Fahreranweisungen

GRT Intermodal



Adress:

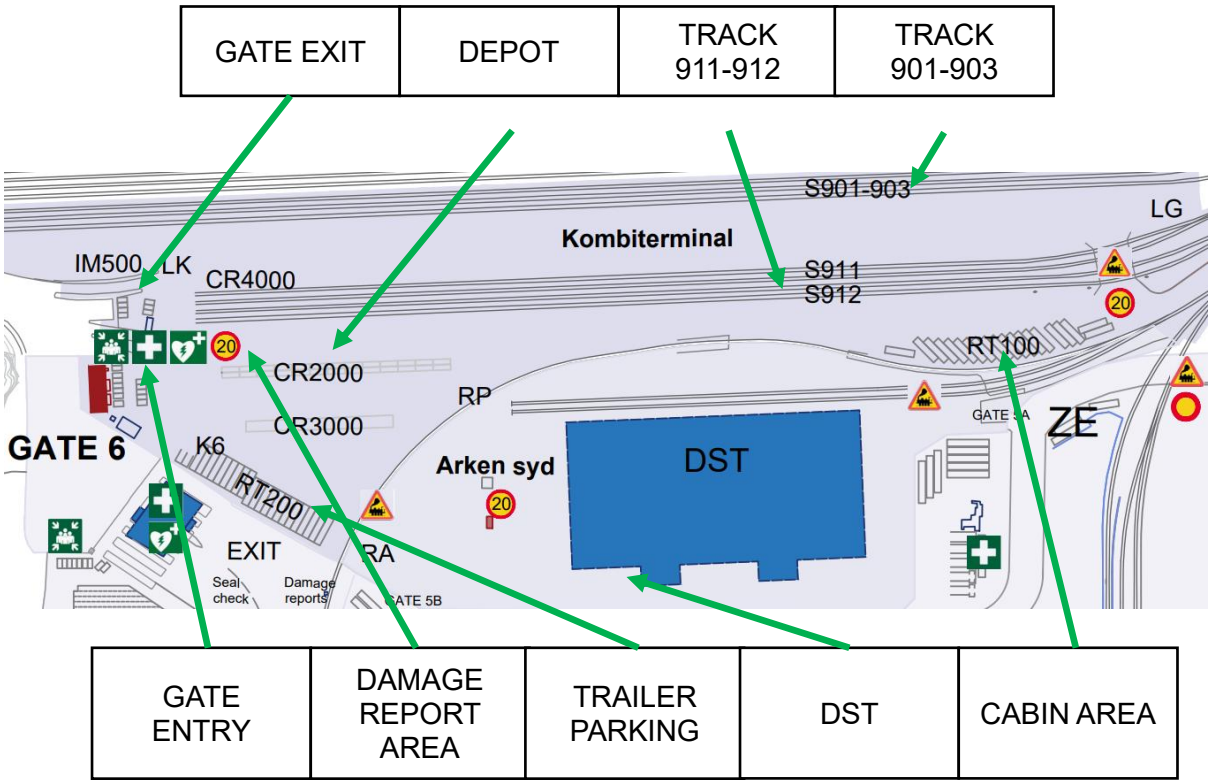
GRT Intermodal

Nordatlanten 101

418 34 Gothenburg

57°41'45.0"N 11°49'49.8"E

TERMINAL MAP



Allgemeine Regeln

- Das Betreten des Bereichs zu Fuß ist verboten.
- Tragen Sie stets die vorgeschriebene Schutzkleidung.
- Höchstgeschwindigkeit: 20 km/h.
- Reach-Stacker haben immer Vorfahrt.
- Es ist verboten, hinter einem Gabelstapler vorbeizugehen.
- Halten Sie einen sicheren Abstand zu abgestellten Einheiten/Geräten.
- Halten Sie einen Mindestabstand von 4 Metern zu Zügen ein.
- Sicherheitszonen müssen eingehalten werden und dürfen weder mit Fahrzeugen noch zu Fuß betreten werden.
- Maximal 2 Autos pro Zug – warten Sie, bis Sie an der Reihe sind.
- Lassen Sie ausreichend Rangierplatz für Gabelstapler in der Nähe von Gleisen und Depots.
- Eisenbahnwaggons dürfen NICHT betreten oder bestiegen werden.
- Nach dem Beladen – verlassen Sie das Gleis/Depot.




