

# Winterreifenpflicht für LKW<sup>1</sup> und KOM<sup>2</sup> in diesem Winter erstmals auch für die Lenkachsen gültig



Winterliche Straßenverhältnisse machen grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern zu schaffen. Wenn die Temperaturen unter die Null-Grad-Marke sinken, kann dies selbst erfahrene Kraftfahrer vor ungeahnte Herausforderungen stellen. Natürlich gilt dies nicht nur für die Fahrer von PKW und leichten Nutzfahrzeugen, sondern besonders auch für Berufskraftfahrer mit LKW über 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse (EG-Fahrzeugklassen N 2 und N 3) oder bei Kraftomnibussen mit mehr als acht Fahrgastsitzplätzen (EG-Fahrzeugklassen M2 und M3).

Durch unterschiedliche Fahrzeugeigenschaften wirken sich die winterlichen Straßenverhältnisse auch verschieden auf das jeweilige Fahrverhalten aus.

## **Nicht nur nicht zulässig, sondern auch gefährlich**

Oftmals wundern sich PKW-Fahrer, dass ihnen die Fahrer von Lastzügen und Sattelkraftfahrzeugen gerade auch bei schneebedeckten Fahrbahnen sehr dicht auffahren und dass diese Fahrzeugkombinationen generell, trotz der winterlichen Straßenverhältnisse, mit vergleichsweise hohen Geschwindigkeiten unterwegs sind. Besonders in Steigungsstrecken kommt es hierbei häufig vor, dass die schweren Nutzfahrzeuge auch überholen. Auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung wird seitens dieser Nutzfahrzeuge nicht selten sogar verbotswidrig der äußerst linke Fahrstreifen befahren.

Dies ist nicht nur unzulässig, sondern auch gefährlich. Neben einer gesteigerten Unfallwahrscheinlichkeit, führen derartige Fahrmanöver der Fahrer schwerer Nutzfahrzeuge oft dazu, dass plötzlich gar nichts mehr geht. Dann nämlich, wenn alle Fahrstreifen „durch querstehende LKW versperrt“ sind, wie im Winter oft im Verkehrsfunk zu hören ist.

---

<sup>1</sup> Lastkraftwagen

<sup>2</sup> Kraftomnibus

## **Schwung holen...**

Berechtigerweise werden derartige Situationen und Fahrweisen durch andere Verkehrsteilnehmer mit Unverständnis betrachtet. Doch was führt zu diesen Verhaltensweisen? Man muss hierzu wissen, dass ein 40-Tonnen-Zug, der auf schneebedeckter Fahrbahn in einer Steigungsstrecke zum Stehen kommt, dort aus eigener Kraft höchstwahrscheinlich nicht erneut anfahren kann, bevor die Fahrbahn wieder frei von Eis und Schnee ist. Daher wird seitens der Fahrer zunächst versucht, möglichst vor der Steigung „ausreichend Schwung zu holen“, um die Steigung bewältigen zu können. Um diesen Schwung aufrecht zu erhalten, werden dann andere, langsamer fahrende Verkehrsteilnehmer auch überholt oder versucht, an bereits liegengebliebenen Fahrzeugen vorbeizufahren. Damit soll das Verhalten mancher Kraftfahrer nicht beschönigt werden, die Problematik gerade für den LKW-Fahrer wird dadurch jedoch etwas klarer.

## **Gegenseitige Rücksichtnahme**

Ein den Witterungsverhältnissen angepasster Fahrstil ist jetzt allerdings ungeachtet des entsprechend verwendeten Fahrzeuges unabdingbare Grundvoraussetzung dafür, verkehrssicher unterwegs zu sein. Vorausschauendes Fahren, größere Sicherheitsabstände, langsamere Fahrgeschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme sind deshalb gefragt.

Darüber hinaus sind gerade bei winterlichen Straßenverhältnissen auch weitergehende Anforderungen an die Wintertauglichkeit der verwendeten Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zu stellen.

## **Situative Winterreifenpflicht**

Deshalb wurde durch die „52. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“, am 31. Mai 2017, in Deutschland die sogenannte „situative Winterreifenpflicht“ eingeführt.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) wurde durch diese Änderungsverordnung dahingehend neu gefasst, dass bei winterlichen Straßenverhältnissen wie Glätte, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte, Kraftfahrzeuge seither im Grundsatz nur noch mit entsprechend wintertauglicher Bereifung im öffentlichen Verkehrsraum geführt werden dürfen. Die zugehörigen Anforderungen an die Winterreifen wurden dabei neu in die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) aufgenommen.

