

Tipps für Profis



Thema:

Geeignete Lkw-Bereifung für winterliche Straßenverhältnisse



Der Profi weiß:

A. Fahrzeugausrüstung

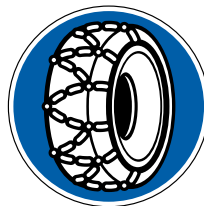
- ◆ Prinzipiell sind Nutzfahrzeugreifen für den Ganzjahreseinsatz geeignet.
- ◆ Für die Auswahl der Reifen gilt:
 - Reifenauswahl entsprechend den Einsatzschwerpunkten (z.B. Verteiler-, Regional-, Fern-, Baustellenverkehr) der Fahrzeuge vornehmen. Herstellerempfehlungen sind zu beachten.
 - Rechtzeitig vor Winterbeginn:
 - **Antriebsachse** mit neuen „M+S“-Traktionsreifen bestücken bzw. auf noch ausreichende Profiltiefenreserven¹ hin überprüfen. Die Reifen der Antriebsachsen müssen folgende Aufschrift tragen: die Buchstaben „M+S“ oder „M.S“ oder „M&S“.
 - beim Einsatzschwerpunkt in „überwiegend winterlichen

¹ Die in Deutschland gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe beträgt 1,6 mm gemäß § 36 (2) StVZO. Achtung: Andere Länder können größere Mindestprofiltiefen vorschreiben.

Regionen“ (schneereiche Gebiete mit ungeräumten, konstant schneebedeckten Fahrbahnen) zusätzlich Empfehlungen der Reifenhersteller berücksichtigen.

◆ Ergänzende Ausrüstung:

Je nach Einsatzgebiet empfiehlt es sich, als ergänzende Ausrüstung Schneeketten mitzuführen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für Kfz mit Schneeketten auch unter günstigsten Umständen 50 km/h (§ 3 (4) StVO). In bestimmten Ländern (z.B. Österreich) gibt es sogar eine Mitführipflicht innerhalb bestimmter Zeiträume.



Länderspezifische Vorschriften sind unbedingt zu beachten!

B. Anforderungen an den Fahrzeugführer

- ◆ Tipps für die Fahrzeugausrüstung (siehe A) beachten.
- ◆ Bei plötzlich eintretenden extremen winterlichen Bedingungen:
 - Fahrverhalten den Straßenverhältnissen anpassen:
 - Überholmanöver vermeiden

- Fahrstreifen für Räumdienste freihalten.
- ggf. ergänzend Schneeketten nutzen und/oder
- rechtzeitig geeignete Parkplätze aufsuchen,
 - besser vorbeugend kurze Pausen einlegen und warten, bis der Räumdienst für befahrbare Straßen gesorgt hat.

Hintergrundinformationen

Die sichere Teilnahme von Kraftfahrzeugen am Straßenverkehr setzt u. a. eine Fahrzeugausrüstung voraus, die auf die jeweiligen witterungsbedingten Straßenverhältnisse abgestimmt ist.

Der Gesetzgeber schreibt vor :

§ 2 Absatz 3a der Straßenverkehrsordnung (StVO) sagt sinngemäß:

Bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte ... dürfen Lkw ab 3,5 t zGM nur gefahren werden, wenn an den Rädern der Antriebsachsen M+S-Reifen angebracht sind. ... Wer ein kennzeichnungspflichtiges Fahrzeug mit gefährlichen Gütern führt, muss bei einer Sichtweite unter 50 m, bei Schneeglätte oder Glatteis jede Gefährdung anderer ausschließen und wenn nötig

GWM, Bonn 2010

den nächsten geeigneten Platz zum Parken aufsuchen. Nach § 18 Absatz 11 der StVO gilt: „Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t, einschl. ihrer Anhänger, sowie Zugmaschinen dürfen, wenn die Sichtweite durch erheblichen Schneefall oder Regen auf 50 m oder weniger eingeschränkt ist, sowie bei Schneeglätte oder Glatteis den äußerst linken Fahrstreifen nicht benutzen.“

Problemsituation: Was bedeutet das konkret für den winterlichen Fahrbetrieb?

Das bei plötzlichem Einsetzen winterlicher Witterungs- und Straßenverhältnisse entstehende Verkehrschaos ist in der Regel auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Die notwendige Anpassung an die neue Situation wird sowohl durch die unterschiedlichen Fahreigenschaften einzelner Fahrzeugtypen als auch durch das unterschiedliche fahrerische Können und Verhalten der Verkehrsteilnehmer bestimmt.

