REIFENMARKENBINDUNG BEI MOTORRÄDERN

Mit oder ohne Bindung?

Für Autos fiel die Reifenfabrikatsbindung bereits Ende der 90er Jahre. Bei Motorrädern, deren Reifen einen größeren Einfluss auf das Fahrverhalten ausüben, hat sich seit Inkrafttreten der Multidirektive von 1997 die Eintragungspflicht zumindest gelockert.

Trotz einer inzwischen acht Jahre alten EU-Richtlinie, die unter anderem die Fabrikatsbindung von Fahrzeugreifen regelt, diskutieren die Marktteilnehmer, die Sachverständigen und selbst die Politiker immer noch, ob die in Deutschland weiterhin praktizierte Reifenbindung bei Motorrädern zulässig ist. Sicherlich ist gegen Reifenempfehlungen nichts einzuwenden. Viele Motorradfahrer sind sogar dankbar dafür. Beispielsweise berichtet Andreas Gensheimer vom Team Deisterstraße in Hannover, dass Sportfahrer gerne in das Geschäft kommen, um über Empfehlungen für aktuelle Reifen zu sprechen. Die kann der Motorradhändler auch guten Gewissens geben, schließlich testet er selber.

Für langsamere Fahrzeuge ist die Reifenbindung sicherlich übertrieben.

PROBLEME MIT ALTEN MOTORRÄDERN

Was des einen Fahrers Freude, kann des anderen Kunden Leid sein: Wer ein altes Motorrad fährt oder gar eine „graue" Maschine sein eigen nennt, wird gerne von Herstellern oder TÜV im Regen (sprich ohne Reifen) stehen gelassen. Bei den „Grauen" drückt der TÜV schon mal ein Auge zu – wenn es in Deutschland baugleiche Motorräder gibt. Fahrer alter Motorräder mit Rei-

△ Testfahrten auf dem Contidrom: Nachträgliche Freigaben sollen auch Fahrern älterer Maschinen zugute kommen.

△ Christoph Gatzweiler vom IVM (links) und Andreas Gensheimer, Händler in Hannover, halten die Reifenfabrikatsbindung zumindest bei leistungsstarken Motorrädern für notwendig, weil die Reifen bei hohen Geschwindigkeiten und sportlicher Fahrweise einen hohen Einfluss auf die Fahrstabilität haben.

fenmarkenbindungen müssen jedoch tief in die Tasche greifen. Denen schlägt Bert Korporal vom TÜV Nord vor, sich für eine Reifenfreigabe in Gruppen zusammenzuschließen, um sich die Kosten für einen Fahrversuch beim TÜV zu teilen. Eignet sich ein Reifen, kann dieser auf Basis von Einzelabnahmen in den Papieren eingetragen werden. Die Kosten für den Fahrversuch betragen rund 300 Euro. Bei der Dekra geht es laut Sigurd Rudolph vom Dekra-Technologiezentrum Klettwitz dagegen einfacher: ein Fahrversuch ist nicht notwendig, die Kosten belaufen sich pro Eintragung auf etwa 50 Euro.

In beiden Fällen ist die Freigabe jedoch nicht auf gleiche Fahrzeuge übertragbar. Denn bei der Einzelabnahme muss laut TÜV der Ist-Zustand des Fahrzeugs „individuell mitbewertet" werden. Damit beziehe sich die Freigabe und die Eintragung ausschließlich auf das begutachtete Fahrzeug. Diese Praxis können zumindest Fahrer baugleicher Motorräder nicht nachvollziehen, denn bei aktuellen Reifenfreigaben der Hersteller berücksichtigen die Behörden den Ist-Zustand des Fahrzeugs auch nicht. Darüber hinaus üben andere, nicht reglementierbare Faktoren einen starken Einfluss auf die Fahrsicherheit aus: Witterung, Reifenprofiltiefe oder Fahrvermögen des Fahrers. Diese Faktoren sprechen im Sinne der Multidirektive ebenfalls für eine gewisse, nicht reglementierbare Eigenverantwortung.

