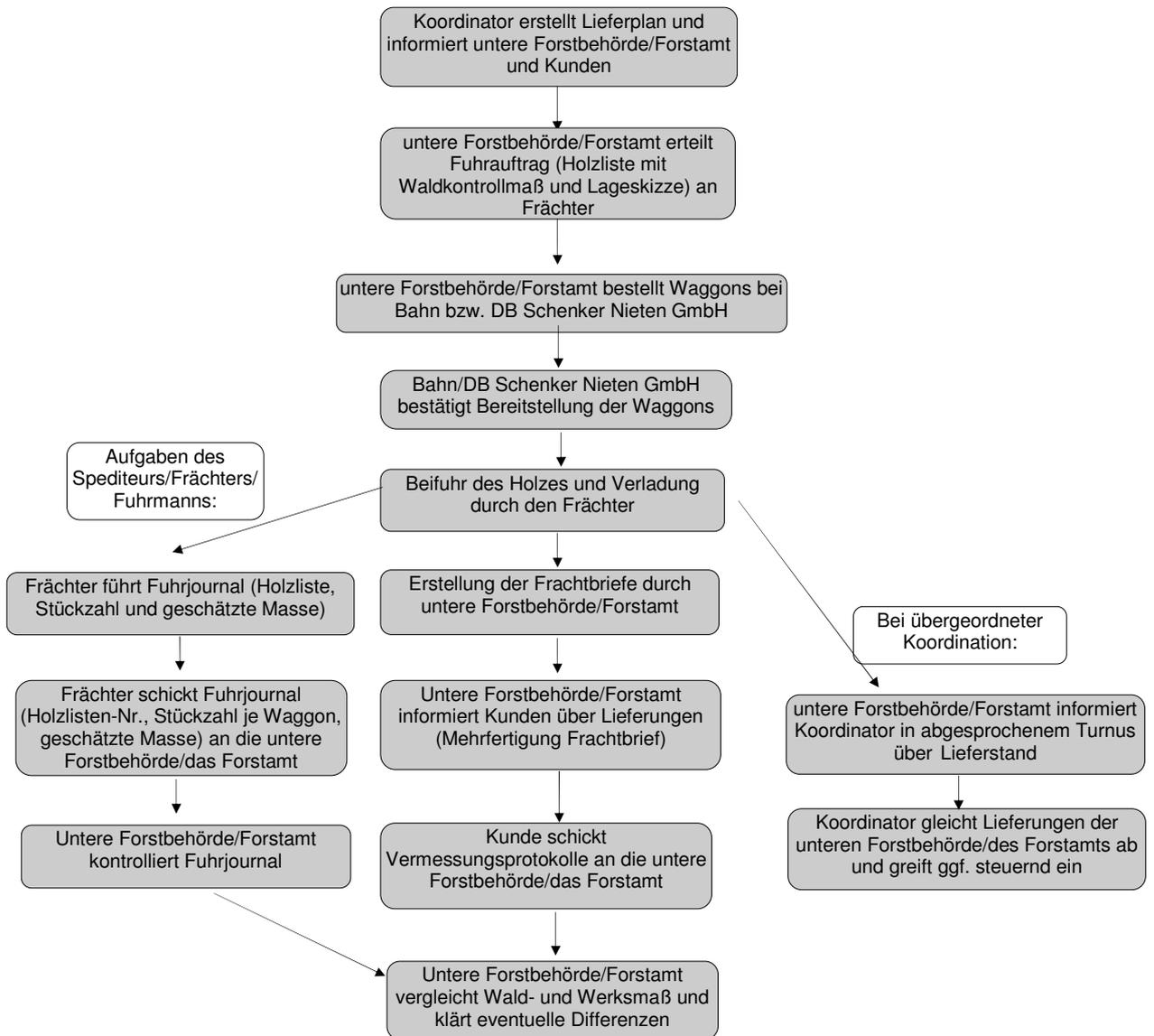


**Beispiel Bahnverladung**



für Baden-Württemberg:	für Rheinland-Pfalz:
	
Regierungspräsidium Tübingen	MUF Rheinland-Pfalz, Referat 10523
Abteilung 8 - Forstdirektion	Holzmarktservice in Dahn und Hermeskeil
Fachbereich 83 Holzvermarktung	Zentralstelle der Forstverwaltung, Fachbereich 52,

## Frei-Werk-Lieferung mittels Bahn und Schiff

---

### Organisation der Holzbereitstellung

Nach Abschluss eines Liefervertrags ist es ratsam – je nach Umfang des Vertrages – einen verantwortlichen Koordinator für die Organisation und Abwicklung der Holzbereitstellung und Logistik zu bestimmen (funktionale Aufgabe). Er ist für die zeitliche Abstimmung der einzelnen Verfahrensschritte (u. U. auch für den Maschineneinsatz) zuständig. Bei komplexeren Logistikaufgaben ist er Ansprechpartner für alle am Verfahren beteiligten Personen, bei forstamtsinternen Logistikaufgaben (Bahnverladung, Anlieferung per LKW) übernimmt er vom Forstamt zu definierende Teilaufgaben.

Bei der Schiffsverladung oder komplexen forstamtsübergreifenden Logistikaufgaben erstellt der Koordinator in Abstimmung mit den Lieferforstämtern einen detaillierten Lieferplan. Dieser regelt die Reihenfolgen und Terminvorgaben für die Sortenbereitstellung im Wald. Der Lieferplan ist bindende Vorgabe für die Lieferforstämter.