Neben einigen völlig ausgenommenen Fahrzeugarten, wie z.B. landwirtschaftlichen Zugmaschinen, waren schwere Nutzfahrzeuge ab 3,5 t zulässiger Gesamtmasse, weiterhin von der situativen Winterreifenpflicht zumindest teilweise ausgenommen. Bis zum 1. Juli 2020 reichte es gem. § 2 Absatz 3a StVO aus, diese schweren Nutzfahrzeuge auf ihren Antriebsachsen mit wintertauglicher Bereifung zu versehen, wenn die Straßenverhältnisse dies erforderten.

## Weitere Verpflichtung

Ab diesem Winter ist jetzt für die genannten schweren Nutzfahrzeuge im Rahmen gem. § 52 StVO bestehender Übergangs- und Anwendungsbestimmungen, diesbezüglich allerdings eine weitere Verpflichtung eingetreten. Um diese Fahrzeuge bei den beschriebenen winterlichen Fahrbahnverhältnissen weiterhin führen zu dürfen, wird nun auch die Ausrüstung der vorderen Lenkachsen dieser Fahrzeuge mit wintertauglicher Bereifung verlangt. Gelenkte Achsen von Anhängern und Nachläufern sind von dieser Vorgabe nicht erfasst. Insgesamt besteht bisher keine Verpflichtung, Anhänger mit Winterbereifung auszurüsten, weder im PKW- noch im LKW-Bereich. Allerdings empfehlen Fachleute gerade im Schwerverkehrsbereich, auch Anhänger für winterliche Straßenverhältnisse auszurüsten. Über die Anhänger werden die gesamten Züge mitgebremst und ein exakter Nachlauf der Anhänger hinter den Zugfahrzeugen ist mit entsprechender Bereifung auch bei schwierigen Straßenverhältnissen besser gewährleistet.

## Doch welche Bedingungen sind nun an eine solche Wintertauglichkeit von Reifen geknüpft?

Bestimmte Bedingungen an das Lauflflächenprofil, die Lauflflächenmischung, die Bauart und die Reifenkennzeichnung sind hierzu unter anderem in § 36 StVZO und in der dort zitierten Regelung Nr. 117 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), neu definiert worden.

Auch hierbei sind Übergangsvorschriften zu beachten. So werden noch bis zum 30.09.2024 grundsätzlich auch solche Reifen als wintertauglich eingestuft, die die Kennzeichnung „M+S“ tragen. Diese Reifen müssen zur Anerkennung allerdings noch vor dem Jahr 2018 produziert worden sein. Erkennbar ist das Produktionsdatum an den DOT-Kennzeichnungen auf den Reifenflanken, die die Herstellungswoche der Pneus zeigen. Hier wäre die letzte zulässige Kennzeichnung somit „DOT 5217“, also 52. Woche 2017.

Nach diesem Herstellungsdatum sind nur noch solche Reifen als wintertauglich zu akzeptieren, die eine Kennzeichnung mit dem „Alpine-Symbol“, also der stilisierten Schneeflocke mit den drei Berggipfeln, aufweisen. Für dieses Symbol ist international auch die Bezeichnung „3PMSF“ (Three Peak Mountain Snow Flake) gebräuchlich.

## Man fragt sich, worin wohl der Unterschied zwischen den beiden Kennzeichnungen über die Wintertauglichkeit bei Reifen zu sehen ist.

„M+S (auch MS, M&S, M/S oder M-S)“ bedeutet „Mud and Snow“ also „Matsch und Schnee“. Aus dieser Bezeichnung lässt sich allerdings nicht zwangsläufig ableiten, dass die so bezeichneten Reifen besondere Fahreigenschaften für winterliche Straßenverhältnisse aufwiesen. Die M+S-Bezeichnung bestätigt lediglich, dass die Materialeigenschaften eines Reifens geeignet sind, um diesen bei winterlichen Straßenverhältnissen überhaupt einsetzen zu können.



Das Alpine-Symbol hingegen bestätigt, dass im Rahmen einer Baumusterprüfung mit Fahrtests sowohl Material- als auch Fahreigenschaften (z.B. Beschleunigungstraktion auf festgefahrem Schnee) für winterliche Straßenverhältnisse geprüft und für geeignet erklärt wurden.

Reifen mit Alpine-Symbol tragen i.d.R. gleichzeitig die M+S-Kennzeichnung, also lohnt sich ein genauer Blick auf die Reifenflanken, um die tatsächlichen Reifeneigenschaften besser beurteilen zu können.

Während bei PKW-Reifen deren Wintertauglichkeit auch durch eine deutlich weichere Gummimischung erreicht wird, muss diese bei LKW-Reifen überwiegend über die Profilgestaltung gewährleistet werden. Bereits LKW-Standardreifen haben eine relativ weiche Gummimischung, in etwa vergleichbar derer von PKW-Winterreifen. Deshalb tragen auch Standardreifen für LKW häufig die Bezeichnung M+S.

