

Untersuchungen zur Verlängerung des Bremsweges bei falscher Beladung von Nutzfahrzeugen - Kurzbericht

Die immer stärker wachsende Globalisierung macht sich besonders im Transportwesen bemerkbar. Steigendes Verkehrsaufkommen geht einher mit immer größer werdenden Konkurrenzdruck für die Spediteure und dadurch auch für die Fahrer, die in immer kleineren Zeitintervallen Be- und Entladen müssen. Inwieweit der Lastverteilungsplan bei den hektischen Be- und Entladungen noch Anwendung findet, ist fraglich.

Im Rahmen von Testfahrten hat das Forschungs- und Technologiezentrum Ladungssicherung Selm gGmbH in Kooperation mit Prof. Dr.-Ing. Carsten Dorn vom renommierten Steinbeis-Forschungszentrum Institut für Transportwesen und Logistik ermittelt, welchen Einfluss eine falsche Beladung auf den Bremsweg hat. Untersucht wurden zwei unterschiedliche Fahrzeugtypen.

Ein zweiachsiger LKW mit 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, sowie eine Sattelzugmaschine mit Auflieger und einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen. Untersucht wurde bei beiden Fahrzeugtypen der Bremsweg bei optimaler Beladung, verglichen mit dem Bremsweg bei offensichtlich falscher Beladung.

Die Versuche konnten eindeutig belegen, dass die Nichteinhaltung des Lastverteilungsplans zu deutlich erhöhten Bremswegen führt. Je nach gefahrener Geschwindigkeit ergab sich bspw. eine Bremswegverlängerung bei einem 7,5 Tonnen-LKW von bis zu 30 Prozent. Dabei ist durch die Bremsversuche ebenfalls dargestellt worden, dass eine Überladung auf der Vorderachse oder eine Überladung auf der Hinterachse ähnlich negative Effekte auf den Bremsweg haben.