
Lkw touren mit Ganzjahresreifen durch den Winter

15.11.2010, 13:09 | Tourismus, Auto & Verkehr

Pressemitteilung von: ACE Auto Club Europa e.V.



Foto: ACE Auto Club Europa

ACE veröffentlicht Studie über Winter-Verkehrsverstöße von Lkw-Fahrern

Stuttgart (ACE) 14. November 2010 – Die im Bundesrat zur Entscheidung (26. 11.) anstehende verschärfte Winterreifenpflicht gerät möglicherweise zu einem Flop. Ursprünglich wollte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), mit der neuen Vorschrift in der Straßenverkehrsordnung (StVO), „besonders für Lkw“ eine Gefährdung auf schneeglatten Straßen unterbinden. Doch die Verordnungsnovelle wird nach Einschätzung des ACE Auto Club Europa genau für diese Hauptzielgruppe wahrscheinlich ohne Folgen bleiben. Wie der Club am Sonntag in Stuttgart berichtete, sind nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) Winterreifen für Lkw an den Antriebsachsen zwar vorgesehen, die Verpflichtung hat offenbar aber nur deklaratorischen Charakter. Für alle übrigen Achsen genügen heute schon die üblichen Nutzfahrzeugreifen. Sie verfügen im Unterschied zu Pkw-Sommerreifen über erhöhte Naturkautschukanteile und sind daher „von vornherein für den Ganzjahreseinsatz an den übrigen Achsen geeignet“, zitierte der ACE aus der ministeriellen Begründung zur Änderung der StVO.

Laut ACE geht das Bundesverkehrsministerium zudem aber davon aus, dass „derzeit“ sogenannte Allwetterbeziehungsweise Ganzjahresreifen als solche den Anforderungen an einen Winterreifen genügen. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) selbst zählt in einem auf der Internetseite seines Ministeriums publizierten Interview „Alljahresreifen“ ausdrücklich zur Kategorie der Winterreifen. Für den ACE stellt sich deshalb die Frage: Dürfen Lkw-Halter auch auf der Antriebsachse ganz normale Ganzjahresreifen montieren, ohne dass sie damit gegen die geplante neue Winterreifenvorschrift verstoßen? Von Winterreifen ist in der jüngsten Fassung der umstrittenen Neufassung der StVO-Vorschrift ohnehin schon keine Rede mehr, merkte der ACE an. Ramsauer hatte jüngst mehrfach noch angekündigt, dass der Begriff „Winterreifen“ erstmals in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen werden solle.

Für einen schneereichen Winter, wie er im vergangenen Jahr herrschte, oder für Strecken in Bergregionen sind herkömmliche Lkw-Ganzjahresreifen nach Einschätzung des ACE nur bedingt geeignet. Bei widrigen Straßenverhältnissen sei es im Interesse der Verkehrssicherheit vielmehr geboten, Lkw auf extra taugliche Winterreifen umzurüsten, die auch auf festen Schneedecken und auf nicht geräumten Fahrbahnen eine sichere Traktion

gewährleisteten.

Montiert werden sollten Winterreifen im Interesse der Unfallverhütung auf der Antriebsachse sowie auf der Lenkachse, verlangte der ACE.

Der Club erinnerte an die vom Bundesverkehrsministerium selbst ausgesprochene Warnung, dass es „ohne die notwendige Traktion und Haftreibung von Winterreifen nur eine Frage der Zeit“ sei, „bis der Verkehr behindert oder gefährdet wird“. Bereits geringe Steigungen könnten dazu führen, dass Kraftfahrzeuge stehen blieben oder sich quer stellten und mit erheblichen Staus unvorhersehbaren volkswirtschaftlichen Schaden anrichteten, betonte der ACE unter Berufung auf eine ähnlich lautende Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums. Während die meisten Pkw-Fahrer – nach einer vom Ministerium zitierten Umfrage etwa 87 Prozent – ihre Autos mit Winterreifen ausrüsten, sieht es im gewerblichen Güterverkehr ganz anders aus, vermutet der ACE.

Spediteure scheuen mehr Sicherheitsaufwand

Die Bereitschaft der Speditionen, den allgemeinen Empfehlungen folgend zumindest die Antriebsachsen ihrer Lkw mit speziellen Winterreifen zu bestücken, hat nach Beobachtungen des Clubs in den letzten Jahren nachgelassen. Grund dafür seien aber nicht nur technologische Fortschritte auf dem Gebiet einer besseren Allwettertauglichkeit von Lkw-Reifen. Es könne auch nicht ausgeschlossen werden, dass Speditionen wegen des Kostendrucks im Transportgewerbe und im Vertrauen auf milde Winter bei Investitionen in die Sicherheit sparen und auf den Einsatz von speziellen Winterreifen verzichten.

