UDV: Gefahr durch kippende Leicht-Lkw-Gespanne

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat in einem Forschungsprojekt untersucht, ob kippende Leicht-Lkw-Gespanne ein erhebliches Problem im Unfallgeschehen darstellen. Dafür hat die UDV in umfangreichen Simulationen ermittelt, ab welcher Windgeschwindigkeit es kritisch wird bzw. ein Umkippen nicht mehr vermieden werden kann.

Seit 2005 sind Leicht-Lkw-Gespanne vermehrt in Erscheinung getreten, weil die Mautpflicht erst ab zwölf Tonnen Gesamtmasse galt. Diesen Vorteil gibt es seit Oktober 2015 zwar nicht mehr, gefahren werden dürfen sie aber weiterhin mit der alten Führerscheinklasse 3 (neu C1E). Außerdem sind sie geeignet, große Mengen leichter Güter zu transportieren. Die Kombination aus geringem Gewicht und großer seitlicher Windangriffsfläche sind der Grund für zahlreiche Unfälle. Zur Verdeutlichung: eine vollbeladene Leicht-Lkw-Kombination ist immer noch drei Tonnen leichter als ein gleichlanger, unbeladener 40-Tonner- Standard-Gliederzug.

Vor allem bei größeren Sturmereignissen häufen sich Meldungen von umgestürzten Lkw. Bei genauerer Analyse dieser Unfallereignisse fallen dann die Leicht-Lkw-Gespanne besonders auf. Allein in Sachsen-Anhalt riss der Sturm „Niklas“ am 31. März 2015 mindestens 13 Lkw oder deren Anhänger um.

Bei der Analyse des Unfallgeschehens von Leicht-Lkw-Gespannen stellte sich heraus, dass die amtliche Statistik für solch eine spezielle Untersuchung nur bedingt geeignet ist, da es ein Problem ist, Leicht-Lkw-Unfälle überhaupt zu identifizieren. Entweder, weil Seitenwind möglicherweise nicht als Unfallursache eingetragen oder der Unfall nicht mit einer Verkehrsunfallanzeige erfasst wurde, weil keine Verletzten und nur geringer Sachschaden zu verzeichnen war.

Rund zwei Prozent der Lkw über 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse auf deutschen Straßen sind Leicht-Lkw-Gespanne und die Unfallursache Seitenwind ist bei Leicht-Lkw-Gespannen rund viermal so häufig wie bei allen Lkw-Gespannen, wobei es eine hohe Dunkelziffer in der amtlichen Statistik zu geben scheint.

Zudem treten Unfallereignisse mit umgestürzten Leicht-Lkw fast ausschließlich im Zusammenhang mit Sturmtiefs auf und diese Unfallorte sind meist Autobahn oder Landstraße ohne seitlichen Bewuchs. Auch verlaufen die Seitenwind-Unfälle für den Fahrer oft glimpflich.

Um das Unfallgeschehen noch besser verstehen und vorhersagen zu können, wurden über 350 Computer-Simulationen durchgeführt, die die Kippstabilität von zwölf Tonnen-Gliederzügen (Leicht-Lkw-Gespanne) und 40-Tonnen-Gliederzügen unter verschiedenen Windeinflüssen berechneten.

Dabei kam heraus, dass bei Seitenwind es bei leeren Leicht-Lkw-Gespannen schon ab etwa 55 km/h Windgeschwindigkeit (Windstärke 7) zum Kippen kommen, bei vollbeladenen ab etwa 74 km/h (Windstärke 8) kann. Die 40-Tonnen.Züge verhalten sich in den Situationen deutlich stabiler. Zwar können auch diese bei sehr hohen Windgeschwindigkeiten instabil werden (Windstärke 9). Beladen sind sie im Simulationsmodell allerdings nicht zum Umkippen zu bringen.

DIE UDV plädiert dafür, den Leicht-Lkw-Gespannen bei entsprechenden Windstärken die Weiterfahrt zu untersagen. Dies könne im Paragraph 2 der StVO geregelt werden. Da diese Gespanne in der Regel im Auftrag von Speditionen fahren, sind diese mitverantwortlich und müssen die Fahrer entsprechend informieren. Die Ergebnisse der Studie sollten außerdem in die Programme der Fahreraus- und Weiterbildung einfließen. (ampnet/nic)