

Unfälle durch fehlerhafte Lastverteilung

2012, pp. 52 - 59 (#2)

Ladungssicherung wird in Deutschland auf sehr hohem Niveau betrieben. Schwere Straßenverkehrsunfälle infolge unzureichend gesicherter Ladung sind selten. In der Öffentlichkeit wird aber nach wie vor über vermeintliche Missstände berichtet, die bei Polizeikontrollen auffallen. Das für die Straßenverkehrssicherheit relevante Problem - die richtige Lastverteilung auf der Ladefläche des Fahrzeuges - wird in der Regel nicht erkannt. Welchen Einfluss die richtige oder falsche Verteilung der Last auf die Verkehrssicherheit haben, zeigt der Bericht der Dekra-Niederlassung in Bielefeld.

Crashes due to incorrect distribution of cargo

The quality of cargo securing undertaken in Germany is very high. Serious road accidents due to insufficiently secured cargo are seldom. This is borne out among other things by the statistical findings of the insurance branch. In contrast to this favourable trend, reporting for public consumption continues to pick out assumed deficits revealed by police checks. This leads to a distorted picture and the actually existing problems for road safety fail as a rule to be recognised. These concern the distribution of load on the cargo surface of the vehicle. The correct distribution of the cargo is, however, a key aspect in the proper securing of the cargo and road safety. The paper examines real-life accidents involving several fatalities that were reconstructed by the accident analysts at the Dekra Branch in Bielefeld.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Bühren, W.](#): Unfälle durch fehlerhafte Lastverteilung. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 50 (2012) pp. 52 - 59 (#2)

Inhaltsangabe

Der Aufsatz behandelt drei Unfallbeispiele, in denen hecklastige Beladung eines Sattelzugs zu instabilem Fahrverhalten führte, nämlich

1. Tankauflieger, der die komplette Zweitbereifung als Huckepacklast am Heck des Tankaufliegers im dortigen Schlauchkorb mitführt, sodass der Tankauflieger, allein abgestellt nur auf den drei Hinterachsen steht und vorne keine Abstützung mehr »benötigt«,

2. Transport von 16,5 m langen IP400-Stahlträgern auf Stättetäger mit ausziehbarem Heckträgerrahmen,
3. Sammeltransport von
 1. 20 t schweren Stahlcoil,
 2. Chemikalien in Säcken und Fässern auf Paletten mit einer Masse von 3,7 t,
 3. Pappkartons verpackte Aluminiumprofile mit einer Gesamtmasse von 1,6 t und einer Länge von 6 m.

Die Illustrationen und Radlastberechnungen erfolgten den Illustrationen zufolge anscheinend mit dem Programm *Lastverteilungsplan* der BG Verkehr.

Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema