

Bonn, im Dezember 2004

## **Zulässige Bereifung an Kraftfahrzeugen/Eintragungen im Fahrzeugschein - endlich bundesweite Lösung erreicht!**

Entsprechend dem Antrag des BRV an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Schreiben vom 27.07.2004) und der dazu erfolgten Antwort des BMVBW mit Schreiben vom 02.08.2004/AZ: S 33 / 50 Ver 2004, wurde dieses Thema auch nochmals in FKT Sonderausschuss "Räder und Reifen" am 09.11.2004 beraten. Dabei ging es im Antrag des BRV um folgende Inhalte:

### **1. Problemstellung:**

Grundsatz:

Die Problemstellungen beziehen sich ausschließlich auf die im Fahrzeugschein unter Ziffer 20 bis 23 und ggf. 33 eingetragenen Reifendimensionen und Felgen (Rad-/Reifenkombinationen) und nicht auf Umbereifungen mit anderen Rad-/Reifenkombinationen! Auf Reifen unterschiedlicher Bauart (Reinforced/XL oder C) wird im folgenden noch gesondert eingegangen.

- In wieweit ist der unter Ziffer 20 bis 23 und ggf. 33 angegebene Speedindex verbindlich, auch wenn er über der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit -  $V_{max} = \text{Höchstgeschwindigkeit nach Ziffer 6 plus } 6,5 \text{ km/h} + 0,01 \times \text{Höchstgeschwindigkeit nach Ziffer 6}$  - liegt, selbstverständlich auch unter Berücksichtigung ggf. notwendiger Tragfähigkeitsabschläge bei Geschwindigkeiten von über 210 km/h bei V-Reifen, von über 240 km/h bei W- und ZR-Reifen und von über 270 km/h bei Y-Reifen?
- In wieweit ist der unter Ziffer 20 bis 23 und ggf. 33 angegebene Loadindex verbindlich, auch wenn er über der zulässigen Achslast nach Ziffer 16 liegt, einschließlich der o.g. ggf. notwendigen Tragfähigkeitsabschläge?
- In wieweit ist die unter Ziffer 20 bis 23 und ggf. 33 angegebene Bauart - Reinforced/XL oder C - grundsätzlich verbindlich, so nur eine Bauart eingetragen ist? Das Mischbereifung im Falle des Eintrags beider Bauarten nicht zulässig ist bleibt dabei unbenommen.
- In wieweit ist der unter Ziffer 20 bis 23 und ggf. 33 eingetragene Speedindex zu M+S-Reifen verbindlich, wo doch nach § 36 (1) generell M+S-Reifen mit niedrigerem Speedindex zulässig sind, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit sinnfällig im Blickfeld des Fahrers angegeben ist und diese im Betrieb nicht überschritten wird?
- In wieweit sind ggf. unter Ziffer 33 vorgenommene Einschränkungen - "nur Sommerreifen" und/oder "nur Winterreifen" verbindlich?
- In wieweit werden in Ziffer 33 aufgeführte Empfehlungen zu Reifenfabrikaten und/oder herstellereigenen Kennzeichnungen auch als solche behandelt?

## **2. Lösung/rechtliche Grundlage:**

**Nach eingehender Diskussion wurde vom FKT Sonderausschuss "Räder und Reifen" die vom BMVBW mit Schreiben (Erlass) vom 02.08.2004 (AZ: S 33 / 50 Ver 2004) gegenüber dem BRV erläuterte Rechtslage nochmals einhellig bestätigt und ist ab sofort bei den Hauptuntersuchungen der Fahrzeuge (HU) von den technischen Diensten so anzuwenden. Zusammengefasst stellt sie sich wie folgt dar:**

Auf der Grundlage der EU-Richtlinie 92/23/EWG dürfen die Mitgliedsstaaten den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung eines Fahrzeuges nicht aufgrund der Reifen versagen oder verbieten, wenn diese mit dem EG-Typengenehmigungszeichen (der E/ECE-Kennzeichnung, die ab Herstellungsdatum 01. Oktober 1998 für Motorrad-, Pkw- und Lkw-Neureifen verbindlich ist) versehen und nach den Vorschriften von Anhang IV montiert sind. Das bedeutet:

- Die maximale Tragfähigkeit jedes Reifens, der an einem Fahrzeug montiert wird, muss im Fall eines Fahrzeuges, an dem Reifen des gleichen Typs in Einzelanordnung montiert sind, für die Achse mit der höchsten Belastung mindestens der Hälfte der vom Fahrzeughersteller angegebenen Achslast entsprechen (EU-Richtlinie 92/23/EWG Anhang IV Nr. 3.3.1 und 3.3.1.1) und
- jeder Reifen, mit dem ein Fahrzeug ausgerüstet ist, muss ein Geschwindigkeitskategorie-symbol aufweisen, das der vom Fahrzeughersteller angegebenen bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges oder der jeweiligen Belastungs-/ Geschwindigkeitskombination entspricht (EU-Richtlinie 92/23/EWG Anhang IV Nr. 3.4.1).

