

Deutschland

X Schnee Chaos: Winterreifenpflicht für ATVs & Quads

Seit Samstag, den 4. Dezember 2010, gilt in Deutschland eine neue Verordnung zur Winterreifenpflicht. ATV&QUAD verrät, wie ATV- und Quad-Fahrer trotzdem fahren dürfen...

Am 1. Dezember 2010 hat der Bundesrat eine Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung beschlossen, diese ist am Samstag, den 4. Dezember 2010, in Kraft getreten:

Straßenverkehrsordnung (StVO), § 2 Absatz 3a, Satz 1

Bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte darf ein Kraftfahrzeug nur mit Reifen gefahren werden, welche die in Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 95), die zuletzt durch die Richtlinie 2005/11/EG (ABl. L 46 vom 17.2.2005, S. 42) geändert worden ist, beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S-Reifen). (...) Satz 1 gilt nicht für Nutzfahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft (...), soweit für diese Fahrzeuge bauartbedingt keine M+S-Reifen verfügbar sind.

Eine Klarstellung, mit der quadmäßig wohl alle Klarheiten beseitigt sind: Was exakt ist unter ‚M+S-Reifen‘ zu verstehen? Im Gesetz steht nichts von einer M+S-Kennzeichnung. Und was geht als ‚Nutzfahrzeug der Land- und Forstwirtschaft‘ durch? Da steht nichts von ‚Traktor‘, ‚LoF‘ oder ‚landwirtschaftlicher Nutzung‘.

Doch der Reihe nach, und die fängt bei deutschen Gesetzen immer erst mit den Strafen an: Laut Bußgeldkatalog werden bei Nichtbeachtung ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer 40 Euro fällig, mit Behinderung 80 Euro und ein Flensburg-Punkt.

Mit dem neuen Gesetz sind M+S-Reifen Pflicht, allerdings nur bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte. Herrschen diese Wetterbedingungen nicht, darf auch im Winter mit Sommerreifen gefahren werden. Ausgenommen von der Winterreifenpflicht sind lediglich Einsatz-Fahrzeuge und Nutzfahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft, für die es keine M+S-Reifen gibt.

Was das für Quadfahrer bedeutet

Für ATVs und Quads gibt es eine Vielzahl von Gelände- und Matsch-Reifen, die sowohl von den Gummi-Mischungen als auch von der Profilgestaltung her ideal für den Einsatz im Matsch und Schnee (M+S) geeignet sind. Auf ATVs haben sich diese Reifen bereits seit Jahren im Winterdienst bewährt. Allerdings hat auf der ganzen Welt bislang noch kein Hersteller mit einer M+S-Kennung auf diese Eignung hingewiesen. Und genau darüber tobt unter Deutschlands Recht-Habern aktuell ein Gelehrtenstreit.

Die einen sagen, dass man bei Winterwetter mit ATVs und Quads fahren darf, sofern sie über ein deutsches TÜV-Gutachten als ‚Land- oder Forstwirtschaftliche Zugmaschinen‘ (LoF) zugelassen und mit grobstolligen Geländeprofilen bereift seien. Sofern die Fahrzeuge allerdings über ein als europäisches CoC-Dokument als ‚Vierrädrige Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung‘ (VKP) zugelassen sind, dürften sie bei Winterwetter nicht einmal mit gleicher Bereifung gefahren werden, schließlich ziere diese keine M+S-Kennung. Demnach dürfte zum Beispiel eine Kymco MXU 500 (LoF) mit serienmäßiger Bereifung fahren, während eine fast baugleiche MXU 500 (VKP) mit den gleichen Pellen stehen bleiben müsste.

Ob das so stimmt, siehe unten.

Die anderen gehen noch weiter: Einige Landratsämter orakeln in den gesetzlich ausgenommenen ‚Nutzfahrzeugen der Land- und Forstwirtschaft‘ allein solche Fahrzeuge, die AUSSCHLIEßLICH land- und forstwirtschaftlich EINGESETZT werden – erkennbar

am grünen Kennzeichen. Das einst ein gieriger Finanzminister ATVs und Quads selbst dann verweigert hat, wenn sie ausschließlich in der Landwirtschaft eingesetzt werden. Man könnte ja Spaß haben. Bei der Arbeit! Spaß beiseite: Nach dieser Auslegung des Gesetzestextes dürften bei Winterwetter weder LoFs noch VKPs fahren. Nicht einmal Fahrzeuge, die für den Winterdienst ausgerüstet sind und in diesem eingesetzt werden.

Ob das so stimmt, siehe unten.

