

NEUE RECHTSVORSCHRIFTEN SEHEN NEUE GRUNDREGELN FÜR DIE LADUNGSSICHERUNG UND GEWICHTSVERTEILUNG VOR

Wir weisen darauf hin, dass die Regeln der Verstaueung von den Beteiligten manchmal als "übertrieben" oder "Zeitverschwendung" angesehen werden. Häufig gehörte Argumente sind: "Das ist schwer genug, es wird sich nicht bewegen" oder "wir haben eine solche Ladung hunderte Male verschickt und nichts ist passiert". Nicht umsonst gibt es Regeln für die Verstaueung; wie oft hört man, dass ein LKW unterwegs seine Ladung verloren hat, was vom Fahrrad bis zur Ladung Rohre oder ausgelaufenen Silikonen auf der Autobahnoberfläche reicht.

Das fachgerechte Verstaueen ist in erster Linie sehr wichtig für die Sicherheit des Fahrers, denn wenn es Probleme gibt, ist er in der Regel das erste Opfer. So ist beispielsweise bekannt, dass schlecht verstaute Bretter (aus Metall, Holz etc.) beim Durchbrechen des Fahrerhauses bei einem plötzlichen Bremsmanöver einen "Guillotine-Effekt" haben. Auch die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer, des Fahrzeugs und der beförderten Güter wird durch eine schlechte Verstaueung der Fracht beeinträchtigt, ganz zu schweigen vom Verkehrschaos nach einem Zwischenfall.

Die europäische Richtlinie 2014/47/EG über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, sieht eine gemeinsame Verantwortung der verschiedenen Beteiligten (Transporteur, Absender, Verloader, Fahrer usw.) hinsichtlich der Verpackung der Güter, der Verwendung eines geeigneten Fahrzeugs und der erforderlichen Ladungssicherung vor. Die sechste Staatsreform erschwert die Sache zusätzlich, indem sie die Zuständigkeit für eine Reihe von Elementen des Straßenverkehrsrechts auf die Regionen überträgt. So hat jede Region ihren eigenen Text und ihre eigene Interpretation entwickelt:

- In der flämischen Fassung von Artikel 45bis heißt es z.B. ausdrücklich, wer die Ladung sichern soll, nämlich der Transporteur, es sei denn, es wurde vorher schriftlich etwas anderes vereinbart. Der Verloader "garantiert" die Verteilung der Ladung auf der Ladefläche, sofern nicht vorher schriftlich etwas anderes vereinbart wurde.
- Der wallonische und der Brüsseler Text sehen nichts Ähnliches vor: sie heben Artikel 45a der Straßenverkehrsordnung auf und ersetzen ihn durch ein Kapitel der regionalen Verordnung / Verordnung über technische Unterwegskontrollen.

Die Texte der drei Regionen gehen weitgehend in die gleiche Richtung, auch wenn es Unterschiede in der Nuancierung gibt. Dieses Dokument erläutert die wichtigsten Aspekte.

Die Regeln über die Ladungssicherung gelten neben den Fahrzeugen der Gruppe C künftig für eine Reihe **weiterer Fahrzeugklassen**. Für Flandern werden die folgenden Kategorien hinzugefügt:

- a. Klasse N2: Fahrzeuge, entworfen und gebaut für die Güterbeförderung, mit einer Höchstmasse von mehr als 3,5 t bis 12 t;
- b. Klasse N3: Fahrzeuge, entworfen und gebaut für die Güterbeförderung mit einer Höchstmasse von mehr als 12 t;
- c. Kategorie O3: Anhänger mit einer Höchstmasse von mehr als 3,5 t bis 10 t;
- d. Kategorie O4: Anhänger mit einer Höchstmasse von mehr als 10 t;
- e. Kategorie T: alle land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h.

Wallonien und Brüssel fügen vier weitere Fahrzeugklassen hinzu:

- f. Klasse N1: Für die Güterbeförderung entworfene und gebaute Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von 3,5 t;
- g. Klasse M2: Fahrzeuge, entworfen und gebaut für die Personenbeförderung, mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und einer Höchstmasse von 5 t;
- h. Klasse M3: Fahrzeuge, entworfen und gebaut für die Personenbeförderung, mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und einer Höchstmasse von mehr als 5 t.

Verschiedene Kräfte

Die auf dem Fahrzeug gesicherten Güter müssen mit einem Ladungssicherungssystem abgesichert werden, das bestimmten Kräften standhält. Diese Kräfte treten auf, wenn das Fahrzeug folgendermaßen beschleunigt oder gebremst wird:

- a. 0,8 g in Vorwärtsrichtung
- b. 0,5 g in Rückwärtsrichtung
- c. ca. 0,5 g in Querrichtung (beidseitig)

Für Wallonien und Brüssel kommt noch folgende Kraft hinzu:

- d. 0,2 g in andere Richtungen.

