

3. Juli 2008

Sp/Nä

Tel. 069-7936-117

Fax 069-7936-175

[p.sponagel@wdk.de](mailto:p.sponagel@wdk.de)

TR 25-2008 Herstellerfreigaben, Un-  
bedenklichkeitsbescheinigungen

## **Rundschreiben TR 25-2008**

an den Arbeitskreis "Motorradreifen"  
an die Kundendienstleiter der Reifenfabriken  
an den Technischen Reifenkreis

### **Herstellerfreigaben, Unbedenklichkeitsbescheinigungen für Reifenumrüstungen bei Motorrädern**

Sehr geehrte Herren,

zu Ihrer Information senden wir Ihnen das Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 1. Juli 2008 an das Kraftfahrt-Bundesamt zum im Betreff genannten Thema. Es bestätigt die Position des wdk zum Thema Umrüstung von Motorrädern auf andere Reifenfabrikate und -größen.

Bei Schwierigkeiten mit Überwachungsorganisationen können Sie dieses Schreiben als Argumentationshilfe verwenden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Wirtschaftsverband  
der deutschen Kautschukindustrie e.V. (wdk)  
Technische Geschäftsführung

Peter Sponagel  
(ohne Unterschrift, da elektronisch versandt)



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Kraftfahrt-Bundesamt  
- Geschäftsführung AKE -  
24932 Flensburg

Wirtschaftsverband  
Kautschukindustrie  
Zeppelinallee 69  
60487 Frankfurt

BRV  
Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-  
Handwerk e.V.  
Franz-Lohe-Straße 19  
53129 Bonn

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn  
POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

TEL 0228 300-5339  
FAX 0228 300-807 5339

BEARBEITET VON Hans Hesse  
S 33 / 7347.7/00

E-MAIL [hans.hesse@bmvs.bund.de](mailto:hans.hesse@bmvs.bund.de)  
INTERNET [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)

BETREFF **Herstellerfreigaben, Unbedenklichkeitbescheinigungen für Reifenumrüstungen bei Mo-  
torräder  
„EM-Einstufung“ bei der HU**

DATUM Bonn, 01.07.2008

Aufgrund vermehrt erscheinender Unbedenklichkeitbescheinigungen von Motorradreifenher-  
stellern, sind bei den Überwachungsinstitutionen Fragen entstanden, wie mit den Unbedenk-  
lichkeitsbescheinigungen umzugehen ist.

Die Überwachungsinstitutionen haben daraufhin eine Verfahrensanweisung abgestimmt, die  
die bestehende Rechtslage jedoch nicht konkret beschreibt und somit wiederum bei den Rei-  
fenherstellern Irritationen ausgelöst hat.

**Zur Klärung des Sachverhaltes gebe ich folgende Erläuterung bekannt:**

**A: Unbedenklichkeitsbescheinigungen der Reifenhersteller**

Die Unbedenklichkeitbescheinigungen der Reifenhersteller sind einheitlich abgefasst, ohne



SEITE 2 VON 8 jedoch auf die nachfolgenden Sachverhalte dezidiert einzugehen:

1. Für das Fahrzeug besteht keine Beschränkung in Form einer Fabrikatsbindung und die Reifengrößen sind mit den in der Genehmigung genannten Reifengrößen identisch.
2. Für das Fahrzeug besteht eine Beschränkung in Form einer Fabrikatsbindung und die Reifengrößen sind mit denen in der Genehmigung genannten Reifengrößen identisch.
3. Für das Fahrzeug besteht keine Beschränkung in Form einer Fabrikatsbindung und die Reifengrößen sind mit denen in der Genehmigung genannten Reifengrößen nicht identisch.
4. Für das Fahrzeug besteht eine Beschränkung in Form einer Fabrikatsbindung und die Reifengrößen sind mit denen in der Genehmigung genannten Reifengrößen nicht identisch.

#### **B: Verfahrensanweisung der Überwachungsinstitutionen**

Entsprechend der vorliegenden Verfahrensanweisung sehen die Überwachungsinstitutionen nachfolgende Bedingungen für „rechtlich akzeptabel“ an, wenn:

- eine Genehmigung im Rahmen eines Nachtrages zur ABE oder EG-Typgenehmigung des Fahrzeugherstellers,
- eine ABE für die geänderte Reifendimension/ -kombination,
- eine gutachterliche Stellungnahme eines technischen Dienstes oder
- ein Teilegutachten vorliegt.

