



Allzeit gut übers Wetter informiert: Die leichten Lkw der Spedition Steinbach wirft so schnell nichts mehr um.

Text | Jan Bergrath

aus den Jahren 2012 und 2014 belegt. Es sind die bis zu 18,50 Meter langen ultraleichten Volumenzüge mit Zentralachshänger. Diese sogenannten „Mautkiller“ sind offenbar eine leichte Beute für Unwetter. Gut ein Dutzend stehen zum Jahresbeginn entweder quer auf den Fahrbahnen oder liegen im Straßengraben.

Bilder zeigen die Fahrzeuge mit beidseitig geöffneter Plane, damit der Wind bei der Bergung durch den Aufbau hindurchblasen kann. Die markanten blauen Hängerzüge von Max Logistik aus Senden, über die FERNFAHRER bereits mehrmals im Zusammenhang mit spektakulären Windunfällen berichtet hat (s. „Vom Winde verweht“, FERNFAHRER 5/2012), sind gleich dreimal vertreten: auf der A 14 bei Magdeburg, der A 63 bei Alzey und auf einer Landstraße bei Goslar. Zufall kann das kaum sein.

Experten wissen es längst: Eine verstärkte Kippgefahr besteht gerade für leichte Lkw ab Seitenwindgeschwindigkeiten von 60 bis 70 Stundenkilometern. Das wiederum entspricht etwa der gelben Warnstufe der Unwetterwarnungen und damit den Windgeschwindigkeiten, wie sie bei jeder stärkeren Gewitterzelle auftreten können. Auch die kommen in der Regel nicht aus heiterem Himmel, sondern kündigen sich an.

Unternehmen, die Mautkiller-Züge betreiben, sollten eigentlich längst gewappnet sein – so wie etwa die Spedition Steinbach aus Bayreuth. Das 1963 gegründete Unternehmen betreibt heute 150 ziehende Einheiten. Eine davon wurde 2012 bei Rohrdorf an der

A 8 spektakulär umgeworfen und musste vom Kran geborgen werden. „Seither sind wir von derartigen Sturmunfällen zum Glück verschont geblieben“, berichtet Geschäftsführer Frank Steinbach. „Denn wir haben uns auf die potenzielle Gefahr eingestellt. Bei so starken Stürmen wie zu Beginn diesen Jahres ergreift unser Fuhrparkleiter Micha Hofmann sofort die Initiative und informiert die Fahrer über den Bordcomputer. Im schlimmsten Fall lautet die Anweisung, dass die Lkw stehen bleiben müssen. Und wir weisen während regelmäßiger Schulungen die Fahrer immer wieder auf die Gefahren durch Unwetter hin.“ Ortstermin an einem Freitag in ei-

nem Industriegebiet bei Bayreuth: In der weißen Flotte von Steinbach sind 80 Volumenzüge im Einsatz, davon derzeit 40

Ultraleichte, um bei einem Ladevolumen von 120 bis 125 Kubikmetern Ladungen bis zu fünf Tonnen zu transportieren – also überwiegend Dämm- und Schaumstoffe, Styropor sowie leichte Autozulieferteile.

Motorwagen ist ein MAN TGL 8.220 mit Vierzylindermotor und mittelgroßem Fahrerhaus, so etwas wie der Marktführer in dieser Gewichtsklasse. Die Anhänger kommen von Rufa-Fahrzeugbau. Mit 25 bis 30 Kunden macht Steinbach etwa 90 Prozent des Umsatzes, es gibt für jede Fracht das passende Fahrzeug. „Es wird interessant sein, wie der Markt reagiert, wenn im Herbst der Vorteil der Mautfreiheit wegfällt. Aber 18 bis 20 Liter Verbrauch auf hundert Kilometer sind immer noch ein kleiner Wettbewerbsvorteil“, sagt Firmenchef Steinbach.