## **3. Für die Praxis bedeutet das im Klartext:**

- **E/ECE-gekennzeichnete Reifen (Pkw- Lkw- und Motorrad-Reifen nach ECE-R 30, 54 und 75) der im Fahrzeugschein unter Ziffer 20 bis 23 und ggf. 33 eingetragenen Reifendimensionen und Felgen (Rad-/ Reifenkombinationen) sind grundsätzlich zulässig, wenn sie**
  - A) der bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges -  $V_{max} = \text{Höchstgeschwindigkeit nach Ziffer 6 Fahrzeugschein} + 6,5 \text{ km/h} + 0,01 \times \text{Höchstgeschwindigkeit nach Ziffer 6 Fahrzeugschein}$  - entsprechen, unabhängig vom eingetragenen Geschwindigkeitsindex (Ziffer 20 bis 23 und ggf. 33 Fahrzeugschein)! und**
  - B) wenn sie der unter Ziffer 16 Fahrzeugschein angegebenen zulässigen Achslast entsprechen (der Hälfte der vom Fahrzeughersteller angegebenen Achslast bei Einzelanordnung), unabhängig vom eingetragenen Lastindex (Ziffer 20 bis 23 und ggf. 33 Fahrzeugschein)!**
  - C) Ggf. notwendige Tragfähigkeitsabschläge bei der Montage von V-Reifen (bei Geschwindigkeiten von über 210 km/h), bei W und ZR-Reifen (bei Geschwindigkeiten von über 240 km/h) und bei Y-Reifen (bei Geschwindigkeiten von über 270 km/h) sind dabei selbstverständlich genauso zu berücksichtigen, wie der sich ggf. gleichfalls ändernde und einzuhaltende Tabellenluftdruck bei der Montage von Reifen mit anderen als im Fahrzeugschein (Ziffer 20 bis 23 und ggf. 33) eingetragenen Geschwindigkeits- und/oder Tragfähigkeitsindices!**
  - D) Eine Verpflichtung, die im o.g. Sinne montierten Reifen in die Fahrzeugpapiere vor der Hauptuntersuchung (HU) nachzutragen besteht nicht, sie besteht erst, wenn sich die zuständige Zulassungsbehörde mit den Fahrzeugpapieren befassen muss. Sollte es für den Fahrzeughalter bis zur Verwertung des Fahrzeuges keine Veranlassung geben die Zulassungsbehörde aufzusuchen, muss er auch keine Änderung der Papiere in die Wege leiten!**

Und das bedeutet wiederum parallel dazu gleichzeitig:

- Weitere Eintragungen im Fahrzeugschein unter Ziffer 20 bis 23 und ggf. 33, wie
  - E) zur Bauart der eingetragenen Reifen - Pkw-Reifen (Reinforced- oder XL-Reifen) oder Lkw-Reifen (C-Reifen) - haben "nur" Empfehlungscharakter, so die unter A) bis C) beschriebenen Bedingungen eingehalten werden (Mischbereifung von Reifen unterschiedlicher Bauart bleibt weiterhin unzulässig),
  - F) zum Speedindex von eingetragenen M+S-Reifen haben "nur" Empfehlungscharakter, da nach § 36 (1) generell M+S-Reifen mit niedrigerem Speedindex zulässig sind, allerdings gleichfalls unter Beachtung und Einhaltung von B) und C),
  - G) Einschränkungen - "nur Sommerreifen" und/oder "nur Winterreifen" - haben "nur" Empfehlungscharakter, sich ggf. ergebende Freigängigkeitsprobleme beim Einsatz von Schneeketten sind selbstverständlich zu berücksichtigen und
  - H) Angaben zu Reifenfabrikaten, herstellerspezifischen Kennzeichnungen der Reifen etc. haben ebenfalls "nur" Empfehlungscharakter (Sonderfall Motorradreifen - hier ist die Herstellerbescheinigung/Freigabe des betreffenden Reifen- oder Fahrzeugherstellers anzufordern/auszuhändigen/ mit sich zu führen).

