

Umbereifung von Motorrädern – Sachstand

Bund und Länder haben in Bezug auf die Beurteilung von Rad-/Reifenkombinationen an Krafträdern die nachstehend beschriebene gemeinsame Vorgehensweise abgestimmt:

Die Bereifung wird im Rahmen der EU-Typgenehmigung von Krafträdern (Fahrzeugen der Klasse L) gemäß Anhang XV der delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014 der Kommission vom 24. Oktober 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen für die Genehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen bzw. Kapitel 1 Anhang III der vorangegangenen Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen geprüft. Dabei wird überprüft, ob der Bereich, in dem sich die Rad-/Reifenkombination dreht, groß genug ist, dass bei Verwendung der größten zulässigen Reifen- und Felgenbreiten die Bewegung der Rad-/Reifenkombination im Rahmen der Höchst- und Mindestangaben des Fahrzeug- bzw. Reifenherstellers nicht behindert wird.

Fall 1: Fahrzeuge mit einer EU-Typgenehmigung

Bedingung ist, dass die Reifen über eine entsprechende Bauteilgenehmigung verfügen (UN-Regelung Nr. 75 bzw. früher 97/24/EG Kapitel 1) und das Fahrzeug ansonsten keine Veränderungen aufweist, welche Einfluss auf die Rad/Reifen-Eigenschaften bzw. ihren notwendigen Freiraum haben.

Fall 1a: Gleiche Reifengröße, anderer Reifenhersteller

In der Übereinstimmungsbescheinigung (engl. Certificate of Conformity, COC) bzw. in der Zulassungsbescheinigung (ZB) Teil I ist ein Reifen von Hersteller A eingetragen. Verwendet wird ein typgenehmigter Reifen des Herstellers B der gleichen Reifenbauart mit gleicher Größenbezeichnung, alle übrigen Parameter z. B. Tragfähigkeitskennzahl, Geschwindigkeitskategorie sind gleich oder höherwertig.

Beurteilung:

Dies ist zulässig. Die Betriebserlaubnis des Kraftrads erlischt nicht.

Fall 1b: Abweichende Reifengröße innerhalb der freigegebenen Reifengrößen

Verwendet wird ein typgenehmigter Reifen der gleichen Reifenbauart,

- 1. der nicht schmaler als der schmalste im COC bzw. in der ZB Teil I genannte zulässige Reifen ist und*
- 2. der nicht breiter als der breiteste im COC bzw. in der ZB Teil I genannte zulässige Reifen ist und*
- 3. dessen Abrollumfang gemäß Herstellerangabe (z. B. Reifenkatalog) nicht geringer als der Abrollumfang des im COC bzw. in der ZB Teil I genannten zulässigen Reifens mit dem geringsten Abrollumfang und nicht größer als der Abrollumfang des im COC bzw. in der ZB Teil I genannten zulässigen Reifens mit dem größten Abrollumfang ist und*
- 4. dessen übrige Reifenparameter z. B. Tragfähigkeitskennzahl, Geschwindigkeitskategorie gleich oder höherwertig sind.*

Beurteilung:

Dies ist zulässig. Die Betriebserlaubnis des Kraftrads erlischt nicht.

Was bedeutet das für den Kunden, bzw. Fahrzeugbesitzer?

Bei Fahrzeugen mit EU-Typgenehmigung, welche keine Veränderungen aufweisen (die Einfluss auf die Rad-/Reifen-Eigenschaften bzw. deren baulichen Freiraum haben), können zugelassene Rad-Reifen-Kombinationen der Fahrzeughersteller unabhängig vom Fabrikat und Unbedenklichkeitsbescheinigung (UBB) oder Service-Informationen verwendet werden.

Dennoch empfehlen wir, Reifenindustrie und Reifenfachhandel, aus Sicherheitsgründen nur vom Fahrzeug- oder Reifenherstellern getestete Rad-Reifen-/Fahrzeug-Kombinationen zu verwenden, für die es entsprechende Service-Informationen gibt.

Fall 1c: Abweichende Reifengröße außerhalb der freigegebenen Reifengrößen

Verwendet wird ein typgenehmigter Reifen der gleichen Reifenbauart,

- 1. der schmaler als der schmalste im COC bzw. in der ZB Teil I genannte zulässige Reifen ist oder*
- 2. der breiter als der breiteste im COC bzw. in der ZB Teil I genannte zulässige Reifen ist oder*
- 3. dessen Abrollumfang geringer als der Abrollumfang des im COC bzw. in der ZB Teil I genannten zulässigen Reifens mit dem geringsten Abrollumfang oder größer als der Abrollumfang des im COC bzw. in der ZB genannten zulässigen Reifens mit dem größten Abrollumfang ist.*

Beurteilung:

Dies ist nicht zulässig. Gemäß § 19 Abs. 2 Nr. 2 StVZO erlischt die Betriebserlaubnis des Kraftrads, sofern kein Nachweis über die Zulässigkeit der Änderung gemäß § 19 Abs. 3 Nr. 1 bis 4 StVZO vorliegt oder die in den vorgenannten Nachweisen eventuell aufgeführten Auflagen und Hinweise nicht beachtet wurden (siehe weiter zu beachtende Erläuterungen unter dem Punkt Schlussfolgerung).