DO NOT DRIVE BEHIND
GOTHENBURG
RORO TERMINAL

Toplift

Zu Zügen:

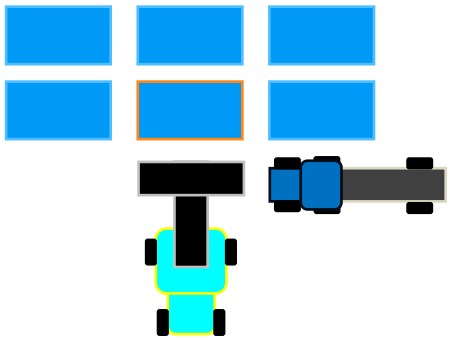
- Fahren Sie zum zugewiesenen Gleis.
- Bereiten Sie die Einheit vor – entfernen Sie ggf. Schmutz und entriegeln Sie bei Bedarf die Twistlocks.
- Fahren Sie zu dem vom RS-Fahrer zugewiesenen Waggon.
- Halten Sie am Signal.
- Verlassen Sie das Gleis.

Zum Depot:

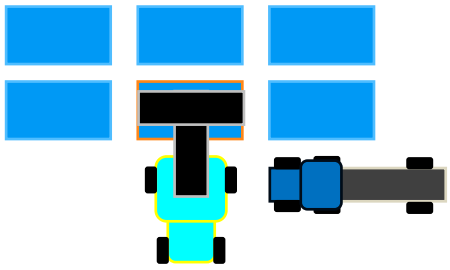
- Fahren Sie zum zugewiesenen Lagerplatz (z. B. 912/IM/RT/RP).
- Bereiten Sie die Einheit vor – entfernen Sie ggf. Schmutz/Steine.
- Fahren Sie zum vom RS-Fahrer zugewiesenen Lagerplatz.
- Halten Sie am Signal.
- Verlassen Sie das Depot.

Toplift vom Depot:

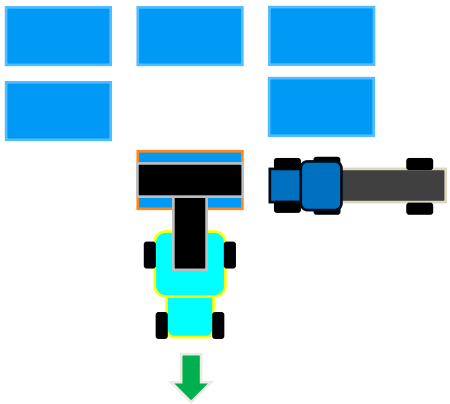
- Warten Sie an der entsprechenden Depotreihe, bis Sie an der Reihe sind.
- Positionieren Sie sich gemäß den nachstehenden Anweisungen:



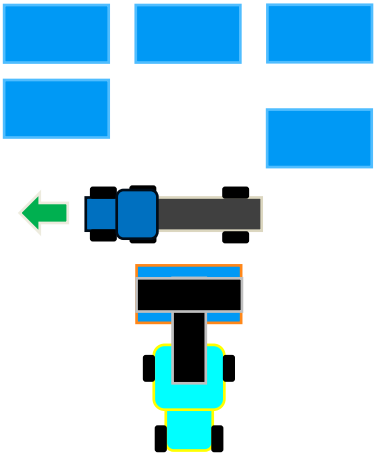
- Der Reach Stacker nimmt die Einheit vor der Zugmaschine auf.



