

PRESSEMITTEILUNG

Schnee, Chaos und die Lkw

Warum der Lkw nicht am Wetter Schuld ist und welche Maßnahmen hilfreich sind, mit dem Schneechaos fertig zu werden

VVWL, Münster, Düsseldorf, 20.12.2010 – Die Stimme des Verkehrsfunks klingt fast genüsslich: „10 Kilometer Stau, Grund – Sie ahnen es schon – ein liegengebliebener Lkw!“. In diesen Tagen macht uns die weiße Pracht das Leben schwer. Wenn wir im vorweihnachtlichen Stau stehen, ist der am Hang liegengebliebene Lkw dann ganz schnell Feindbild Nummer Eins. Aber wie viel Schuld am Verkehrschaos trägt der Lkw wirklich? Wir haben ein paar Fakten für Sie zusammen gestellt:

Winterreifen auf der Antriebsachse

Pkw müssen auf allen Achsen Winterreifen aufziehen. Ausgerechnet dem Lkw ist es dabei gestattet, nur auf der Antriebsachse Pneu mit mehr Grip anzubringen. Das scheint zunächst ungeeignet, aber Nutzfahrzeugreifen sind – im Gegensatz zu Pkw-Sommerreifen – von vornherein für den Ganzjahreseinsatz an den übrigen Achsen geeignet, weil sie mit höheren Naturkautschukanteilen gefertigt sind. Die Reifen an der Antriebsachse sorgen nur für ein wenig mehr Traktion, für die Bremsleistung würde kein weiterer Sicherheitsgewinn entstehen, wenn an allen Achsen Winterreifen angebracht würden.

Warum verlieren gerade Lkw den Halt?

Das Gewicht verteilt sich beim Lkw nicht auf zwei, sondern auf vier bis fünf Achsen, so dass auf die Antriebsachse nur rund ein Viertel der Masse einwirkt. Ist der Lkw nicht beladen, oder kommt er an eine Steigung, wird die Antriebsachse noch weniger belastet, mit der Folge, dass die Räder durchdrehen.

Schneeketten keine Universallösung

Schneeketten sind eine gute Lösung, den Griff zu erhöhen. Allerdings nur dann, wenn Schnee liegt. Kommt die Kette in direkten Kontakt mit dem Asphalt, wird die Straße beschädigt. Dazu kommt noch, dass mit Ketten maximal 50 km/h gefahren werden darf – so würde der Lkw zum Hindernis, wenn der Verkehr wieder fließt.

Lkw-Fahrverbote – das letzte Mittel

Sicherheit geht vor – keine Frage. Ist die Sicherheit akut gefährdet, kann ein Lkw-Fahrverbot sinnvoll sein, da so der Fahrer nicht in die Bedrängnis gerät, zwischen Sicherheit und Pünktlichkeit wählen zu müssen. Dies kann jedoch nur das letzte Mittel sein, schließlich brauchen wir auch im Winter Lkw-Transporte. Unseren Tankstellen ginge schon nach drei bis fünf Tagen der Sprit aus, wenn das Fahrverbot zu lange dauern würde. Abgesehen von den Verspätungsschäden bei den Empfängern verlieren auch die Lkw-Unternehmer durch den staatlich verordneten Stillstand Geld. Kritisch in diesen Tagen: Auf den Ladeflächen der Lkw befinden sich die Geschenke für den Heiligen Abend...

Lkw-Fahrverbote – Allgemeinverfügung ohne Allgemeinheit

„In einigen Teilen NRWs herrscht noch immer ein Fahrverbot für Lkw auf Autobahnen“, so die Aussage im Verkehrsfunk. Damit kann kein Lkw-Fahrer etwas anfangen. Wenn schon solche einschneidenden Maßnahmen getroffen werden, muss zumindest eine konkrete Anweisung erfolgen, wer wo nicht fahren darf. Das Mindeste sind eindeutige Durchsagen im Radio, rechtlich korrekt wird es erst durch Verkehrszeichen oder Weisungen eines Polizeibeamten.

Mehr Salz

Fährt man sonntags von Leverkusen nach Duisburg, ohne ein einziges Räumfahrzeug zu sehen und hört ohne nennenswert weiteren Schneefall ein paar Stunden später von einem allgemeinen Lkw-Fahrverbot muss die Frage erlaubt sein, ob Straßen.NRW zu wenig Personal, zu wenig Geld oder zu wenig Salz hat. Wir wollen nicht die Arbeit der Räumfahrzeuge-Fahrer in Frage stellen, vielmehr geht es uns darum, dass die Straßendienste diesem ungewohnten Winterwetter nur mit den entsprechenden Finanzmitteln trotzen können.

Münster, den 20.12.2010

Dr. Christoph Kösters

Hauptgeschäftsführer