Alternativ könne auch eine Begutachtung nach § 21 StVZO erfolgen.

(Die Überwachungsinstitutionen halten die Unbedenklichkeitbescheinigungen für unzulässig und dies besonders für die Sachverhalte 3 und 4. Für diese Sachverhalte wurden die amtlich anerkannten Sachverständigen/Prüfingenieure angewiesen, keine Prüfplakette zu erteilen und den Tatbestand als erheblichen Mangel auszuweisen).





### **Zu A: Unbedenklichkeitsbescheinigungen der Reifenhersteller**

#### **Zu 1.**

Dieser Sachverhalt bedarf keiner weiteren Erläuterung. Jeder Reifen, für den eine Typgenehmigung vorliegt und die vorgegebene Größenbezeichnung einhält, darf montiert werden. Eine Unbedenklichkeitsbescheinigung ist entbehrlich.

#### **Zu 2.**

Für diesen Sachverhalt gilt die Verkehrsblattverlautbarung aus dem Jahr 2000 S. 627 unverändert. Somit sind weiterhin die unter 2.15 aufgeführten Erläuterungen der „Verbindlichen Arbeitsanweisung der Technischen Leitungen aller amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen und Technischen Prüfstellen vom 17.12.2003 - 2. Aktualisierte Fassung“ maßgeblich. Die Unbedenklichkeitsbescheinigung ist, sofern in der Fahrzeuggenehmigung des Fahrzeugherstellers eine Verwendungsbeschränkung in Form einer Fabrikatsbindung enthalten ist, weiterhin erforderlich (Richtlinie 2002/24/EG Art. 7 Abs. 5) und ist vom Fahrzeugführer mitzuführen.

#### **Zu 3.**

Grundsätzlich stellt der Eintrag in den Fahrzeugpapieren den genehmigten Zustand des Fahrzeugtyps oder des Einzelfahrzeugs dar. Somit sind die damit aufgeführten Rad/Reifendaten verpflichtend einzuhalten, sofern nicht in der Fahrzeuggenehmigung (Typgenehmigung/Betriebserlaubnis) weitere Reifengrößen aufgeführt sind. Sollte ein anderer als in der Fahrzeuggenehmigung beschriebener Reifen aufgezogen sein, stellt dies, wenn die Reifenbreite von der genehmigten Größe abweicht, eine Änderung nach § 19 Abs. 2 StVZO dar. Die Änderung des Fahrzeugs ist vorschriftenkonform, wenn für den Reifen eine Typgenehmigung erteilt wurde und eventuelle Einschränkungen oder Einbauanweisungen beachten worden sind (§ 19 Abs. 3 Nr. 2).

Weil für Luftreifen für Motorräder Typgenehmigungspflicht besteht, **muss** für Reifen von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen eine Typgenehmigung nach der Richtlinie



97/24/EG oder der UNECE Regelungen Nr. 75 erteilt sein (§ 22a Abs.1 Nr.1a. iVm § 36 Abs. 1a StVZO). Ob für das Fahrzeug eine nationale Betriebserlaubnis oder eine EG-Typgenehmigung erteilt wurde, ist insoweit nicht relevant.

Die zu beachtenden „Einschränkungen oder Einbauanweisungen“ können nur aus den o.g. Rechtsakten entnommen werden.

Somit sind bei einer Änderung die einzuhaltenden Einschränkungen an die Reifengröße eines Reifens gemäß Kapitel I Anh. III der Richtlinie 97/24/EG maßgeblich:

### *1.2 Bereifung*

*1.2.1 Alle an einem Fahrzeug montierten Reifen müssen hinsichtlich der von 1.1.5 des Anhangs II erfassten Punkte identisch sein (unter Beachtung von 1.3 und 1.4 Anh. III).*

*1.2.2 Alle an ein und derselben Achse montierten Reifen müssen vom gleichen Reifentyp sein (siehe 1.1 des Anhangs II).*

*1.2.3 Der Fahrzeughersteller gibt den (die) Reifentyp(en) [nach 1.1. Anh. II] gemäß den Vorschriften dieses Kapitels an. Dieser (Diese) Reifen, der (die) vom Reifenhersteller gemäß den Vorschriften in 3.1.4, 3.1.5 und 3.3 des Anhangs II gefertigt wurde(n), muss (müssen) sich an der vorgesehenen Stelle frei bewegen können. Der Raum, in dem sich das Rad dreht, muss so groß sein, dass bei Verwendung der größten zulässigen Reifen die Bewegung des Rades im Rahmen der Vorgaben des Fahrzeugherstellers für die Aufhängung, die Lenkung und die Radabdeckung nicht behindert wird.*

Sind die obigen Bedingungen bei einer anderen Reifengröße (meist größere Breite) erfüllt, ist die Änderung zulässig und darf nicht beanstandet werden. Weiterhin gilt, dass die Änderung keiner weiteren amtlichen Befassung (§ 19 Abs. 3 Nr. 2 StVZO) bedarf und eine Anpassung der Angaben in den Fahrzeugpapieren nicht erforderlich ist.

