

12.07.2016

Kommunikation

Unfallforschung der Versicherer (UDV): Gefahr durch kippende Leicht-Lkw-Gespanne – Studie zeigt großes Seitenwindrisiko

Nach stürmischen Wetterlagen wird häufig darüber berichtet, dass Lkw-Gespanne mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 12 Tonnen von Seitenwind aus der Spur gebracht oder sogar umgeworfen wurden. Damit sind erhebliche Gefahren für den Fahrer, vor allem aber für den nachfolgenden und entgegenkommenden Verkehr verbunden. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat deshalb in einem Forschungsprojekt untersucht, ob es sich um ein erhebliches Problem im Unfallgeschehen handelt und in umfangreichen Simulationen ermittelt, ab welcher Windgeschwindigkeit es kritisch wird bzw. ein Umkippen nicht mehr vermieden werden kann.

Leicht-Lkw-Gespanne waren ab 2005 vermehrt in Erscheinung getreten, weil die Mautpflicht erst ab 12 t 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 (z.B. Styropor) zu transportieren. Die Leichtbauweise ist einerseits ein Vorteil für die Speditionen, da niedriger Verbrauch mit niedrigeren Betriebskosten einhergeht, allerdings hat diese Bauart auch Nachteile: 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 t 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. So ist es ein Problem, 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. So haben Internetrecherchen für den gleichen Zeitraum doppelt so viele Unfälle wie die amtliche Statistik zu Tage gefördert.

Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5900
Fax: +49 30 2020-6900

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +32 2 28247-39
ID-Nummer 6437280268-55

E-Mail: kommunikation@gdv.de

www.gdv.de



Fakten zum Unfallgeschehen:

- Rund zwei Prozent der Lkw über 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse auf deutschen Straßen sind Leicht-Lkw-Gespanne.
- Unfallursache Seitenwind ist bei Leicht-Lkw-Gespanssen rund viermal so häufig wie bei allen Lkw-Gespanssen.
- Es scheint eine hohe Dunkelziffer in der amtlichen Statistik zu geben.
- Unfallereignisse mit umgestürzten Leicht-Lkw gibt es fast ausschließlich im Zusammenhang mit Sturmtiefs.
- Unfallorte sind meist Autobahn oder Landstraße ohne seitlichen Bewuchs.
- Seitenwind-Unfälle verlaufen 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 12 t Gliederzügen (Leicht-Lkw-Gespanne) und 40 t Gliederzügen unter verschiedenen Windeinflüssen berechnet haben.

Fakten zu den Simulationen:

- Bei Seitenwind kann es bei leeren Leicht-Lkw-Gespanssen schon ab etwa 55 km/h Windgeschwindigkeit (Windstärke 7) zum Kippen kommen, bei vollbeladenen ab etwa 74 km/h (Windstärke 8).
- Deutlich stabiler verhalten sich 40 t Lkw-Züge. Zwar können auch diese bei sehr hohen Windgeschwindigkeiten instabil werden (Windstärke 9). Beladen sind sie im Simulationsmodell allerdings nicht zum Umkippen zu bringen.

Fazit:

Unfälle mit Leicht-Lkw-Gespanssen sind zwar seltene Ereignisse, bei starkem Sturm aber vorhersehbar. Da es keine vertretbaren technischen Maßnahmen zur Verhinderung solcher Unfälle gibt, plädiert Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer dafür, solchen 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 Ihre Fahrer entsprechend informieren. Die Ergebnisse der Studie sollten außerdem in die Programme der Fahreraus- und Weiterbildung einfließen.

Weitere Informationen auf www.udv.de.

Folgen Sie uns auf Twitter: www.twitter.com/unfallforschung

Unsere Filme auf YouTube: www.youtube.com/unfallforschung

Unser BLOG: www.verkehrssicherheit.org

Ansprechpartner für Presseanfragen:

Siegfried Brockmann

Tel.: 030 / 20 20 – 58 20

s.brockmann@gdv.de

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) (www.udv.de) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) (www.gdv.de) forscht und berät seit über 50 Jahren im Dienste der Verbesserung der Sicherheit und der Unfallvermeidung auf Deutschlands Straßen. Sie ist gleichzeitig einer der größten Auftraggeber für universitäre und außeruniversitäre Verkehrssicherheitsforschung. Die UDV pflegt den Austausch mit anderen in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Institutionen. Die deutschen Versicherer bekennen sich damit ausdrücklich zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung für die Verkehrssicherheit.