Keinen rechten Plan, wie mit der Winterreifen-Verordnung bei ATVs und Quads umzugehen ist, scheint man auch bei der Polizei zu haben. Ein fleißiger fränkischer ‚Sheriff‘ bekundete bereits, auf jeden Fall erst einmal Strafe einzufordern. Ein Schuss, der für den Dienstbeflissenen allerdings schnell nach hinten losgehen könnte. Denn sollte der potenzielle Delinquent von seinem Recht Gebrauch machen, sich das Strafmandat nach Hause schicken zu lassen, Einspruch zu erheben und am Ende umsatzfrei davonzukommen (diese Wahrscheinlichkeit ist hoch, siehe unten), dann bedeutet das für den Amtsmann stundenlange langweilige und am Ende sinnfreie Nacharbeit auf seinem Revierposten – das sind zumindest mal keine Pluspunkte in der nächsten Beförderungsrunde.

Industrielle Lösungen

Am einfachsten wäre es freilich, wenn die Hersteller ihre Reifen-Modelle, die für Matsch und Schnee geeignet sind, mit einer M+S-Kennung versehen. Mit einer Frist von einem einzigen Tag zwischen der Bekanntmachung und dem Inkrafttreten des Gesetzes hat der deutsche Gesetzgeber die Zeit für entsprechende Modifikationen der Reifen-Formen, die Produktion neuer Decken und deren Transport zu den Händlern jedoch sportlich knapp angesetzt. Selbst beim Zweirad Industrie Verband (ZIV) hatte man bis zum 3. Dezember 2010 noch keine Kenntnis davon, dass die Winterreifen-



Verordnung überhaupt für andere Fahrzeugklassen als PKW und Transporter beschlossen werden könnte. Torsten Wagner vom Maxxis-Importeur VBW Tires in Kiel bringt die Problematik auf den Punkt: „Die Bestimmung hat uns förmlich überrannt. Einige unserer Reifen erfüllen die von Winterreifen geforderten Bedingungen problemlos – eine M+S-Kennung tragen sie allerdings nicht, weil der Weltmarkt niemals eine solche für ATV-Reifen gefordert hat; mit dieser Bestimmung ist Deutschland auch in Europa allein.“

Immerhin, die Industrie hat auf die Schnelle Lösungen herbeigezaubert. So verweist Herkules Motor auf die Möglichkeit, seine Modelle Adly Hurricane 320 S FLAT (VKP) und Adly Hurricane 500 S FLAT (VKP und LoF) mit Winterreifen aus dem PKW-Bereich zu bestücken. Die beiden SuperMoto-Quads von Herkules verfügen serienmäßig über 14-Zoll-Felgen, auf denen diese Reifen ohne weitere Veränderungen und Eintragungen montiert werden können. Eine ähnliche Möglichkeit besteht bei der Cectec Estoc, bei der lediglich an den Vorderrädern eine andere als die Original-Dimension verwendet und in die Papiere eingetragen werden muss. Einzelheiten zum Download als PDF-Dokument (1,7 MB) unter:

<http://www.atv-quad-magazin.com/attachments/20101100imo344.pdf>

Für manche weiteren ATV- und Quad-Modelle bieten Mayerosch und Sacksteder Umrüstungen auf PKW-Räder, auf die sich auch Reifen mit M+S-Kennung ziehen lassen. PKW-Winterreifen machen durchaus Sinn bei ATVs und Quads, die serienmäßig mit (PKW-) Sommerreifen ausgerüstet sind. So richtig funktionieren können Lamellen auf ATVs und Quads allerdings nicht: Damit sie greifen, sind ein gewisses Fahrzeug-Gewicht und eine gewisse Geschwindigkeit erforderlich. Montiert auf einem 2,5 Tonnen schweren Protz-Benz, der mit Tempo 100 über die Landstraße donnert, funktionieren sie hervorragend – weit weniger auf einem 300 kg leichten ATV, das mit Schneeflug und Tempo 10 den Gehsteig räumt. Durch ihr geringes Negativ-Profil rutschen Lamellen-Reifen auf dem ATV viel früher durch als die ballonartig gewölbte, grobstollige Bereifung, mit der die meisten ATVs und Quads serienmäßig ausgerüstet sind – auch wenn diese Pellen keine M+S-Kennung zielt.