Stellt der Typgenehmigungsinhaber des Reifen für diesen Sachverhalt zusätzlich eine Einbau-





anweisung (aktuell „Unbedenklichkeitsbescheinigung“ genannt - aber in den o.g. Rechtakten nicht gefordert) zur Verfügung, kann dies für alle Beteiligten und besonders für den Verbraucher nur zum Vorteil sein. Allerdings ist vom Reifenhersteller zu beachten, dass die Angaben immer unter der Berücksichtigung der maximal möglichen größten Breite entsprechend der Vorschriften zu erfolgen hat. Die tatsächliche Breite des eigenen Fabrikats darf in diesem Fall nicht der Maßstab sein. Es muss gewährleistet sein, dass bei der genannten Reifenbreite alle Reifen mit der geänderten Breite an dem genannten Fahrzeug verbaut werden könnten. Wäre das nicht der Fall, würde dies eine **unzulässige** Fabrikationsbindung darstellen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden: Erfüllt ein Reifen alle Bedingungen, die an Reifen und an deren Anbau an ein Fahrzeug gestellt werden, ist er zulässig. Es bedarf für den rechtmäßigen Anbau keiner zusätzlichen amtlichen Befassung oder besonderen Prüfung. Eine Unbedenklichkeitsbescheinigung ist entbehrlich, aber für alle Beteiligten wie Händler, Endverbraucher, Überwachungsinstitutionen oder die Polizei eine nützliche Hilfe.

Zu 4.

Dieser Sachverhalt stellt die Kombination von 2. und 3. dar. Entsprechend obiger Erläuterungen **muss** für den Sachverhalt der Fabrikationsbindung eine Unbedenklichkeitsbescheinigung vorliegen und für die geänderte Reifenbreite stellt sie eine nützliche Ergänzung dar.

Somit kann der Reifenhersteller und Typgenehmigungsinhaber für das Bauteil „Reifen“ neben der Freigabe eines anderen Fabrikats und Typs für eine bestehende Beschränkung des Fahrzeugherstellers in Form einer Fabrikatsbindung auch einen Reifen mit anderer Breite zur Wahl stellen, wenn die gestellten o.g. Mindestanforderungen erfüllt sind.

Die Breitenänderung stellt eindeutig eine Änderung im Sinne des § 19 Abs 2 StVZO zum genehmigten Motorradtyp dar, ist aber bei Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen eine zulässige Änderung.

Wenn vom Reifenhersteller neben der Typfreigabe eine Stellungnahme in der Herstellerbescheinigung zu einer anderen möglichen Reifenbreite abgegeben wird, hat diese immer unter der Berücksichtigung der max. möglichen größten Breite zu geschehen.

Die Angabe zur geänderten Reifenbreite stellt keine Freigabe des Herstellers dar, sondern ist aufgrund der Rechtslage an sich zulässig. Wenn der Reifenhersteller diese Zusatzangabe



SEITE 6 VON 8 macht, muss sie aber sicher verifiziert sein.

### **Zu B: Verfahrensanweisung der Überwachungsinstitutionen**

#### **Zum ersten Spiegelstrich:**

Die Möglichkeit des Fahrzeugherstellers, die Genehmigung in Bezug auf die Reifen zu erweitern, besteht bei bestehender Produktion immer. Die Genehmigung bezieht sich aber auf die bestehende Produktion und stellt mögliche Alternativbereifungen dar. Werden derartige Erweiterungen vom Fahrzeughersteller beantragt und von der zuständigen Genehmigungsbehörde genehmigt, stellt die entsprechende Ausrüstung des Endverbrauchers mit den im Nachtrag der EG-Typgenehmigung genannten Reifen keine Änderung im Sinne des § 19 Abs. 2 dar. Diese Bedingung für Alternativausstattungen gelten nur für nationale Genehmigungen (§ 19 Abs. 3 Nr. 1 Buchst. b), § 20 Abs. 2a StVZO)

#### **Zum zweiten Spiegelstrich:**

Eine Betriebserlaubnis nach § 22 StVZO ist für die infrage stehenden Sachverhalte ausgeschlossen, weil für Reifen Bauartgenehmigungspflicht besteht (s. „Zu Nr. 3“ zweiter Absatz).