Damit ist nun über das BMVBW und den FKT Sonderausschuss "Räder und Reifen" eine eindeutige Rechtssicherheit zu diesem seit Jahren in der Praxis kontrovers diskutierten Thema geschaffen worden, die aber gleichzeitig auch unterstellt, dass der Reifenhändler sehr verantwortungsbewusst damit umgeht - siehe hierzu insbesondere den Punkt C), aber auch bei Transportern auch den Punkt B) in Kombination mit E) - hier muss vor dem Hintergrund der permanenten Auslastung dieser Fahrzeuge, deren Höchstgeschwindigkeit und dem Wissen, dass auch bei diesen Fahrzeugen mehr oder weniger der vorgeschriebene Luftdruck nicht eingehalten wird und die Reifen damit permanent am Limit belastet werden, die kostengünstigste Variante bei Weitem nicht immer die beste (für den Kunden) sein!

Unbenommen bleibt für jeden Fachhandelsbetrieb natürlich nach wie vor die Möglichkeit, den Empfehlungen der Fahrzeughersteller - ob in bezug auf Speed- und Lastindex, die Bauart oder auf das Reifenfabrikat/die herstellerspezifische Kennzeichnung nach Fahrzeugschein -Folge zu leisten.

Darüber hinaus verweisen wir in diesem Zusammenhang auch noch einmal auf unser Statement "Zulässige Bereifung (Speedindex) für Nutzfahrzeuge und Kraftomnibusse mit Geschwindigkeitsbegrenzern" vom Januar 2005 - siehe Anlage

Bonn, im Januar 2005

## **Zulässige Bereifung (Speedindex) für Nutzfahrzeuge und Kraftomnibusse mit Geschwindigkeitsbegrenzern**

Bei der zulässigen Bereifung von Nutzfahrzeugen und Kraftomnibussen treten in der Praxis immer wieder Probleme bzw. unterschiedliche Interpretationen, insbesondere hinsichtlich des zulässigen Speedindex der Bereifung, auf.

Ursache ist die Bewertung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit - § 36 der StVZO, dort wird dazu u.a. im Absatz 1) ausgeführt:

"Maße und Bauart der Reifen von Fahrzeugen müssen den Betriebsbedingungen, insbesondere der Belastung und der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges, entsprechen."

Nutzfahrzeuge und Kraftomnibusse müssen aber, unabhängig von der tatsächlichen bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit des jeweiligen Fahrzeuges, die in Ziff. 6 Fhgz.-Schein eingetragen ist, nach Richtlinie 92/6 EWG mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer nach Richtlinie 92/23 EWG (Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen) auszustattet sein!

Das betrifft nach Richtlinie 92/6 EWG ab 01.01.2005 alle erstmals in den Verkehr kommenden Nutzfahrzeuge (Lkw, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen) mit einer zulässigen Gesamtmasse von jeweils > 3,5 t sowie alle Kraftomnibusse (voher galt das nur für Nutzfahrzeuge > 12 t und Kraftomnibusse > 10 t). Bis 01.01.2006 müssen auch die Fahrzeuge dieser Kategorien, die im Zeitraum vom 01.10.2001 bis 01.01.2005 erstmals in den Verkehr gekommen sind, mit Geschwindigkeitsbegrenzern nachgerüstet werden.

**Im Sinne von § 36 StVZO ist damit die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges immer die, die durch den Geschwindigkeitsbegrenzer eingestellt wird (plus eine zulässige Toleranz von +5 km/h).**

Für **Kraftomnibusse** ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h einzustellen, bei einer zulässigen Toleranz von max. +5 km/h, d.h. die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit beträgt damit **max. 105 km/h**.

Für **Nutzfahrzeuge** ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 85 km/h einzustellen, damit das Fahrzeug im Betrieb unter Berücksichtigung der zulässigen Toleranz (+5km/h) max. 90 km/h erreichen kann, die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit beträgt damit **max. 90 km/h**.

**D.h., dass für 100 km/h-Kraftomnibusse der zulässige Speedindex der Bereifung K ist und der zulässige Speedindex für Nutzfahrzeuge G (unabhängig von der entsprechenden Eintragung im Fahrzeugschein)! - Eine Änderung der Fahrzeugpapiere ist nicht erforderlich!**