◆ DIE EU-ABE

Doch die Ausgangssituation für alle Praxis geben nun einmal die Gesetze vor. Das Europaparlament einigte sich 1997 auf eine „Multidirektive", die „Richtlinie 97/24/EG", die alles zum Thema EU-ABE einheitlich regeln sollte. Diese Richtlinie musste ab dem 17.12.1998 in nationales Recht überführt sein. Außer der Abgasgesetzgebung fanden auch die Typgenehmigungsverfahren von Reifen Eingang in diese Richtlinie, die dem nationalen

Die Multidirektive von 1997

Die Richtlinie 97/24/EG regelt fast alles, was es im Sinne des freien Warenhandels in Europa zu beachten gibt, und setzt sich vor allem für eines ein: für gleiche Regelungen in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union. Nur so kann eine EU-weit einheitliche Betriebserlaubnis erreicht werden, können Fahrzeuge für den gesamten europäischen Markt konzipiert und ohne Handelshemmnisse in jedem Land der EU eingeführt und verkauft werden.

Im Internet kann man die Richtlinien nachlesen unter:
http://europa.eu.int/eur-lex/de/consleg/pdf/1997/de_1997L0024_do_001.pdf.

Andreas Gensheimer

Team Deisterstraße Hannover, www.teamdeisterstrasse.de:

„Die Reifenmarkenbindung ist auch im Interesse der Kunden und deren Sicherheit zu sehen. Gewiss ist sie aber für Motorräder unter 50 PS nicht unbedingt notwendig. Das Team Deisterstraße ist oft auf Rennstrecken unterwegs, deswegen können wir aus der Praxis sagen, dass die Reifen sich gerade im Rennsportbereich extrem auf die Fahreigenschaften auswirken. Deshalb ist die Multidirektive in der Fassung von 1997 im Bereich der sportlichen Motorräder nicht praktikabel, weil zu gefährlich. Was das Wettbewerbsargument der EU angeht: Mittlerweile tauchen fast alle Reifenhersteller, auch die europäischen, als Erstausrüster in den Papieren auf. Metzeler, Michelin, Pirelli und sogar Conti haben es mittlerweile geschafft, zu den Erstausrüstern auch in Japan zu zählen."

Recht übergeordnet ist. Im Wesentlichen waren es die Reifendaten Geschwindigkeitsindex, Dimension und Tragzahl, die man für die Typprüfung für ausreichend hielt.

Nach Inkrafttreten dieser Vorschriften, die prinzipiell keine nationalen Sonderwege vorsehen, gelang es Motorradherstellern in Zusammenarbeit mit den Typprüfungsbehörden über den Umweg der Typenprüfung des Fahrzeugs dennoch bestimmte Reifentypen in die Fahrzeugpapiere eintragen zu lassen. Diese Praxis verstieß nach Ansicht des damaligen Europaparlamentariers Bernd Lange (SPD) und des zuständigen Kommissars, Erkki Liikanen, gegen geltendes EU-Recht.

Im Mai 2000 bekamen Dekra-Stationen die Anweisung, dass die Reifenfabrikatsbindung aus internationalen Rechtsgründen für Pkw unter bestimmten Bedingungen aufgehoben sei. Damit kam dem Fahrzeughalter ein höheres Maß an Eigenverantwortung zu. Die Reifen müssen das EG- oder ECE-Prüfzeichen aufweisen und eine Hersteller-, Unbedenklichkeits- oder Übereinstimmungsbescheinigung haben. Diese Bescheinigung – ausgestellt vom Fahrzeug- oder vom Reifenhersteller – bestätigt, dass jener Reifen ohne Einschränkung am entsprechenden Fahrzeug zu fahren ist, und muss zusätzlich zu den Fahrzeugpapieren mitgeführt werden.

◆ REIFENSTUDIE DER TÜV AUTOMOTIVE GMBH MÜNCHEN

Für Motorradreifen erwirkten die Motorradhersteller jedoch über die Frage der Produkthaftung (Wer haftet bei einem Unfall, der auf ungeeignete Reifen zurückzuführen ist?) eine nochmalige Prüfung des Sachverhaltes durch die Europäische Union. Die deutschen Behörden haben dazu wissenschaftliche Daten übermittelt, auf deren Basis sie mit dem Argument der Straßenverkehrssicherheit an der Reifenfabrikatsbindung für bestimmte Typen festhalten wollten.

Die zuständige Kommissionsstelle gab eine Studie in Auftrag, die die Sachlage überprüfen sollte. Seit Juni 2004 liegen die Ergebnisse vor, doch fehlt noch immer eine rechtsverbindliche Entscheidung. Während die Behörden im restlichen Europa anscheinend keine Reifenmarkenbindung vorschreiben, ist es in der Schweiz sogar zulässig, vorn und hinten verschiedene Reifenfabrikate auf die Felgen aufzuziehen.

