

Der Witterung angepasste Bereifung - oder Winterreifenpflicht für Einsatzfahrzeuge?

Zum 01.05.2006 wurde nach längerer Diskussion und sehr schlechten Erfahrungen aller Verkehrsteilnehmer und der Verkehrsdienste mit zahlreichen KFZ mit völlig ungeeigneter Bereifung im Winter der § 2 Abs. 3a der StVO geändert:

„(3a) Bei Kraftfahrzeugen ist die Ausrüstung an die Wetterverhältnisse anzupassen. Hierzu gehören insbesondere eine geeignete Bereifung und Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage. Wer ein kennzeichnungspflichtiges Fahrzeug mit gefährlichen Gütern führt, muss bei einer Sichtweite unter 50 m, bei Schneeglätte oder Glatteis jede Gefährdung anderer ausschließen und wenn nötig den nächsten geeigneten Platz zum Parken aufsuchen.“

Zuwiderhandlungen werden nach den Bußgeldvorschriften mit 20 Euro bestraft, bei Behinderung des Verkehrs mit 40 Euro, dazu gibt es dann noch einen Punkt in Flensburg. Schwerer wiegt jedoch ggf. das Haftungsproblem für den Halter von Fahrzeugen UND deren Fahrern, wenn die Gerichte hier u.a. grobe Fahrlässigkeit oder gar Vorsatz nach einem durch falsche Reifen mit verursachtem Unfall annehmen können und in der Folge straf- und zivilrechtliche Prozesse geführt werden.

In der Konsequenz dieser Einschätzung ergaben sich sowohl auf der IAA Nutzfahrzeuge, wie auch in diversen Gremien der Feuerwehr Diskussionen zur Auswirkung dieser Regelung auf die (nicht polizeiliche) Gefahrenabwehr und hier v.a. für die Großfahrzeuge (LKW). Die Fragen drehen sich abseits der klaren „Fälle“ (s. Kasten unten) z.B. um:

- Sind S+G- bzw. All-Terrain-Reifen oder gar reine Geländereifen auch der "Witterung angepasste Bereifung" (z.B. auf single-bereiften Einsatzfahrzeugen der LKW-Klasse, aber auch auf richtigen „Geländewagen“)?
- Was ist mit den Sonderfahrzeugen für die es ggf. noch nicht einmal passende „Winter-, oder M+S-Reifen gibt?
- Wenn nicht, was zumindest für „Geländewagen“ (SUV¹, SAV² o.ä.) von Bridgestone, 2006, bezweifelt wird, was soll ein Winterreifen im Einsatz, wenn der im Gelände (z.B. beim Schläuche verlegen über eine angefrorene Wiese zum Bauernhofbrand) u.U. sofort zuschmiert und dann „Ende im Gelände“ ist?
- Was ist konkret die "den Wetterverhältnissen angepasste Bereifung", wenn im Winter morgens -10 °C herrscht, dann ein Föneinbruch mit +10 °C eintritt und abends ein Kaltluftstrom nach Regen für überfrierende Nässe oder gar Spiegeleis sorg? (1. Winterreifen? 2. Sommerreifen? 3. Spikes? - Letzteres wäre aber ohne eine der seltenen Ausnahmegenehmigungen sogar in Deutschland zwar die einzige geeignete Bereifung, aber leider auch verboten!)
- Wer kann dies (für die Gefahrenabwehr und ihre Besonderheiten) sauber regeln? (Nach Auffassung des Autors wäre dazu eine eindeutige Stellungnahme eines der übergeordneten Fachgremien erforderlich, z.B. FUK, AK Technik AGBF oder DFV oder Ref. 6 der vfdb.)
- Was sind Aussagen von Reifenherstellern als „Fachleuten“ wert, wenn diese sich teilweise widersprechen oder gar falsch sind bzw. rein verkaufstaktischen Argumenten folgen? Vgl. u.a. WELT, vom 19.10.2006.
- Welche Reifen sind überhaupt in welchen Bereichen als „geeignet“ anzusehen? (Lenkreifen, Traktionsreifen, Reifen auf Lift- oder Nach- bzw. Vorlaufenkachsen, Reifen

¹ SUV = Sport Utility Vehicle

² SAV = Sport Activity Vehicle

an Anhängern haben jeweils andere Aufgaben, müssen aber im Falle einer Bremsung auch „wirken“ können...)

Klar ist bisher lediglich folgendes:

Ungeeignet für den Einsatz im Winter³ sind nach herrschender Vorschriftenlage, Rechtsprechung und Fachmeinung:

- Sommerreifen
- (egal welche!) Reifen mit zu geringem Profil (< 4 mm⁴)
- überalterte und damit zu harte oder brüchige Reifen (sollten nach spätestens 5⁵ - 8, müssen nach spätestens 10 Jahren ersetzt werden, vgl. FUK-Nord, Sicherheitsbrief Nr. 18!)