Anforderungen an geeignete Bereifung

Die Bereifung muss für sehr unterschiedliche Straßenbeschaffenheiten geeignet sein. Gerade im Winter soll sie auf trockener, nasser und vereister Fahrbahn, auf festgefahretem Schnee und auf schnee- oder schneematschbedeckter Straße gleichbleibende Funktionen (hohe Traktion, geringer Rollwiderstand) optimal erfüllen. All diesen Anforderungen hundertprozentig gerecht zu werden, ist technisch nicht möglich.

Für den Einsatz in der Praxis muss daher ein Kompromiss gefunden werden.

Die Reifenindustrie bietet eine breite Reifenproduktpalette für unterschiedlichste Einsatzzwecke an. Für den universellen Einsatz ergeben sich daraus entsprechende Vor- und Nachteile. Neben Aspekten winterlicher Fahrbahnbeschaffenheiten (wie z.B. Schneematsch, festgefahrene Schneedecke) muss der individuelle Einsatz des Fahrzeuges (z.B. Verteiler-, Regional-, Fern-, Baustellenverkehr) bei der

richtigen Reifenauswahl Berücksichtigung finden.

Der Unternehmer muss daher die Reifenauswahl entsprechend der Einsatzschwerpunkte seiner Fahrzeuge vornehmen.

Es gibt keinen Reifen, der bei stark schneebedeckten Straßenverhältnissen und entsprechenden Steigungen ohne Haftungsprobleme ist.

Dem Fahrer muss klar sein, dass diese Reifen keinesfalls allen kritischen Straßenverhältnissen gerecht werden können, ganz gleich, mit welchen Reifen sein Fahrzeug ausgerüstet ist. Das gilt für alle Reifenprodukte und -fabrikate, gleichgültig, was auch immer die Werbung verspricht!

Nutzfahrzeugreifen unterscheiden sich in ihrem Laufflächenmaterial erheblich von Pkw-Reifen.

Ausschlaggebend sind vor allem die andersartigen Gummimischungen mit erhöhten Naturkautschukanteilen. Daher sind Nutzfahrzeugreifen im Gegensatz zu Pkw-Sommerreifen von vornherein für den **Ganzjahreseinsatz** geeignet. Aufgrund des hohen Naturkautschukanteils spielt bei Lkw-Reifen die 7°C-Grenze als Umrüstkriterium auf winterliche Bedingungen keine Rolle.

Die so genannten Traktionsreifen für die Antriebsachsen von Nutzfahrzeugen zeichnen sich durch ein um- und querverlaufendes Rillenprofil aus und tragen in der Regel herstellerseitig eine „M+S“-Kennung. Von daher ist die Forderung an eine geeignete Nutzfahrzeuggreifung für typische mitteleuropäische Winterverhältnisse dann als erfüllt anzusehen, wenn vor-



schriftsmäßige Reifen mit ausreichender Profiltiefe an allen Radpositionen angebracht und die Antriebsachsen mit „M+S“-gekennzeichneten Traktionsreifen ausgerüstet sind.

Bei Einsatzschwerpunkten in „überwiegend winterlichen Regionen“ (schneereiche Gebiete mit ungeräumten, konstant schneebedeckten Fahrbahnen, wie sie z.B. bei Transportaufgaben in Skandinavien oder im mitteleuropäischen Bergland herrschen) sind zusätzlich Empfehlungen der Reifenhersteller zu berücksichtigen und ggf. ergänzend Schneeketten zu verwenden.

Es ist immer zu prüfen, ob bei plötzlich eintretenden winterlichen Bedingungen das (Nutz-) Fahrzeug mit der bestehenden Ausrüstung sicher beherrscht werden kann. Falls nicht, muss ein geeigneter Parkplatz aufgesucht werden. Dort kann z.B. durch Schneeketten eine hinreichende Ausrüstung hergestellt werden. Andernfalls muss das Fahrzeug dort so lange verweilen, bis die Straßenverhältnisse den Wiedereinsatz in der bestehenden Ausrüstung erlauben.

Weitere Informationen:

DVR

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
Beueler Bahnhofplatz 16 • 53222 Bonn
Telefon 02 28 • 4 00 01-0
Telefax 02 28 • 4 00 01-67
www.dvr.de • info@dvr.de

BGL

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Breitenbachstraße 1 • 60487 Frankfurt a.M.
Telefon 0 69 • 79 19-0
Telefax 0 69 • 79 19-227
www.bgl-ev.de • bgl@bgl-ev.de

BG Verkehr

Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
Ottenser Hauptstraße 54 • 22765 Hamburg
Telefon 0 40 • 39 80-0
Telefax 0 40 • 39 80-1999
www.bg-verkehr.de • info@bg-verkehr.de

BWVL

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.
Lengsdorfer Hauptstr. 75 • 53127 Bonn
Telefon 02 28 • 9 25 35 0
Telefax 02 28 • 9 25 35 45
www.bwvl.de • info@bwvl.de