Die Neubereifung einer Sattelzugmaschine mit Markenreifen schlägt in der Regel mit mehr als 2.500 Euro zu Buche, die Preise für spezielle Winterreifen liegen laut ACE noch darüber. Doch ein wegen ungeeigneter Bereifung liegender gebliebener Lkw verursache ungleich höhere betriebs- und volkswirtschaftliche Kosten, gibt der ACE zu bedenken.

Der Club appellierte an Fuhrunternehmen und an die Fahrer von Nutzfahrzeugen, es auch mit der Ladungssicherheit besonders genau zu nehmen. Bereits bei Nässe könne eine unsachgemäße Ladungsverteilung dazu führen, dass das Fahrverhalten in gefährlicher Art und Weise beeinträchtigt werde. Unter winterlichen Witterungsbedingungen gelte dies erst recht.

Umso wichtiger sei es, schon bei der Disposition auf eine den Witterungsverhältnissen entsprechende Beladung zu achten und diese auch so zu sichern, wie es dem Stand der Technik entspricht, forderte der Club.

Mehr Unfälle durch mangelhafte Bereifung als bei Pkw, aber kaum Ahndung

Aus einer vom ACE zugleich vorgelegten Studie geht hervor, dass die durch falsche oder mangelhafte Bereifung von Nutzfahrzeugen verursachten Unfälle mit Personenschaden verhältnismäßig selten passieren, im Jahr 2009 lag ihre Zahl bei 162. Gemessen an allen schweren Unfällen, an denen Lkw beteiligt waren liegt die relativ niedrige Quote der Unfallursache bei 0,46 Prozent, allerdings ist sie doppelt so hoch wie bei gleichartigen Unfällen von Pkw.

Auffallend gering ist die vom ACE ermittelte Zahl der im Flensburger Zentralregister eingetragenen Ordnungswidrigkeiten von Truckern im Winter. Das Kraftfahrt-Bundesamt hatte in einer vom Club in Auftrag gegebenen Sonderauswertung festgestellt, dass im Jahr 2009 gerade mal 62 Lkw-Fahrer wegen nicht an die Wetterverhältnisse angepasster Ausrüstung und einer daraus resultierenden Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer eine Anzeige bekamen. 14 Führer von Gefahrgut-Transportern hatten trotz Schnee und Eis nicht den nächsten Parkplatz angesteuert. Der ACE geht mit Blick auf die geringe Zahl der Ahndungen von einer hohen Dunkelziffer von Lkw-Winterreifenmuffel aus. Der Club führt dazu ins Feld, dass rund 2,4 Millionen in Deutschland zugelassene Lkw mit jährlich mehr als 366 Millionen Fahrten unterwegs sind und viele winterbedingte Lkw-Blockaden verursacht wurden.

Der ACE kritisierte, im gewerblichen Personen- und Güterverkehr werde in punkto Winterbereifung zu wenig hingeschaut. Das müsse sich ändern, die Polizei müsse in die Lage versetzt werden, den Verkehr besser zu überwachen. Außerdem fordert der Club, wer jetzt das Bußgeld bei einem Verstoß gegen die Winterreifenpflicht verdoppeln wolle – von 20 auf 40 Euro und bei Behinderung von 40 auf 80 Euro – der müsse auch besser kontrollieren. Das gelte ebenso für den Gütertransportverkehr, der durch Deutschland führe.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), www.eac-web.eu

Ausführliche Pressemitteilung unter:
www.ace-online.de/der-club/presse/pressemitteilungen.html

Portrait

1965 gegründet, liegt der ACE im Preis-Leistungsverhältnis heute an der Spitze aller Anbieter von Schutzbriefleistungen. Er ist zudem der bislang einzige TÜV-zertifizierte Autoclub in Deutschland. Heute zählt der ACE bereits rund 550.000 Mitglieder; einschließlich sämtlicher Familienmitgliedschaften können zusammen genommen mehr als 1,2 Millionen Menschen auf die Hilfe des Clubs zählen. Europaweit gesteuert und logistisch betreut werden die Hilfeinsätze von der Stuttgarter Clubzentrale aus.

News-ID: 485785 • Views: 1683 (Stand: 15.04.2026)

Link zur Pressemitteilung:
<https://www.openpr.de/news/485785/Lkw-touren-mit-Ganzjahresreifen-durch-den-Winter.html>