Fall 2: Fahrzeuge ohne EU-Typgenehmigung oder veränderte Fahrzeuge

Bei Fahrzeugen, die nicht EU-typgenehmigt sind (z. B. Genehmigung nach § 20 o. § 21 StVZO) oder an denen relevante Veränderungen, die Einfluss auf die Rad-/Reifen- Eigenschaften bzw. ihren notwendigen Freiraum haben, vorgenommen wurden, wird ein Reifen verwendet, der nicht in der ZB Teil I genannt ist.

Beurteilung:

Dies ist nicht zulässig. Die Betriebserlaubnis des Kraftrads erlischt gemäß § 19 Abs. 2 Nr. 2 StVZO, sofern kein Nachweis über die Zulässigkeit der Änderung gemäß § 19 Abs. 3 Nr. 1 bis 4 StVZO vorliegt oder die in den vorgenannten Nachweisen eventuell genannten Auflagen und Hinweise nicht beachtet wurden (weiter zu beachtende Erläuterungen siehe Punkt Schlussfolgerung).

Schlussfolgerung:

Erlischt gemäß Fall 1c oder Fall 2 durch die Verwendung abweichender Rad-/Reifenkombinationen die Betriebserlaubnis eines Kraftrads, so ist ein entsprechender Nachweis nach § 19 Abs. 3 Nr. 1 bis 4 StVZO bzw. eine Begutachtung gemäß § 19 i. V. m. § 21 StVZO erforderlich. In diesem Zusammenhang muss die Einhaltung aller betroffenen Vorschriften (z. B. bezgl. des Reifenfreiraums, der Genauigkeit der Anzeige des Geschwindigkeitsmessers) bestätigt werden. Da solche Prüfungen (z. B. auf Freigängigkeit) im Rahmen der Genehmigung des Reifens nach der UN-Regelung Nr. 75 auf Grund der zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorhandenen Fahrzeugzuordnung nicht vorgesehen sind, stellt die alleinige Genehmigung eines Reifens nach der UN-Regelung Nr. 75 in einem solchen Fall keinen ausreichenden Nachweis im Rahmen einer Änderung nach § 19 Abs. 3 StVZO dar. Eine Unbedenklichkeitsbescheinigung, z. B. durch den Reifenhersteller, ist kein Nachweis im Sinne des § 19 Abs. 3 StVZO.

Die vorstehend beschriebene Vorgehensweise hinsichtlich der Beurteilung von Rad-/Reifenkombinationen an Krafträdern ist anzuwenden

- 1. bei Reifen, die nach dem 31.12.2019 hergestellt werden und*
- 2. ab dem 01.01.2025 bei allen Reifen.*

Als Herstellungsdatum gilt die Angabe (DOT-Kennzeichnung der Kalenderwoche und des Jahres der Produktion) auf dem Reifen.

Was bedeutet das für den Kunden, bzw. Fahrzeugbesitzer?

Eine Umbereifung auf eine abweichende Reifengröße (nicht von 1b abgedeckt), von Zoll (Code) auf metrische Dimensionen und umgekehrt, sowie eine Änderung der Reifenbauart (Radial auf Diagonal/Bias Belted oder umgekehrt) ist in jedem Fall nach §19 Abs.3 Abnahme- und Eintragungspflichtig.

Es gelten allerdings die in der Schlussfolgerung unter 1. und 2. beschriebenen Übergangsfristen. Folglich müssen aktuell montierte Rad Reifen Kombinationen nur eingetragen werden, wenn:

- a) ein neuer Reifen verbaut wird, der ab DOT 0120 hergestellt wurde, bzw. ab 01.01.2025 bei allen Reifen oder**
- b) eine reguläre Hauptuntersuchung (HU) ansteht. Da es bislang keine einheitliche Vorgehensweise gibt, kann es bis zu genannten Stichtagen deshalb zu unterschiedlichen Beurteilungen kommen.**

Die Reifenindustrie wird sämtliche UBB zurückziehen und als Service-Information neu ausstellen. Diese können dann als Unterstützung für eine Eintragung nach §19 Abs.3 der technischen Dienste dienen.