Es wäre also gut, bei Winterwetter auf dem ATV ganz einfach mit serienmäßiger ATV-Offroad-Bereifung fahren zu dürfen. Auch ohne M+S-Kennung. Und das geht sogar in Deutschland. Als erster Reifen-Hersteller hat Maxxis reagiert. Die Chinesen bieten Winterfreigaben für folgende ATV- und Quad-Pellen von Maxxis:

- C-828 (N-Kennung)
- M-931 & M-932 Razr (N-Kennung)
- M-932 & M-933 Razr 2 (N-Kennung)
- M-917 & M-918 Bighorn
- MU-07 & MU-08 Ceros
- MU-09 & MU-10 Bighorn 2.0

Entsprechende Gutachten liefert Maxxis-Importeur VBW Tires beim Kauf neuer Reifen. Eine ähnliche Lösung hat Theo Verbruggen von Schuurman für Goldspeed-Reifen angekündigt, eine Liste mit den freigegebenen Typen soll in Kürze veröffentlicht werden.

April April

In erster Linie bieten die Hersteller-Gutachten Sicherheit vor eigenwilligen Gesetzes-Interpretationen quadfeindlicher Landräte und übereifriger Sheriffs. Wirklich notwendig sind sie (noch) nicht. Zumindest nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Als M+S-Reifen gelten alle Reifen, welche die in der Richtlinie 92/23/EWG beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S-Reifen). Danach sind M+S-Reifen Reifen, bei denen das Profil der Lauffläche und die Struktur so konzipiert sind, dass sie vor allem auf Matsch und frischem oder schmelzendem Schnee bessere Fahreigenschaften gewährleisten als normale Reifen. Das Profil der Lauffläche der M+S-Reifen ist im allgemeinen durch größere Profilrillen und/oder Stollen gekennzeichnet, die voneinander durch größere Zwischenräume getrennt sind, als dies bei normalen Reifen der Fall ist. Ob ein Reifen ein M+S-Reifen ist, hängt also nicht von der jeweiligen Kennzeichnung der Reifen ab. Erfüllen die Reifen aufgrund ihres grobstolligen Profils offensichtlich die beschriebenen Eigenschaften, ist eine entsprechende M+S-Kennzeichnung gar nicht erforderlich.

Jens Redöhl, BMVBS, Abt. Politische Planung und Kommunikation – Referat L 23

Demnach dürfen sowohl VKP- als auch LoF-Piloten auch bei Winterwetter mit Quadreifen fahren, die keine M+S-Kennung haben, jedoch aufgrund ihres grobstolligen Profils offensichtlich für den Einsatz im Winter geeignet sind. Na toll. Nur muss das Amtsauge diese Offensichtlichkeit auch erkennen.

Damit es hier keine Zweifel gibt, empfehlen wir allen ATV- und Quad-Piloten, die im Winter mit ihrem G'fährt unterwegs sein möchten, diesen unseren Beitrag stets bei sich zu tragen und im Falle einer Kontrolle vorzuhalten wie Kruzifix & Knoblauchzehe – das dürfte wirken.

„Prima“, freut sich Sun-F-Importeur Jörg Braun von Quadix in Bamberg, „mit dieser Aussage benötigen Quadfahrer, die unsere grobstolligen Profile verwenden, keine weitere Freigabe.“

Doch aufgepasst!

Das neue Gesetz hat ein eingebautes Update-Datum. Dazu sagt Jost Henning Kärger, der stellvertretende Leiter Verkehrsrecht in der juristischen Zentrale des ADAC in München: „Bei der Kennzeichnung von Winterreifen besteht konkreter Nachbesserungsbedarf. Mittelfristig wird dabei die neue EU-Verordnung Nr. 661/2009 helfen, wo die Anforderungen an den Winterreifen und die Kennzeichnung mit dem Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke) konkretisiert werden; sie tritt jedoch erst am 01. November 2011 in Kraft.“

Was das bedeutet? Ganz einfach: Mit dem M+S-Symbol reicht heute die Eigenangabe eines Herstellers aus, sein Reifen wäre geeignet für den Winter. Aus diesem Grund kann auch bloße ‚Offensichtlichkeit‘ oder ein entsprechendes Hersteller-Dokument die M+S-Kennung ersetzen. Das Berg-Piktogramm mit Schneeflocke dagegen erfordert amtliche Tests, Gutachten und den Stempel eines Prüfinstituts. Das kostet Geld, versteht sich. Wie sich all dies auf den Quad-Reifenmarkt auswirken wird, ist noch nicht absehbar. Immerhin ist der Zeitrahmen, in dem sich die Hersteller auf das Inkrafttreten der Regelung vorbereiten können, nicht ganz so sportlich bemessen wie bei der heurigen Gesetzesänderung.

Kein Thema ist Winterbereifung generell übrigens in der Schweiz. In Österreich gilt eine Winterreifen-Verordnung lediglich für die Fahrzeug-Kategorien M und N (PKW und leichte Nutzfahrzeuge). ATVs und Quads (Kategorien L oder T) bleiben außen vor. Eine einfache, weise Lösung – aber das wäre ja nicht deutsch... ✕