Die Autoren der Studie schlagen vor, die Reifenmarkenbindung gesetzlich verbindlich in der Typgenehmigung zu verankern. Daraus würde resultieren, dass Reifen ein unveränderbarer Bestandteil des Motorrades sind. Bei dem Wechsel auf eine andere Reifenmarke würde die ABE erlöschen. Der Projektmanager der Studie und Experte beim TÜV Automotive München, Walter Reithmaier, teilte »Bike und BUSINESS« dazu Folgendes mit: „In welcher Weise die Kommission auf die in der Studie ausgearbeiteten Empfehlungen reagieren wird, ist noch unklar. Wir haben alle im Rahmen der Untersuchung erarbeiteten Fakten in besagter Studie aufgeführt – die weitere Vorgehensweise obliegt der Kommission." Doch die hat bis dato noch nicht Stellung bezogen, weswegen die rechtliche Situation um die Reifenmarkenbindung in Deutschland zumindest unklar bleiben könnte.

Der Verband der Motorradhersteller in Deutschland plädierte wegen der auf deutschen Autobahnen gefahrenen Geschwindigkeiten für eine Reifenmarkenbindung, die sonst durch die Multidirektive aufgehoben würde. Ähnlicher Auffassung ist der Industrieverband Motorrad (IVM). Laut Christoph Gatzweiler sei ein Abweichen von der Multidirektive auf nationaler Ebene in begründeten Einzelfällen möglich. Es existiere ein entsprechendes Schreiben des Verkehrsministeriums.

Reifenservice

Als neuen Service bietet Conti-Motorradreifen eine eigene Freigabebescheinigung auf einer handlichen und stabilen Plastikkarte im Scheckkartenformat an, auf der alle notwendigen Angaben vermerkt sind. Um die Karte zu bekommen, muss der Kunde nur über ein Formular im Internet alle relevanten Angaben zu seinem Motorrad, den gewünschten Reifen und zur Person machen. Info: www.conti-motorradreifen.de

Continental®

Geschäftsgruppe Motorradreifen

Unbedenklichkeitsbescheinigung für Reifenumrüstungen an Kawasaki Krafträdern

Die Firma Continental AG als Hersteller von Kraftradreifen, bestätigt hiermit, dass gegen die Verwendung der nachstehend aufgeführten Reifenkombinationen keine technischen Bedenken bestehen. Bei bestimmungsgemäßer Umrüstung bleibt der vorschriftsmäßige Zustand des Fahrzeuges gemäß §§29 u. 31 StVZO erhalten.

Fz.-Typ / EG-BE-Nr.: **ZX900C H884** Handelsbezeichnung: **ZX-9 R Ninja**

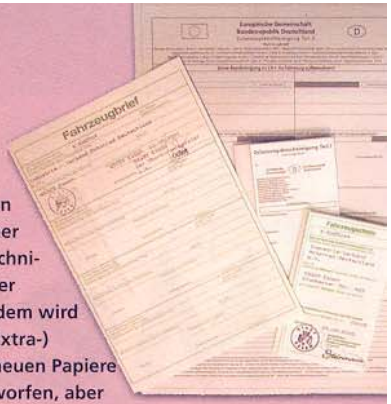
Bereifung	Vorderrad	Hinterrad
Serienbereifung gem. ABE/EWG oder ABE/EWG Nachtrag	120/70ZR17 M/C (58W) TL	180/55ZR17 M/C (73W) TL
Alternative Bereifung	(Nur in der angegebenen Paarung zulässig)	
ContiForce	120/70ZR17 M/C (58W) TL	180/55ZR17 M/C (73W) TL
ContiForce Max	120/70ZR17 M/C (58W) TL	180/55ZR17 M/C (73W) TL
ContiRoadAttack	120/70ZR17 M/C (58W) TL	180/55ZR17 M/C (73W) TL

Wichtig: umseitige Hinweise unbedingt beachten !!

FOTO: CONTI

Einen umfangreichen Service für Reifenkunden bieten die Motorradseiten bei www.dunlop.de. Neben etlichen Freigaben zum Download finden sich hier auch nützliche Informationen zur Reifenkunde: www.dunlop.de/de/data/tyre/mbike/fr00motorad.html

Neue Fahrzeugpapiere ab Oktober 2005:
Den Fahrzeugschein und den Brief in grün-weiß wird es in dieser Form nicht mehr geben. Neue, europaeinheitlichere Dokumente mit anderen Namen sollen in diesem Jahr die alten ersetzen. Über kurz oder lang wird man dann vielleicht zu einer Chipkarte gelangen. In den neuen Papieren sollen weniger technische Daten vermerkt sein als bisher, sodass im Einzelfall bei der Hauptuntersuchung mehr Spielraum entstehen könnte. Trotzdem wird in Deutschland in der neuen Zulassungsbescheinigung eine (Extra-) Spalte für Einschränkung der Bereifung vorhanden sein. Die neuen Papiere werden im ersten Schritt europaweit neuen Standards unterworfen, aber noch nicht völlig vereinheitlicht.