Der Fahrer darf nicht abfahren, wenn das Ladungssicherungssystem nicht ausreicht, um den oben genannten Kräften bei der Beschleunigung oder der Abbremsung des Fahrzeugs standzuhalten.

Ladungssicherungssystem

Die Gesetzgebung legt auch klar fest, welche Bedingungen die Ladungssicherungssysteme erfüllen müssen, nämlich:

- a. sie müssen korrekt funktionieren;
- b. sie müssen für die Verwendung geeignet sein, für die sie bestimmt sind;
- c. sie dürfen keine Knoten, beschädigte oder geschwächte Elemente aufweisen, die ihre Funktion bei der Ladungssicherung beeinträchtigen könnten;
- d. sie dürfen keine Risse, Schnitte oder Ausfransungen aufweisen;
- e. sie müssen den europäischen und internationalen Produktnormen entsprechen.

Wer trägt welche Verantwortung?

Wie bereits erwähnt, überträgt die neue Gesetzgebung die Verantwortung auf die verschiedenen Beteiligten. So kann heute neben dem Transporteur auch der Verloader, Absender, Verpacker oder Auftraggeber zur Rechenschaft gezogen werden:

- falsche Verpackung der Ware;
- unsachgemäße Verwendung eines Fahrzeugs;
- falsche Anwendung der Ladungssicherungsregeln.

Die klare Abgrenzung der Verantwortlichkeiten der verschiedenen Parteien in der Transportkette ist ein wichtiger Schritt nach vorne!

Fahrer

Der Fahrer darf erst losfahren, wenn er die nachfolgenden Kontrollen durchgeführt hat:

- Sichtkontrolle, ob die hinteren Ladetüren, die Heckklappe, die Türen, die Planen, das Reserverad und andere mit der Benutzung des Fahrzeugs zusammenhängende Einrichtungen gesichert sind;
- Sicherstellen, dass die Ladung das sichere Fahren des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt;
- Sicherstellen, dass der Schwerpunkt der Ladung so zentral wie möglich auf dem Fahrzeug liegt.

Transporteur

Der Transporteur muss den zuständigen Kontrolldiensten Zugang zu allen relevanten Unterlagen des Absenders gewähren. Die folgenden Bedingungen müssen erfüllt sein, sofern nicht vorher schriftlich etwas anderes vereinbart wurde:

1. das zur Verfügung gestellte Fahrzeug ist für die im Vertrag vorgesehene Ladung geeignet;
2. das Fahrzeug ist sauber und hat keine strukturellen Schäden;
3. der Transporteur befestigt den Container am Fahrgestell;
4. die Ladung ist vorschriftsmäßig gesichert.

Verlader

Der Verloader kümmert sich um:

1. die Verteilung der Last auf der Ladefläche;
2. die Verladung der Ware, so dass eine korrekte Sicherung möglich ist;
3. die Einhaltung der höchstzulässigen Masse (ZGM) und Achslasten des Fahrzeugs;
4. die notwendigen Informationen an den Transporteur, nämlich:
 - a. die Art der Ladungseinheit (nur in Flandern);
 - b. die Masse der Ladung und jeder Ladungseinheit;
 - c. die Lage des Schwerpunkts jeder Ladungseinheit, wenn er nicht in der Mitte liegt;
 - d. die Außenabmessungen jeder Ladungseinheit;
 - e. die Einschränkungen beim Stapeln und die während des Transports zu befolgende Richtung;
 - f. den Reibungsfaktor der Waren, falls nicht in Anhang B der EN 12195:2010 oder im Anhang der Normen IMO/UNECE/ILO aufgeführt;
 - g. alle zusätzlichen Informationen, die für die fachgerechte Sicherung erforderlich sind.

Absender

Der Absender muss alle Unterlagen vorlegen, die mindestens Folgendes enthalten:

1. eine korrekte Beschreibung der Ware;
2. die Masse der gesamten Ladung;
3. alle notwendigen Informationen für die richtige Verpackung;
4. die Meldung ungewöhnlicher Transportparameter für einzelne Packstücke an den Verpacker und/oder Transporteur.

Verpacker

Der Verpacker muss:

1. eine Beschreibung der Ware liefern;
2. wenn die Gefahr einer Beschädigung der Ware durch die Zurrgurte besteht, muss er eine alternative Art der Ladungssicherung beschreiben. Wenn er spezifische Anforderungen für das verwendete Fahrzeug stellt, muss er diese angeben.