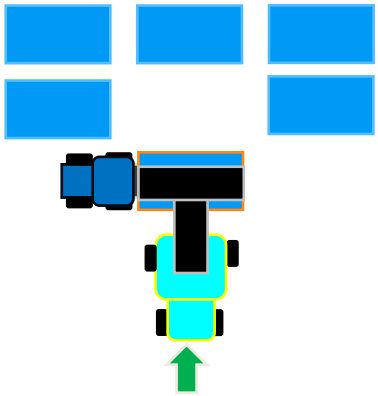
- Der Reach Stacker setzt zurück, um Platz für den Schlepper zu schaffen.



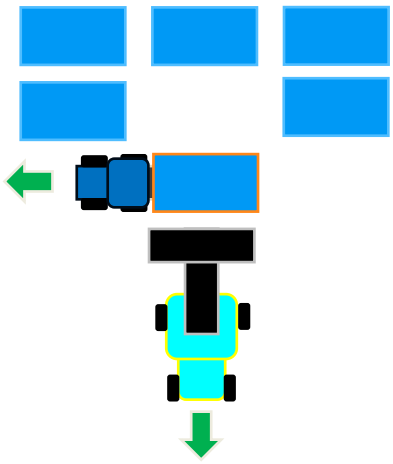
- Der Schlepper fährt vorwärts.



- Halten Sie am Signal.
- Die Einheit wird auf den Auflieger verladen:



- Der Reach Stacker gibt das Hebegeschirr frei und fährt zurück.

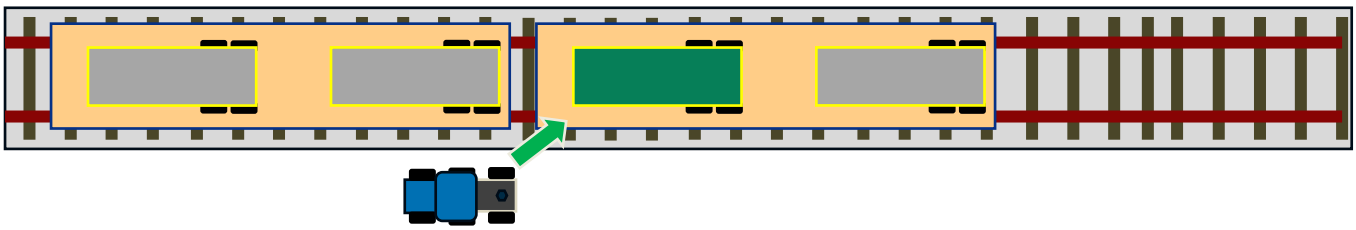


- Das Zugfahrzeug verlässt das Depot.

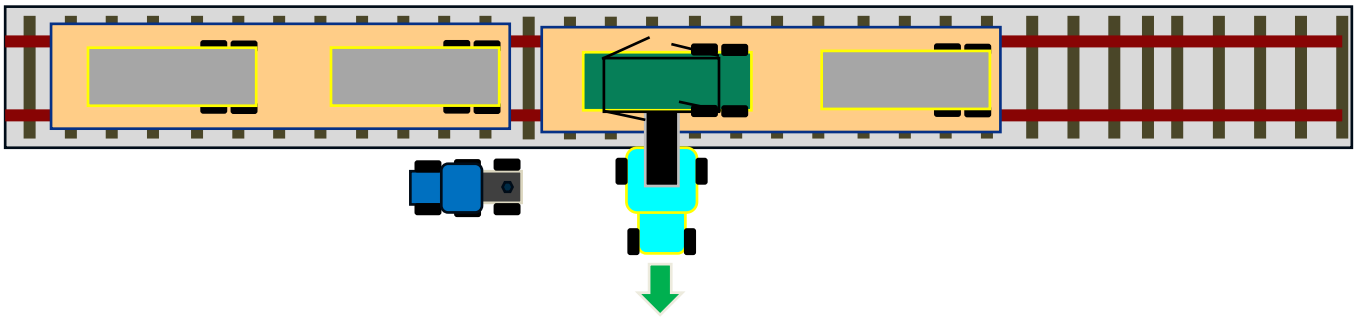
Arm-Lift-Auflieger vom Zug zum Lkw

Vom Zug:

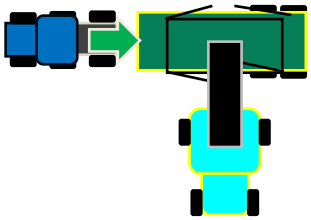
- Fahren Sie zum vorgesehenen Gleis.
- Warten Sie, bis am Gleis ausreichend Platz vorhanden ist.
- Positionieren Sie das Zugfahrzeug vor der gewünschten Einheit.