### Organisation der Vorracht

Zwei bis drei Wochen vor Beginn der Beifuhr muss die Akquirierung eines Fuhrunternehmers erfolgen. In der Regel engagieren die unteren Forstbehörden/Forstämter lokal vertraute Fuhrunternehmer, bei komplexeren Logistikaufgaben müssen gegebenenfalls zentrale Fuhrverträge durch den Koordinator geschlossen werden.

Insbesondere vertraglich zu regeln sind:

- Art und Umfang des Fuhrauftrags, evtl. Vereinbarung eines Festpreises
- Terminvorgaben und Regelung bei nicht termingerechter Erfüllung
- Pflicht zum Führen einer Fuhrliste (Abrechnungsgrundlage, Stückzahl je Fuhre muss vermerkt sein, Kontrolle durch uFB/FA erforderlich)
- Haftungsausschlussstatbestände
- besondere Pflichten (Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen im Zusammenhang mit der Beladung von Schiff oder Bahn, Durchführung der Beladung des Folge-transportmittels, Rindenbeseitigung)

### Organisation der Holzzwischenlagerung

Schiffe oder Ganzzüge können innerhalb von ein bis zwei Tagen in der Regel nicht direkt vom LKW aus beladen werden. Steht am Kai oder an der Verladestraße nicht ausreichend Platz zur Verfügung, muss ein geeignetes Zwischenlager für die Vorkonzentration des Holzes an der Verladestelle eingerichtet werden. Für das Zwischenlager wird ein Einlagerungsplan erstellt. Ebenfalls werden Standards für die Poltersicherung, -markierung, -zuordnung und Rindenbeseitigung festgelegt. Mit dem Betrieb des Zwischenlagers und der Koordination der nachfolgenden Verladung wird eine vor Ort zuständige Kraft beauftragt.

# Organisation der Verladeinfrastruktur

<i>Schiff</i>	<i>Bahn</i>
<p>Der Koordinator klärt frühzeitig die Bedingungen für die Nutzung eines Verladekais mit dem jeweiligen Eigentümer (Hafengesellschaft,...) und "erwirbt" das Nutzungsrecht.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verladung kann in der Regel nicht direkt vom LKW aus erfolgen und muss separat kontrahiert werden (mobile Verladung, stationäre Verladung mit Portalkran). Speziell zu regeln sind:</li> <li>• Verladeort, -art und -menge</li> <li>• Verladezeit (Abstimmung mit Liegezeiten)</li> <li>• Haftungsausschluss während Verladevorgang (Personen-, Sachschäden)</li> <li>• Regelung von Sinkverlusten</li> <li>• Regelung von Nacht- und Samstagsarbeit</li> <li>• Ausstellung der Verlade- und Frachtpapiere</li> </ul>	<p>Im Regelfall wird auf DB-Bahnhöfen verladen. Die Waggons werden direkt von den Forstämtern/unteren Forstbehörden bei der beauftragten Firma (DB Schenker Nieten GmbH) bestellt. Bei Anmietung von Verladestraßen/Flächen durch den Waldbesitzer sind speziell zu regeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mietkonditionen</li> <li>• Nutzung durch Dritte</li> <li>• Haftungsausschluss</li> <li>• Reinigung der Verladestraßen</li> </ul> <p>Die Beladung der Waggons kann in der Regel direkt vom LKW aus erfolgen. Die Beladung muss sich an den Rangierzeiten orientieren. Vorgegebene Ladefristen müssen beachtet werden.</p>

## Organisation der Hauptfracht

Das Gelingen ist maßgeblich von der Kontinuität des Turnus abhängig. Die Erfahrung hat gezeigt, dass auf unregelmäßige Termine bestellter Frachtraum nur unzuverlässig bereitgestellt wird. Anzustreben ist daher eine regelmäßige Frachtraumbestellung. Das heißt z. B.: ein Schiff pro Woche oder eine feste Anzahl Waggons auf feste Wochentage bestellen.

<i>Schiff</i>	<i>Bahn</i>
<p>Der Koordinator bestellt spätestens zwei Wochen vor Verladebeginn Schiffsraum. Im Frachtvertrag sind insbesondere festzulegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlade- und Zielhafen</li> <li>• Verladeart (Portal- oder Mobilkran)</li> <li>• durchschnittliche Frachtmenge je Schiff (to)</li> <li>• Frachtkosten je Fm oder to</li> <li>• Frachttermine (Turnus)</li> <li>• definierte Lade- u. Liegezeit</li> <li>• Regelung bei reduzierter Frachtraumgestellung bzw. Minder-Tonnage</li> <li>• Frachtpapiere</li> </ul>	<p>Verladebeauftragter des FA bestellt spätestens eine Woche vor Verladebeginn Waggons (in der Regel bei der DB Schenker Nieten GmbH oder bei beauftragter Firma). Bei Ganzzügen und zu Katastrophenzeiten ist längerer Vorlauf notwendig. Dabei sind insbesondere anzugeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlade- und Zielbahnhof</li> <li>• Waggontyp</li> <li>• Waggonzahl</li> <li>• Frachttermine (Turnus)</li> </ul>