, insbesondere beim Hervortreten hinter Ladeeinheiten oder Fahrzeugen, sowie beim Ein- und Aussteigen aus dem Fahrzeug walten zu lassen.

**Witterungsverhältnisse**



Witterungsverhältnisse wie Wind, Regen, Schnee und Eis sind zu beachten.

**Rauch- und Feuerverbot**



Im gesamten Umschlagsbereich ist das Rauchen und Entfachen von Feuer verboten.

**Videoüberwachung**



Das gesamte Areal oder Teile davon werden videoüberwacht.

**Verhalten im Ereignisfall /  
Erste Hilfe**



- Ruhe bewahren
- Selbstschutz beachten
- Unfall Terminalpersonal melden
- Unfallstelle absichern
- Retten / Erste Hilfe leisten

- Besucher des Terminals müssen sich bei der Terminalleitung oder am Check-In anmelden.
- Den Anweisungen des Terminalpersonals ist Folge zu leisten.
- Verstösse gegen die Hausordnung Terminal, können zu Hausverbot, Strafverfolgung und Schadenersatzforderungen führen. Wir danken für Ihr Verständnis.



**Vorbereitung durch den Lkw-Fahrer (Chauffeur):**

- I. Der Lkw-Fahrer meldet sich beim Check-In oder falls kein Check-In vorhanden ist, direkt beim Kranführer des Terminals. Das Meldeformular (Anliefer- oder Abholauftrag) von SBB Cargo wird dem Terminal Mitarbeiter übergeben. Nach der Überprüfung der Daten werden anschliessend allfällige Schäden an der Ladeeinheit dokumentiert. Im Rahmen der Abfertigung von Ladeeinheiten mit Gefahrgut können Stichproben gem. ADR durchgeführt werden. Das Dokument wird anschliessend in doppelter Ausführung von beiden Parteien (Lkw-Fahrer sowie Check-In-Mitarbeiter bzw. Kranführer) unterschrieben.
- II. Das für den Transport benötigte Fahrzeugchassis, ist vom Lkw-Fahrer für den Verlad entsprechend auszuwählen bzw. vorzubereiten. Das ordnungsgemässe Ent- und Verkuppeln sowie das ordnungsgemässe Verbinden der Ladeeinheit vom und mit dem Strassenfahrzeug hat der Auslieferer bzw. der Abholer in eigener Verantwortung durchzuführen. Dazu gehört insbesondere das Lösen und das Anziehen der Befestigungsvorrichtungen einschliesslich deren Sicherungsvorrichtungen und deren weitere Vorbereitung für die Fahrt auf der Schiene oder auf der Strasse (z.B. das Verändern der Stützbeine sowie des seitlichen und hinteren Unterfahrschutzes).
- III. Die Verriegelungen der Ladeeinheit ist erst unmittelbar vor der Kranung zu lösen bzw. sofort nach dem Aufsetzen der Ladeeinheit auf dem Lkw zu verschliessen. Bei Sattelaufliegern ist der seitliche und hintere Unterfahrschutz hochzuklappen und zu sichern, Luftschläuche sind zu lösen, die Luft ist vollständig abzulassen. Sattelaufleger müssen an dem von SBB Cargo zugewiesenen Stellplatz mit gelöster Bremse abgestellt werden.
- IV. Die Bereitschaft zur Kranung der Ladeeinheit ist dem Kranführer durch Handzeichen anzuzeigen und durch die mündliche Meldung „Fertig“ zu bestätigen.
- V. Die Lkw-Fahrer haben bei Stand- und Wartezeiten den Motor ihrer Fahrzeuge abzustellen, während der Wartezeit auf dem Terminalareal wird das Fahrzeug nicht verlassen. In Ausnahmefällen hat der Lkw-Fahrer sich beim Check-In bzw. Kranführer zu melden.