Ganzjahresreifen und Winterreifen

Was sind nun aber geeignete Ganzjahres- oder Winterreifen?

Die E DIN 14502-2:2004-04 empfiehlt in Ergänzung zur DIN EN 1846 im Abschnitt 4.1.3 bisher z.B. auf den angetriebenen Achsen eine Bereifung mindestens ähnlich einer M+S-Bereifung. Das ist so angesichts der neuen StVO bzw. der nicht nachvollziehbaren "Qualität" der M+S-Angabe zwar nicht mehr ausreichend und muss daher überarbeitet werden, aber mit M+S Reifen ist man damit - zusammen mit der expliziten Nennung von M+S-Reifen als Winterreifen in § 36 (1) StVZO durch den Gesetzgeber haftungsrechtlich nach Auffassung des Autors zunächst auf der sicheren Seite.

Praktisch gesehen ist die Bezeichnung „M+S“ allerdings eine nicht geschützte und nicht kontrollierte Kennzeichnungsvariante für Reifen mit (v.a.) größerem Profil als reine Sommerreifen.

Echte Ganzjahres- bzw. Winterreifen verfügen nicht nur über ein anderes Profil (speziell für Schnee, Eis, bzw. Schneematsch), sondern v.a. auch über eine andere (auch bei niedrigen Temperaturen weiche) Gummimischung als Sommerreifen. Ganzjahres- bzw. Winterreifen bieten daher bei Temperaturen unterhalb etwa +7°C einen kürzeren Bremsweg, eine bessere Traktion und Spurstabilität sowohl auf nasser als auch auf trockener Fahrbahn.

Ganzjahresreifen sind in der Mischung etwas härter als Winterreifen, aber immer noch weicher als reine Sommerreifen.

Winterreifen sind für Einsatzbereiche mit relativ hohen Temperaturen (z.B. der Straßen) nicht so gut geeignet, weil dann die Gummimischung zu weich wird. Dadurch sinkt die Haftung bei steigendem Verschleiß. Das ist v.a. ein Problem für Spediteure die z.B. von Hamburg über die Alpen bis in die Türkei oder nach Süditalien fahren müssen.

³ Achtung: Formaljuristisch können bei geeigneten Witterungsverhältnissen natürlich auch Sommerreifen im Winter gefahren werden. Das hätte aber zur Folge, dass bei einem Wintereinbruch in jedem Fall kurzfristig der Reifen gewechselt werden müsste. Für Betreiber von Einsatzfahrzeugen größerer Anzahl ist dies schon rein logistisch unmöglich, für Einsatzfahrzeuge (hier v.a. Rettungsdienst) die regelmäßig auch andere Bereiche anfahren müssen gilt das erst recht. Daher bleibt faktisch nur der Verzicht auf Sommerreifen während der Wintersaison - und die ist für die verschiedenen Regionen unterschiedlich lang.

⁴ Der ADAC - und Österreich - nennt mindestens 4 mm, dem Gesetzgeber gibt sich zwar in Deutschland mit mind. 1,6 mm noch zufrieden, ob das aber auch die Versicherer tun, darf bezweifelt werden.

⁵ 6 Jahre ist z.B. das vorgeschriebene maximal zulässige Reifentalter für Anhänger an Gespannen mit 100 km/h-Zulassung nach § 18 (5) - bzw. § 3 entsprechender AusnahmeVO der StVO!

Beim Einsatz von M+S-Reifen ist § 36 der StVZO zu beachten:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die M+S (Matsch- und Schneebereifung) muss im Blickfeld des Fahrzeugführers sinnfällig angegeben sein, außer wenn die für M + S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit im Betrieb nicht überschritten werden kann.

LKW-Reifen

Für LKW gibt es im Gegensatz zu PKW, Geländewagen oder Transportern Unterschiede in Lenk- und Traktionsreifen sowie Reifen für spezielle Anwendungsbereiche wie zusätzliche Lenkachsen oder Anhänger. Eine „M+S“-Kennung war bisher eher unüblich, weil v.a. für die PKW gedacht. Nicht alles an Reifen(profilen/mischungen) ist für alle Fahrzeuge von jedem Hersteller lieferbar! Insbesondere im Allradbereich (z.B. (H)LF, TLF, RW) und bei singlebereiften Sonderfahrzeugen gibt es nicht unbedingt geeignete „Winterreifen“ oder auch nur M+S-Reifen, insbesondere bei der Reifengröße 10 R 22,5 scheint es große Lieferprobleme für Allradfahrgerüste (also gewisse Geländeeignung) und M+S zu geben. Dazu kommen offensichtlich äußerst widersprüchliche Aussagen der Reifenhersteller (auch gegenüber Fahrgestellherstellern!), was wofür geeignet und damit auch zugelassen ist.