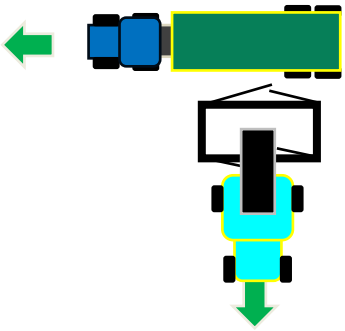
- Der Reach Stacker hebt den Auflieger an und fährt rückwärts.



- Der Reach Stacker senkt den Auflieger auf eine geeignete Höhe ab.
- Sobald der Auflieger stabil hängt, fährt das Zugfahrzeug rückwärts, um die Einheit anzukoppeln.



- Sobald die Verbindung hergestellt ist, senkt der Reach Stacker das Hebegeschirr ab, löst die Greifarme und fährt zurück.



- Das Zugfahrzeug verlässt anschließend sofort das Gleis.

Arm-Lift-Auflieger vom Lkw zum Zug
Vom Lkw:

- Fahren Sie zum vorgesehenen Gleis.
- Fahren Sie zum vom Reach-Stacker-Fahrer gekennzeichneten Waggon – achten Sie besonders auf die Position der Königszapfenaufnahme und wählen Sie die richtige Anfahrtrichtung.
- Halten Sie am Signal.
- Trennen Sie Luftschläuche und elektrische Verbindungen.
- Stellen Sie sicher, dass die Luft vollständig aus der Federung abgelassen ist und lösen Sie die Bremsen.
- Lösen Sie den Königszapfen.
- Geben Sie dem Reach-Stacker-Fahrer ein Signal/Handzeichen, dass alles frei ist.
- Positionieren Sie sich gut sichtbar für den Reach-Stacker-Fahrer.
- Der Reach-Stacker-Fahrer fährt unter und hebt an.
- Der Fahrer steigt in die Kabine ein und verlässt sofort den Bereich.

Richtlinien – Auflieger zum Depot

- Der Auflieger muss den Anforderungen der Eisenbahnunternehmen (Tågföretagen) und der schwedischen Transportbehörde (Transportstyrelsen) entsprechen.
- Nach der abgeschlossenen Eingangskontrolle am Gate ist das Betreten der Einheit nicht erlaubt.
    - Falls erforderlich, z. B. zum Holen von Dokumenten oder zum Sichern der Ladung, muss dies dem Gate-Personal gemeldet werden, das den Vorgang weiterleitet.
- Der hintere Unterfahrschutz muss bei der Einfahrt zu GRT Intermodal angehoben sein.
- Der seitliche Unterfahrschutz sollte nach Möglichkeit angehoben sein.
- Der Auflieger muss im zugewiesenen Bereich abgestellt werden, wobei ausreichend Platz zu bereits abgestellten Einheiten für die Durchfahrt eingehalten werden muss.