#### **Zum dritten Spiegelstrich:**

Eine gutachterliche Stellungnahme könnte für die Sachverhalte 1. und 3. erstellt werden. Sie wird häufig von den Reifenherstellern zur Erstellung der Unbedenklichkeitsbescheinigung in Auftrag gegeben. Gutachterliche Stellungnahmen können aber nicht verpflichtend gefordert werden, weil sie im geltenden Recht nicht vorkommen. Sie dienen ausschließlich der Information. Für die Sachverhalte nach 2. und 4. sind sie unzulässig.





#### **Zum vierten Spiegelstrich:**

Teilegutachten sind für die infrage stehenden Sachverhalte unzulässig. Siehe Erläuterungen zum zweiten Spiegelstrich.

#### **Begutachtung nach § 21 StVZO**

Sollte der Verfügungsberechtigte eine neue Genehmigung nach § 21 beantragen wollen, ist eine entsprechende Begutachtung Voraussetzung für die neue Einzelgenehmigung des Fahrzeuges. Besteht aber aufgrund obiger Erläuterungen kein rechtliches Erfordernis, kann dem Verfügungsberechtigten keine Verpflichtung zu einer neuen Genehmigung auferlegt werden.

Eine neue Einzelgenehmigung muss beantragt werden, wenn durch eine Umrüstung mit geänderten Reifengrößen die unter „Zu 3.“ aufgeführten Bedingungen nicht eingehalten werden und damit ein Erlöschen der Betriebserlaubnis vorliegt. Dies ist in der Regel der Fall, wenn der Umfang der Reifen gegenüber den in der Fahrzeuggenehmigung aufgeführten Reifen eine Größe oberhalb der möglichen Toleranz aufweist und Anpassungen beim Geschwindigkeitsmesser erforderlich werden oder zusätzliche Änderungen von Bauteilen im „drehenden Bereich“ der Reifen erforderlich sind.

#### **Einstufung „Erheblicher Mangel“ bei der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO**

Nur für den im vorstehenden Absatz geschilderten Tatbestand kann im Rahmen der Hauptuntersuchung eine Prüfplakette verweigert werden. Neben der Einstufung „Erheblicher Mangel“ ist zusätzlich der Eintrag „Betriebserlaubnis erloschen“ im Prüfbericht erforderlich. Eine Nachuntersuchung ist damit ausgeschlossen, weil nur noch nach Erteilung einer neuen Betriebserlaubnis das Fahrzeug wieder im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden darf (§ 19 Abs. 2 und 5 StVZO).





SEITE 8 VON 8

Zusammenfassend lässt sich ausführen, dass „Unbedenklichkeitsbescheinigungen“ weiterhin erforderlich sind, wenn andere als in der Fahrzeug-Genehmigung aufgeführte Fabrikate oder Reifentypen an einem Motorrad verwendet werden sollen. Dies jedoch nur, wenn in der Fahrzeuggenehmigung eine Verwendungsbeschränkung in Form einer Fabrikatsbindung vorgenommen wurde.

Besteht eine derartige Beschränkung in der Fahrzeuggenehmigung jedoch nicht, stellt eine „Unbedenklichkeitsbescheinigung“ für Reifen mit gleicher Größenbezeichnung eine nicht geforderte Service-Information dar. Bei veränderten aber zulässigen Reifengrößen ist die „Unbedenklichkeitsbescheinigung“ nicht erforderlich, stellt aber für alle Nutzer eine gute Hilfestellung dar und darf nicht zu einer „EM“-Einstufung bei einer Hauptuntersuchung führen. Ungünstig ist, dass die Reifenhersteller bei ihren „Unbedenklichkeitsbescheinigungen“ nicht nach den verschiedenen Anwendungsfällen unterschieden haben. Dadurch kann nur schwer erkannt werden, ob eine derartige Bescheinigung erforderlich oder nicht erforderlich ist. Deshalb wird dem wdk und dem BRV empfohlen, sich bei den Reifenherstellern für eine Anpassung bei den Unbedenklichkeitsbescheinigungen einzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

  
Hans Hesse