Verschiedene Fahrversuche haben ergeben, dass beispielsweise ein unbeladener Sattelzug mit Standardbereifung, gegenüber einem baugleichen Sattelzug mit voller Winterbereifung, einen um mehr als 30 % längeren Bremsweg auf schneebedeckter Fahrbahn aufwies.

Bereits die Ausrüstung der beiden Achsen einer Sattelzugmaschine mit wintertauglicher Bereifung (Alpine-Symbol), verkürzte den Bremsweg um etwa 25 %. Diese Konstellation entsprach damit genau der derzeitigen Ausrüstungsvorschrift schwerer Nutzfahrzeuge für winterliche Straßenverhältnisse. Als Resultat einer solch vorschriftsmäßigen Bereifung ist jedoch nicht nur eine verbesserte Übertragung von Bremskräften zu sehen, sondern gleichzeitig auch eine deutlich erhöhte Spurtreue, Traktion und Bodenhaftung der schweren Nutzfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen.

Gerade Sattelzüge mit nur einer Antriebsachse stellen bei winterlichen Straßenverhältnissen hohe Anforderungen an Reifen, Material und Fahrer. Bei vergleichsweise hohen Fahrzeug- und Ladungsgewichten, steht eben nur diese eine Antriebsachse vier weiteren, nicht angetriebenen Achsen gegenüber. Zusätzlich liegt der Lastangriffspunkt des Sattelanhängers über Königszapfen und Sattelplatte vor dieser Antriebsachse, was das Handling eines solchen Zuges ggf. zusätzlich erschwert.

### **Unterschiedliche Anforderungen an Achsen**

Zu beachten ist auch bei der Ausrüstung schwerer Nutzfahrzeuge mit Winterreifen, dass an verschiedene Reifen für Lenk-, Antriebs- und Nachlaufachsen, jeweils unterschiedliche Lauf- und Materialeigenschaften gestellt werden. Während bei den Reifen für die Lenkachsen besonders im Winter deren Seitenführungseigenschaften bedeutsam sind, stehen bei den Reifen für die Antriebsachsen schwerer Nutzfahrzeuge, eine möglichst gute Traktion und Spurtreue im Vordergrund. Anhängerreifen sind, noch stärker als Reifen für Antriebsachsen, vor allem auf Tragfähigkeit und Haltbarkeit ausgelegt. Diese Ausrichtung geht allerdings durchaus zu Lasten der Laufeigenschaften reiner Anhängerreifen. Deshalb besteht bei reinen Anhängerreifen, im Gegensatz zu Reifen für Lenk- und Antriebsachsen, eine entsprechende Kennzeichnungspflicht. Die UNECE Regelung Nr. 54 verlangt dabei die Kennzeichnung dieser Reifen mit dem Schriftzug „FRT“, womit „Free Running Tyre“ abgekürzt wird. Ein Aufziehen dieser FRT-Reifen auf Zugfahrzeuge, auch als Ersatzreifen, ist unzulässig.

## **Mindestprofiltiefe**

Für Sommer- wie für Winterreifen gilt gem. § 36 StVZO in Deutschland eine generelle Mindestprofiltiefe von 1,6 mm über den gesamten Bereich des sog. Hauptprofils. Fachleute aus dem Kfz.-Wesen, von Automobilclubs und technischen Überwachungsorganisationen empfehlen aber dringend, diesen gesetzlichen Mindestwert deutlich zu überschreiten. Während Sommerreifen ab einer Profiltiefe von 3 mm ausgetauscht werden sollten, empfehlen die Fachleute für Winterreifen eine Profiltiefe von mindestens 4 mm. Dies gilt gleichermaßen für PKW und LKW.



## **Keine liegengebliebenen LKW mehr?**

Abschließend bleibt die Frage zu stellen, ob denn bei Einhaltung aller aktuellen Bereifungsvorschriften schwerer Nutzfahrzeuge für winterliche Straßenverhältnisse, das altbekannte Bild festgefahrener Last- und Sattelzüge an Steigungen, ab jetzt der Vergangenheit angehören wird.

Leider wird dieses Problem wohl auch künftig nicht auszuschließen sein, da selbst eine bestmögliche Bereifung z.B. bei falscher Lastverteilung, ein „Hängenbleiben am Berg“ nicht verhindern wird.

Gerade im gewerblichen Güterverkehr wird also auch zukünftig neben geeigneter technischer Ausstattung auch der Sachverstand und Weitblick aller am Transportprozess beteiligten Personen gefragt sein, um besonders bei winterlichen Straßenverhältnissen verkehrssicher und schadenfrei unterwegs zu sein.

### ***Verfasser:***

Mario Döring, Polizeihauptkommissar, Polizeipräsidium Osthessen, Direktion Verkehrssicherheit / Sonderdienste, Polizeiautobahnstation Bad Hersfeld