Frage 1
Was ist die maximal zulässige Geschwindigkeit im Bereich?
A) 10 km/h
B) 15 km/h
C) 20 km/h
D) 30 km/h

Frage 2
Welche Aussage ist bezüglich Gabelstaplern im Bereich korrekt?
A) Reach Stacker müssen Pkw immer Vorfahrt gewähren
B) Reach Stacker haben immer Vorfahrt
C) Reach Stacker haben nur im Depot Vorfahrt
D) Vorfahrt gilt nur bei entsprechender Beschilderung

Frage 3
Welcher Mindestabstand muss zu Zügen eingehalten werden?
A) 2 Meter
B) 3 Meter
C) 4 Meter
D) 5 Meter

Frage 4
Was soll der Fahrer tun, nachdem der Auflieger vom Lkw auf den Zug mittels Arm-Lift verladen wurde?
A) Am Gleis bleiben, bis die Verladung abgeschlossen ist
B) Hinter dem Reach Stacker gehen und den Hub prüfen
C) In die Kabine steigen und den Bereich sofort verlassen
D) Auf Freigabe vom Gate warten

✅ **Richtige Antworten**

1. **C) 20 km/h**
2. **B) Reach Stacker haben immer Vorfahrt**
3. **C) 4 Meter**
4. **C) In die Kabine steigen und den Bereich sofort verlassen**

TERMINAL CHECK IN



Heck- und Seitentüren, einschließlich Klappen und sämtlicher Zugangsluken
Alle Türen, Klappen und Luken müssen geschlossen, verriegelt und die Griffe gesichert sein.



Scharniere an Türen und Klappen
Müssen sich in einwandfreiem Zustand befinden.



Untere Eckbeschläge, Container und Wechselbehälter
Die vier unteren Eckbeschläge müssen sich in einwandfreiem Zustand befinden und dürfen weder verbogen sein, noch fehlende Teile oder sichtbare Risse aufweisen.



Löcher und Risse / Wechselbehälter
Die Plane muss sich in einem verkehrssicheren Zustand befinden.
Kleine Löcher und Risse unter 3 cm müssen abgeklebt werden.
Größere Löcher und Risse über 3 cm müssen geschweißt oder geklebt werden.



Obere Eckbeschläge bei Containern und bestimmten Wechselbehältern
Die vier oberen Eckbeschläge müssen sich in einwandfreiem Zustand befinden und dürfen weder verbogen sein, noch fehlende Teile oder Risse aufweisen.



Transportsicherung für Stützbeine
Die Transportsicherung muss verriegelt und in gesicherter Position sein.
Die Stützbeine müssen befestigt und dürfen nicht ausfahrbar sein.



Pendelsicherung für Stützbeine
Die Pendelsicherung muss funktionsfähig und in der aktiven, abgesenkten Sicherungsposition sein.

TRAILER (valid plates on both sides)



Gelbe Kennzeichnungstafeln gemäß EN 13044



Auflieger, die einen Eisenbahnwaggon mit der Königszapfenposition bei 98 cm erfordern.



MEGA-Auflieger, die einen Eisenbahnwaggon erfordern, der mit den angegebenen Kompatibilitätsbuchstaben kompatibel ist.



Standardauflieger mit gelben Kennzeichnungstafeln



Ladungsverschiebung
Die Ladung darf nicht gegen die Plane drücken.



Löcher und Risse
Die Plane muss sich in einem verkehrssicheren Zustand befinden.
Kleine Löcher und Risse unter 3 cm müssen abgeklebt werden.
Größere Löcher und Risse über 3 cm müssen geschweißt oder geklebt werden.



Vertikale Zurrgurte
Müssen durch alle Ösen geführt werden.
Wenn eine Öse fehlt (max. 1 pro vertikalem Gurt), muss der Gurt mit Stahldraht oder Kunststoffbindern gesichert werden.



Gummispanner
Planenaufbauten mit Gummispannern sind nur zulässig, wenn die TIR-Leine durch die Ösen geführt ist (keine Haken).
Eine übersprungene/fehlende Öse (bei Beschädigung) kann akzeptiert werden.