Interessanterweise schreibt sogar der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. in seiner Broschüre „Sicher durch den Winter“ nichts über Winterreifen, sehr wohl aber über Schneeketten und v.a. das Problem der Schneelasten auf den Fahrzeugdächern⁶.

Versuche des ADAC und der Dekra mit dem SWR haben Anfang 2006 ergeben, dass es auf glatter Fahrbahn selbst mit einem neuen Ganzjahresprofil beim Anfahren von voll beladenen LKW zu großen Problemen kommt, nur beim Bremsen ergab sich ein besseres Abschneiden. Dies stellt die Bedeutung von Anfahrhilfen (Schleuderketten), noch mehr aber von geeigneten und rechtzeitig aufgezogenen Schneeketten bei LKW heraus.

Das österreichische Verkehrsministerium äußert analog am 09.12.2005, mitten im harten Winter 2005, zu dem Thema u.a., dass die weiteren Diskussionen auch zeigen werde, ob es sinnvoll sei, etwa nur die Antriebsräder der Schwerfahrzeuge mit Winterreifen auszustatten. Die Notwendigkeit der beiden Maßnahmen - Winterreifenpflicht und Schneekettenmitföhrpflicht während der Wintermonate - blieben aber unbestritten und müssten durchgesetzt werden.

Tips des Verfassers:

- Lassen Sie sich ggf. von Ihrem Reifen- bzw. Fahrgestellhersteller geeignete Ganzjahresreifentypen mit der für Sie notwendigen Profilierung nennen bzw. bescheinigen, dass es diese für diesen Einsatzzweck oder die Belastung gar nicht gibt, damit sind Sie rechtlich - und auch praktisch - auf der richtigen Seite.
- Achten Sie bei LKW ggf. auf die Problematik von Lenk- und Traktionsreifen! (Dies betrifft v.a. LKW mit Straßenantrieb!)
- Föhren Sie in der Wintersaison grundsätzlich Schneeketten auf den Einsatzfahrzeugen mit - oder halten Sie diese mindestens an deren Standorten in ausreichender Zahl vor. Allradfahrzeuge sollten dabei auch Ketten für die Vorderachse (= Lenkachse!) nutzen können.
- Anfahrhilfen (Schleuderketten) sind für den Anfahrbereich und geringere Schneehöhen gut geeignet, aber KEIN Ersatz für Schneeketten. Sie sind darüber hinaus für LKW die in

⁶ **Achtung: Das kann auch für im Freien abgestellte Einsatzfahrzeuge (v.a. Plane/Spiegel-Aufbauten!), z.B. Abrollbehälter, zu einem Problem werden!**

schwerem Gelände eingesetzt werden sollen ungeeignet, da die Aufhängungen in den Fahrspuren mit hoher Wahrscheinlichkeit beschädigt werden.

Ausführlichere Informationen zum Thema Reifen und Anfahrhilfen bzw. Ketten für Einsatzfahrzeuge finden Sie in
Cimolino/Zawadke (Hrsg.): Einsatzfahrzeuge, Technik, 2005

Winterreifen- bzw. -profilübersichten (Achtung: v.a. für PKW, Geländewagen und Transporter!):

<http://www.pro-winterreifen.de/winterreifenprofile.php>

OFF ROAD, 11/2006

Literaturhinweise:

BGL e.V.: http://www.bgl-ev.de/images/downloads/initiativen/sicher_schnee.pdf

Bridgestone: A/T-Reifen im Winter?, in: OFF ROAD 11/06, OFF ROAD Verlag AG, Ottobrunn, 2006

Cimolino, Ulrich und Zawadke, Thomas (Hrsg.): Einsatzfahrzeuge - Technik, Reihe Einsatzpraxis, ecomed Verlag, Landsberg, 2005

FUK-Nord: Der Sicherheitsbrief Nr. 18

Österreichisches Verkehrsministerium:

www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2005/12OTS0145.html

Partsch, Roland: Was heißt schon geeignet?, in: OFF ROAD 11/06, OFF ROAD Verlag AG, Ottobrunn, 2006

SWR: <http://www.swr.de/rasthaus/archiv/2006/01/28/beitrag1.html>

Die WELT vom 19.10.2006: Chaos um die Winterreifenpflicht?

Verfasser:

Ulrich Cimolino

Dipl.-Ing. Sicherheitstechnik

Städt. Branddirektor

Abteilungsleiter Technik

Feuerwehr Düsseldorf

Stand: 26.10.06