

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Lkw-Winterreifen: FAQ

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Frankfurt am Main, den 15. Dezember 2014



**Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.,
Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. (BRV) und
Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e.V. (wdk)**

beantworten häufig gestellte Fragen zu Lkw-Winterreifen:

Frankfurt am Main/Bonn, 15.12.2014

FRAGE: Stimmt es, dass viele Lkw im Winter mit Sommerreifen unterwegs sind?

ANTWORT: Nein. Sommerreifen wie beim Pkw gibt es beim Lkw nicht. Aufgrund der größeren Belastung bestehen alle Lkw-Reifen aus Gummimischungen mit einem hohen Naturkautschukanteil. Aufgrund dieses hohen Naturkautschukanteils sind Lkw-Reifen mit Pkw-Winterreifen vergleichbar und deswegen für den Ganzjahreseinsatz geeignet, da sie unter +7 Grad Celsius nicht die Haftungsprobleme von Pkw-Sommerreifen mit nicht winter-tauglichen Kautschukanteilen aufweisen. Darüber hinaus tragen alle Lkw ganzjährig an den Antriebsachsen sog. Traktionsreifen mit speziellem Stollenprofil, die für winterlichen Griff sorgen. Die M+S-Kennzeichnung der Traktionsreifen befindet sich auf beiden Reifen-seiten, wobei die Schrifthöhe mindestens 4 mm betragen muss.

FRAGE: Schreibt der Gesetzgeber nicht auf allen Achsen Winterreifen vor?

ANTWORT: Die Lkw-Bereifung im Winter muss nicht nur für schneebedeckte, sondern auch für nasse und trockene Fahrbahnen geeignet sein. Zitat aus einem Gutachten der Prüforganisation DEKRA in Stuttgart: „Es gibt keinen Reifen, der sowohl auf trockener als auch auf nasser als auch auf schneebedeckter und gefrorener Fahrbahn überall optimale Bedingungen aufweist.“ Es ist also erforderlich, unter Verkehrssicherheitsaspekten einen praktikablen Kompromiss für alle Fahrbahnzustände zu finden. So ist es aus Expertensicht unstrittig, dass Lkw auf den Antriebsachsen mit „Winterreifen“ mit speziellem Stollenprofil ausgestattet werden und auf den übrigen Achsen mit Reifen, die aufgrund des hohen Naturkautschukanteils der Gummimischung mit Pkw-Winterreifen vergleichbar und für den Ganzjahreseinsatz geeignet sind. Das ist die bestmögliche Bereifung, um den wechselhaf-ten Fahrbahnzuständen im Winter gerecht zu werden.

FRAGE: Warum sind für die Lkw-Lenkachsen keine Winterreifen vorgeschrieben?

ANTWORT: Alle Lkw-Reifen sind aufgrund des hohen Naturkautschukanteils in der Gummimischung mit Pkw-Winterreifen vergleichbar und deswegen für den Ganzjahreseinsatz geeignet, da sie unter +7 Grad Celsius nicht die Haftungsprobleme von Pkw-Sommerreifen mit nicht winterauglichen Kautschukanteilen aufweisen. Auf den Lkw-Lenkachsen würden Reifen mit Stollenprofil – aufgrund des im Vergleich zu Pkw-Lenkachsen wesentlich höheren Gewichtes – einer ungleichmäßigen Abnutzung unterliegen. Dies hätte negative Auswirkungen auf Spurstabilität, Laufruhe und Lenkverhalten des Lkw, was die Verkehrssicherheit gefährden würde. Aus diesem Grund haben Lkw-Lenkachsen ein Längsrillenprofil.

FRAGE: Warum bleiben dann trotzdem immer wieder Lkw an Steigungen hängen?

ANTWORT: Weil bei Eis- und Schneeglätte an Steigungen selbst die besten Winterreifen ab einem bestimmten Zustand der Straßenverhältnisse keinen ausreichenden Kraftschluss zwischen Reifen und Fahrbahn mehr herstellen können: Die Antriebsräder drehen dann durch. Das Fahrverhalten eines Lkw ist ganz anders als das eines Pkw. Bei einem Pkw, dem bei winterlichen Straßenverhältnissen die Antriebsräder durchdrehen, genügt oft schon eine einzelne Person, die mit ihrem Gewicht die Antriebsachse belastet, um den notwendigen Kraftschluss zwischen Fahrzeug und Fahrbahn wieder herzustellen. Ein Pkw ist voll beladen nur etwa ein Viertel bis ein Drittel schwerer als im Leerzustand; ein voll beladener Lkw dagegen kann zweieinhalbmal so schwer sein, wie ein leerer Lkw (40 Tonnen statt ca. 16 Tonnen). Beim Lkw gibt es aufgrund der großen Gewichtsunterschiede zwischen leeren, teilweise beladenen und voll beladenen Fahrzeugen große Unterschiede in der Traktion.