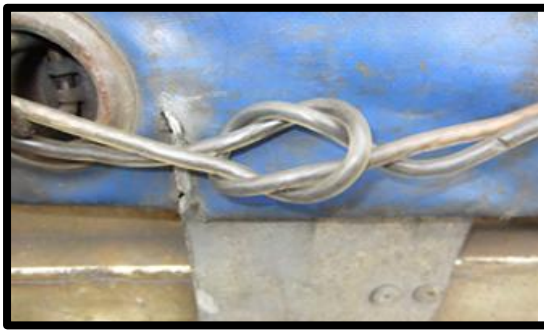
Zickzack-Verzurrung
Die Sicherung der Plane mit Zickzack-Verzurrung ist nicht zulässig.
Ausnahme: Sie ist erlaubt, wenn eine TIR-Leine durch die Ösen geführt ist.
Eine übersprungene/fehlende Öse (bei Beschädigung) kann akzeptiert werden.



Planenösen
Der Abstand zwischen den Ösen darf im Bereich der Pfosten maximal 20 cm und im Türverschlussbereich maximal 30 cm betragen.



TIR-Leine
Die TIR-Leine muss horizontal durch alle Ösen geführt werden.
Maximal 3 Ösen pro Seite dürfen fehlen (sie dürfen nicht direkt aufeinanderfolgend fehlen).
Eine nicht durchgefädelte TIR-Leine ist nur bei beschädigten oder fehlenden Ösen zulässig.



Geknotete TIR-Leine
Eine horizontal geknotete TIR-Leine kann mit einem Doppel- oder Kreuzknoten akzeptiert werden, vorausgesetzt, dass die TIR-Leine durch alle Ösen der Einheit geführt ist.
Knoten, die Teile aus anderen Sicherungsleinen oder aus anderen Teilen einer Einheit verbinden, sind nicht zulässig.



Auflieger mit vollständiger Schiebeplane (Curtainsider)
Alle zur Befestigung verwendeten Spanngurte müssen am Längsträger der Einheit befestigt sein.
Sie müssen gespannt und ordnungsgemäß gesichert sein.



Aluminium-Spannstange
Die zur Sicherung der Schiebeplane vorne und hinten verwendete Spannstange muss sowohl am oberen als auch am unteren Punkt korrekt befestigt sein und parallel zur Stirnwand verlaufen.
Die Spannstange muss korrekt gespannt und gesichert sein. Sie muss außerdem frei von Mängeln sein und darf nicht verbogen sein.





Spriegelgestell (Planengestell)
Verformte oder verbogene Spriegelgestelle sind nicht zulässig.



Vertikale Stützpfosten
Gebogene oder verbogene vertikale Stützpfosten sind nicht zulässig.



Horizontale Latten/Bretter
Weniger als drei Latten zwischen allen Pfosten des Aufbaus (auf allen Seiten und an den Stirnwänden) sind nicht zulässig.



Hubschienen
Müssen sich in einwandfreiem Zustand befinden und frei von sichtbaren Rissen und Verformungen sein.
Über der Hubschiene muss sich eine etwa 100 mm hohe gelbe oder kontrastierende Markierung befinden.



Schutzplatten über der Hubschiene bei Einheiten mit Schiebeplane
Dürfen nicht locker sein, nicht über die Hubschiene hinausragen und weder verbogen noch beschädigt sein.



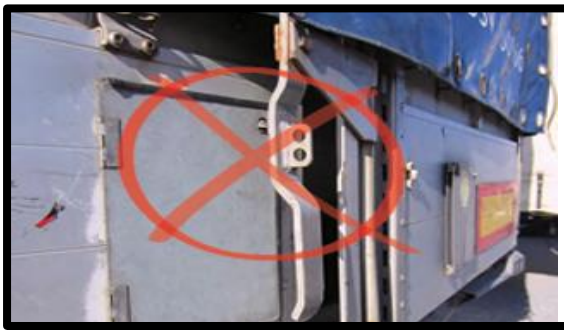
Ladungssicherungsmittel (z. B. Haken an Spanngurten)
Dürfen niemals an der Hubschiene befestigt werden.



Ladungssicherungsmittel
Es ist nicht zulässig, Ladung zu sichern, wenn sich das Befestigungselement an der Außenseite von Klappen oder Pfosten befindet.



Dach, Schiebedach
Das Dach und das Schiebedach müssen geschlossen sein.