„Bei Sturm heißt es raus auf den nächsten Parkplatz und Schutz suchen“

WIR KÖNNEN **DAS!**

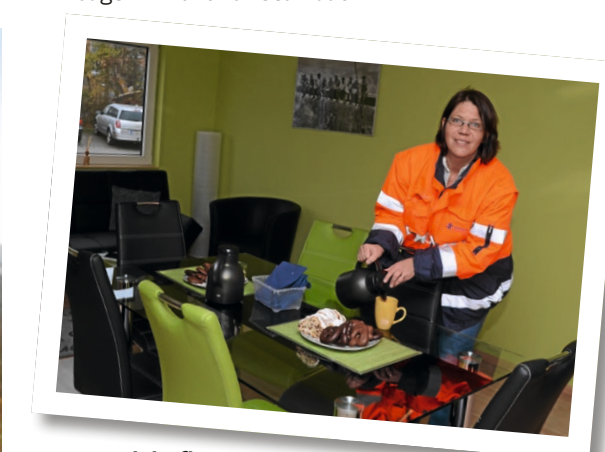
Anfang Januar, nachdem „Elon“ und „Felix“, die ersten Winterstürme des neuen Jahres, über Deutschland hinweggezogen sind, berichten Lokalzeitungen über die immensen Schäden. Auch Lastwagen sind wieder umgeweht worden – auf Landstraßen und Autobahnen von der norddeutschen Tiefebene bis hinauf nach Bayern. Seitenwind hat dabei selbst so manchen schweren Lkw erfasst, besonders dramatisch in der Nacht zu Montag auf der A 2 bei Wunstorf: Ein mit leichten Kunststoffprofilen beladener Hängerzug gerät nach ersten Unfalluntersuchungen der Polizei in eine heftige Böe, kommt

auf der regennassen Fahrbahn ins Schleudern und dreht sich einmal komplett um die eigene Achse. Dann durchbricht er nicht nur die Leitplanke, sondern auch die Lärmschutzwand dahinter und bleibt zerfetzt in der Böschung liegen. Der Fahrer ist vorher aus der Kabine geschleudert worden und stirbt trotz sofortiger Hilfsmaßnahmen von Autofahrern noch an der Unfallstelle.

Sturm kommt nicht aus dem Nichts. Er braut sich in der Regel zusammen. Sturmwarnungen sind heute Teil der täglichen Wettervorhersage, für Smartphones oder Tablets gibt es längst Wetter-Apps. Selbst das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat auf seiner

Webseite eine Landkarte mit dem Warnlagebericht des Deutschen Wetterdienstes stehen. Mit anderen Worten: Infos über die aktuelle Wetterlage sind dank moderner Kommunikationsmittel heute schneller als der Wind selbst. Man muss sie als Fahrer nur ernst nehmen, sonst gerät eine Tour schnell zum Leichtsinn. Doch kaum ein Transportunternehmen ändert in der Just-in-time-Logistik die Fahrpläne, weil ein Sturm aufzieht. Letzten Endes trägt der Fahrer die Verantwortung, wie er die Gefahr einschätzt.

Allerdings gibt es eine Fahrzeugklasse, die besonders gefährdet zu sein scheint, wie ein einfacher Vergleich der Unfallmeldungen



Personalchefin Petra Shrier lädt jeden Freitag zu Kaffee und Kuchen im Pausenraum.

Geschäftsführer Frank Steinbach leitet das Unternehmen seit 1992.

**Steinbach betreibt
40 ultraleichte
Volumenzüge.**



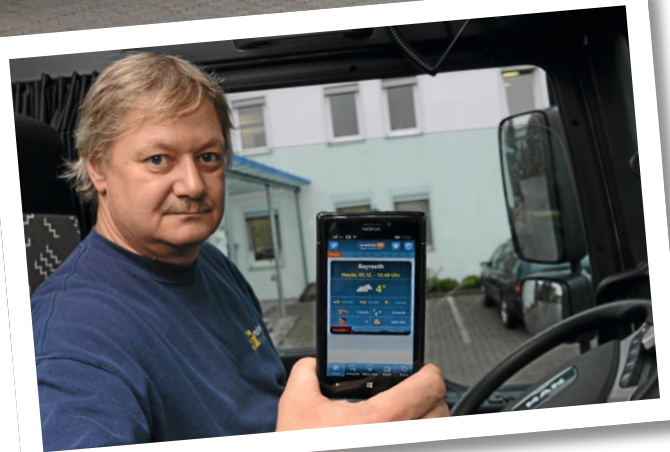
Es herrscht die typische Geschäftigkeit, wenn die Fahrer am Freitagnachmittag auf den Hof kommen. „Das Wochenende ist hier garantiert“, sagt Personalchefin Petra Shrier. Neben dem halbrunden, hell erleuchteten gläsernen Büroturm fällt ein einfacher Bürocontainer ins Auge. „Mach mal Pause“, steht dort angeschlagen, eine Idee von Chefin Renate Steinbach. Innen im Container stehen Sitzgarnitur, Tischfußball und Fernseher. Im Winter gibt es Kaffee und Kuchen, im Sommer wird draußen gegrillt.