Das Verkehrsministerium argumentiert folgendermaßen: Durch das fehlende Tempolimit in Deutschland seien Sicherheitsbedenken begründet, es gebe aber für jedermann die Möglichkeit, alle geeigneten Reifen mit einer entsprechenden EU-ABE, die nachträglich freigegeben werden, auf dem entsprechenden Motorrad zu benutzen. Deswegen habe Deutschland eine Ausnahmeregelung geschaffen. Die EU-Richtlinie 2002/24/EG, (Artikel 7, Abs. 3) sieht laut Hans Hesse vom Verkehrsministerium nämlich vor, dass Typgenehmigung eingeschränkt werden können, „wenn Bauteile nur im Zusammenhang mit anderen Fahrzeugkomponenten ihre Funktion erfüllen". Deshalb glaubt Hesse, dass die Reifenbindung für langsamere Fahrzeuge übertrieben ist. Motorradhersteller müssen nach seiner Aussage die Reifenmarkenbindung in Deutschland gar nicht anwenden, sie sei eine „Kann-Bestimmung". Aprilia beispielsweise verzichtet als einziger Hersteller sogar weltweit auf Bindungen, weil die Italiener glauben, dass ihre Fahrwerke alle Reifen verkraften.

Hesse hält zudem die Praxis von TÜV und Dekra bei Motorrädern, für die keine gültigen Reifenfreigaben mehr vorliegen, für fragwürdig. Eine Einzelabnahme oder gar ein kostenpflichtiger Fahrversuch seien absolut unnötig, wenn der Reifen bereits bei einem anderen, baugleichen Motorrad eingetragen worden ist.

Interessanterweise klaffen jedoch die Meinungen des Verkehrsministeriums (BMVBW) und des zuständigen deutschen EU-Kommissars Dr. Reinhard Schulte-Braucks hinsichtlich der Reifenfreigaben auseinander: Schulte-Braucks sieht grundsätzlich keine Möglichkeit, von den Vorgaben der Multidirektive abzuweichen. Ministerium (und IVM) sprechen hingegen von nationalen Ausnahmen und bedingten Beschränkungen der Richtlinie. Offen bleibt also weiterhin, ob die Multidirektive in punkto Reifenfabrikatsbindung in Deutschland uneingeschränkt gilt oder nicht gilt.

Andre Voigt

Bereich Conti Motorrad
www.conti-online.com:

„Das Problem mit den Reifenfreigaben für ältere Motorräder ist uns bekannt, deswegen bemühen wir uns auch um Freigaben für älterere Motorräder. Dazu stellen uns in der Regel Händler Motorräder für Testfahrten auf dem Contidrom zur Verfügung, dort werden an den entsprechenden Motorrädern die Reifen auf Handling, Hochgeschwindigkeitsstabilität und weitere sicherheitsrelevante Kriterien nach den Richtlinien des IVM getestet. Daraus resultieren Freigaben, von denen die Fahrer älterer Motorräder kosten- und eintragungsfrei profitieren können. Die Reifenmarkenbindung praktizieren wir natürlich so lange, wie sie vom Gesetz vorgeschrieben ist, sie hat sicherlich für hoch motorisierte Fahrzeuge ihren Sinn."

◆ FAZIT

Das Gesetzesvorhaben scheint ins Stocken geraten zu sein, da Deutschland eine eigene Interpretation der EU-Richtlinie verfolgt, die Motorradfahrern nicht nur Vorteile bringt. Fahrer älterer Fahrzeuge beklagen sich über hohe Eintragungskosten mit unnötigen Fahrversuchen und den hohen Bürokratieaufwand. Zu Recht – denn genau den wollte die Kommission eigentlich vermindern. In keinem anderen Land Europas gibt es eine vergleichbare Reifenbindung. Das Statement der FEMA (Federation of European Motorcyclists Associations) dem Lobbyverband der Motorradfahrer Europas ist eindeutig: „Germany is overregulated".

MARKUS GOLLETZ ●