Heck- und Seitentüren, einschließlich Klappen und sämtlicher Zugangsluken
Alle Türen, Klappen und Zugangsluken müssen geschlossen, verriegelt und ordnungsgemäß gesichert sein.



Scharniere an Türen und Klappen
Müssen sich in einwandfreiem Zustand befinden.



Auflieger mit Luftfederung
Während des Hebens und des Schienentransports müssen Auflieger mit Luftfederung abgesenkt und drucklos gemacht werden (Luft abgelassen) und die Bremsen müssen gelöst sein.
Dies muss vom Terminalpersonal während des Umschlags/Beladens durchgeführt werden.



Auflieger mit Stützbeinen
Der Schienentransport von Aufliegern ist nur mit vollständig angehobenen oder eingeklappten Stützbeinen zulässig.
Beschädigte Stützbeine müssen gesichert werden.



Heckunterfahrschutz
Der hintere Unterfahrschutz muss bei der Ankunft am Terminal vom Fahrer hochgeklappt und gesichert werden.



Seitenunterfahrschutz
Der Seitenunterfahrschutz muss bei der Ankunft am Terminal vom Fahrer hochgeklappt und gesichert werden.

GOTHENBURG RORO TERMINAL

TANK CONTAINERS (standardized)



ISO-Container (Seefrachtcontainer)
Können mit der Höhenbezeichnung „High Cube“ gekennzeichnet sein.



Binnencontainer – Klasse 2
Maximale Abmessungen: 2500 mm Breite und 2600 mm Höhe



Binnencontainer – Klasse 3
Maximale Abmessungen: 2600 mm Breite und 2600 mm Höhe

Zugelassene CSC-Plakette muss angebracht sein



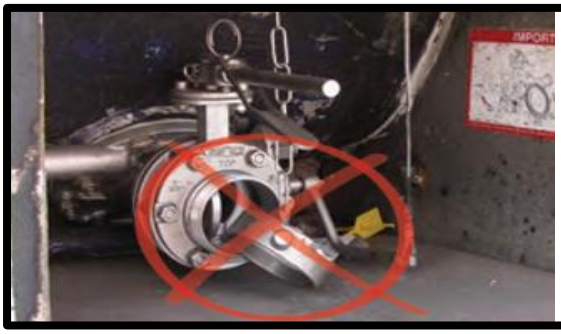
Datum der nächsten Prüfung
Das Datum darf nicht abgelaufen sein (nächste Inspektion).



ACEP
Container, der in ein genehmigtes Programm zur kontinuierlichen Selbstprüfung aufgenommen ist.



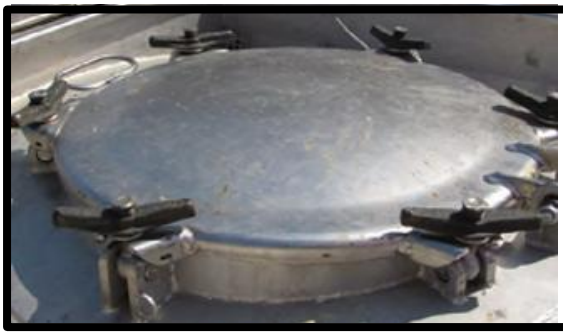
Ventile
Alle Ventile müssen geschlossen und verriegelt sein.



Verschluss / Blindflansch
Verschlüsse und Blindflansche müssen sicher verschraubt sein.



Schutzabdeckungen und -deckel oben, z. B. für Ventile
Alle Schutzabdeckungen und -deckel müssen geschlossen und verriegelt sein.



Mannlochdeckel
Der Mannlochdeckel muss geschlossen und verriegelt sein.



Tankverkleidung / Abdeckbleche
Die Tankverkleidung / Abdeckbleche dürfen weder locker noch fehlend sein.

.



Tragender Rahmen des Tanks und der Tank selbst
Der tragende Rahmen und der Tank selbst dürfen keine Verformungen oder Risse aufweisen.