Es herrscht die warme Atmosphäre eines gut organisierten Familienunternehmens. Der Ton ist herzlich, auch in der Disposition. Draußen waschen Fahrer ihre Lkw. Manfred von Ganski etwa, er ist gelernter Fliesenleger. Als ihm der Rücken mit Anfang 50 Probleme machte, finanzierte ihm die Berliner Arbeitsagentur Weiterbildungsmaßnahmen wie den ADR-Schein. „Statt vorzeitig in Rente zu gehen, habe ich eine sehr angenehme Arbeit gefunden.“ Als die Sturmwarnung ins Display kommt, war er gerade auf dem Weg zu einem

Auch eine einfache Wetter-App hilft den Fahrern, sich rechtzeitig über Stürme zu informieren.

Kunden in Dormagen. „Schon auf der A 61 habe ich gemerkt, dass der Anhänger wackelt“, sagt er. „Da hilft dann nur eins: raus auf den nächsten Parkplatz und zwischen zwei 40-Tonnern Schutz suchen, bis der Sturm abgeklungen ist. Da ist es auch vollkommen unwichtig, ob ein Kunde wartet oder ob es Wochenende wird. Es nützt niemandem, wenn der Lkw auf dem Weg zur Ladestelle einen Unfall hat. Meinem Schwager ist schon zweimal ein Anhänger umgekippt. Das muss ich nicht haben.“

Sein Kollege Jürgen Wißmath fährt seit 21 Jahren Lkw, seit sieben Jahren bei Steinbach. Er hat hier auf einem der leichten Volumenzüge angefangen. Es gefällt ihm, alles passt hier für ihn, vor allem das Betriebsklima.



ma. „Gerade im Winter sind die leichten Lkw eine besondere Herausforderung“, sagt er locker und erzählt, dass man auf schneebedeckter Fahrbahn schon mit etwas Schwung in den steilen Berg gehen muss, um nicht liegen zu bleiben. „Doch unser größter Feind ist Wind. Du hast ein geringes Gewicht und eine riesige Angriffsfläche. Wenn sich ein Sturm ankündigt, bleibt dir als Fahrer mit so einem Lkw nur, einen sicheren Platz zu suchen.“



„Als Anfang Januar der Sturm aufzog, kam von der Fuhrparkleitung sofort die Nachricht, den nächstmöglichen sichereren Parkplatz aufzusuchen.“

Manfred von Ganski, 58, aus Berlin.



„Der Wind ist der größte Feind unserer superleichten Volumenzüge. Besonders der Anhänger bietet verdammt viel Angriffsfläche.“

Jürgen Wißmath, 50, aus Bayreuth.

Neue Mautgrenze

Ab 1. Oktober 2015 ist es so weit: Die Bemessungsgrenze der deutschen Lkw-Maut wird von 11,99 t zulässigem Gesamtgewicht auf 7,5 t abgesenkt. Damit verlieren die ultraleichten Volumenzüge ihren Wettbewerbsvorteil. Unternehmen wie Max Logistik, Aller Logistik, die Spedition Friedrich (eine Firmengruppe) sowie LIT hatten massiv in diese Lkw investiert. Kritiker aus der Volumenbranche beklagten immer wieder eine Wettbewerbsverzerrung bei leichten Ladungen bis zu fünf Tonnen – auch gelegentlich durch bewusste Überladung.