FRAGE: Können die Lkw an den Steigungen nicht Schneeketten aufziehen?

ANTWORT: Dazu müssten sie anhalten, was auf Autobahnen – weil zu gefährlich – verboten ist und zu schweren Unfällen führen könnte. Für das Aufziehen der Ketten müssen sichere Autobahnrast- bzw. -parkplätze angefahren werden. Diese sind jedoch bereits bei normalem Wetter in der Regel überfüllt. Zudem zeigt die Praxis, dass Schneeketten an vereisten Steigungen oftmals nicht die erhoffte Wirkung haben.

FRAGE: Könnten die Lkw-Fahrer dann nicht schon vorher Schneeketten aufziehen?

ANTWORT: Nein. Denn die Schneeketten erhöhen auf Streckenabschnitten ohne geschlossene Schneedecke das Sicherheitsrisiko und beschädigen die Fahrbahn. Zudem dürfen Lkw mit Schneeketten maximal 50 km/h fahren, was ebenfalls zu Staus und gegebenenfalls zu Auffahrunfällen führen könnte.

FRAGE: Was kann konkret getan werden, um die Situation auf winterlichen Straßen zu verbessern?

ANTWORT: Die Räumfrequenz erhöhen! In der Vergangenheit wurden nach einer Reihe schneearmer Jahre nicht nur die Streusalzbestände, sondern auch die Anzahl der vorgehaltenen Streu- und Räumfahrzeuge massiv abgebaut. Hieraus resultierte zwangsläufig eine stark reduzierte Räumfrequenz. Diese muss wieder deutlich erhöht werden, damit die Straßen stets rechtzeitig genug geräumt werden, BEVOR der Schnee zu hoch auf den Fahrbahnen liegt.

FRAGE: Warum legen sich manche Lkw-Fahrer bei Streckensperrungen „...einfach schlafen und müssen erst mühsam geweckt werden, damit es weitergehen kann...“, wie man immer wieder in Polizeiberichten liest?

ANTWORT: Wer bei einer Vollsperrung der Autobahn stundenlang im stehenden Fahrzeug fest sitzt, der kann dabei auch einschlafen. Das gibt es auch bei Pkw-Fahrern. Ein bisschen Rücksicht und Einsicht für einzelne betroffene Fahrer wäre ein Stück Menschlichkeit auf unseren Straßen. Jedenfalls ist uns nicht bekannt, dass einzelne eingeschlafene Lkw- oder Pkw-Fahrer die Auflösung eines Staus entscheidend behindert hätten, zumal die Lkw in der Regel rechts stehen.

FRAGE: Gehen im Winter manche Streckensperrungen nicht auch auf das Fehlverhalten von Lkw-Fahrern zurück?

ANTWORT: Lkw-Fahrer sind Menschen. Und Menschen machen manchmal Fehler. Genau wie alle anderen Fahrer. Nur dass man Fahrzeuge anderer Verkehrsteilnehmer meist schnell mal eben zur Seite schieben kann – einen Lkw leider nicht. Eine den Umständen angepasste, vorausschauende Fahrweise ist daher für Lkw-Fahrer besonders wichtig.

FRAGE: Gilt die „Winterreifenpflicht“ innerhalb eines bestimmten Zeitraumes, z.B. von Oktober bis Ostern?

ANTWORT: Nein. Es handelt sich um eine sog. „situative Winterreifenpflicht“, d.h. nur wer unter winterlichen Straßenverhältnissen (Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte) am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen will, muss sein Kraftfahrzeug mit Winterreifen / M+S-Reifen ausstatten.

FRAGE: Gilt die „Winterreifenpflicht“ auch für ausländische Kraftfahrzeuge?

ANTWORT: Ja. Wenn sie bei winterlichen Straßenverhältnissen (Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte) am öffentlichen Straßenverkehr in Deutschland teilnehmen wollen, müssen sie ebenfalls mit Winterreifen / M+S-Reifen ausgestattet sein.

FRAGE: Enthält das neue EU-Reifenlabel Hinweise zu den Wintereigenschaften eines (Lkw-)Reifens?

ANTWORT: Nein. Das EU-Reifenlabel sagt nichts über den Grip auf Schnee, Eis und matschiger Fahrbahn aus. Es bewertet in diesem Zusammenhang nur die Haftung auf nasser Straße.

Ansprechpartner BGL: Martin Bulheller
Leiter Öffentlichkeitsarbeit und Wirtschaftsbeobachtung
Telefon: 069 / 7919-277
E-Mail: presse@bgl-ev.de

Ansprechpartner BRV: Hans-Jürgen Drechsler
Geschäftsführer
Telefon: 0228 / 27899472
E-Mail: hj.drechsler@bundesverband-reifenhandel.de

Ansprechpartner wdk: Stephan Rau
Technischer Geschäftsführer
Telefon: 069 / 7936 117
E-Mail: s.rau@wdk.de