Einheitliche Festlegung
Nr. 01-2018 – Version 08

der Technischen Leitungen aller
amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen und Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr

vom 07. August 2023

Beurteilung der Bereifung auf Krafträdern (Größe und Fabrikatsbindung) im Rahmen von Hauptuntersuchungen

I. Hintergrund:

Bund und Länder haben im Jahr 2019 gemeinsam über die Beurteilung von abweichenden Reifenkombinationen an Krafträdern beraten und sich diesbezüglich auf eine künftige gemeinsame Vorgehensweise verständigt, welche am 15.08.2019 im Verkehrsblatt (VkBl. 2019, S. 530) veröffentlich wurde. Mit der Verlautbarung wird klargestellt, in welchen Fällen eine Änderung der Bereifung möglich ist, ohne dass die Betriebserlaubnis des Kraftrads erlischt, und in welchen Fällen ein entsprechender Nachweis gemäß § 19 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) erforderlich ist.

Für verschiedene Krafträder wurde herstellerseitig im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens Reifenprofile / -typen eine „Reifenfabrikatsbindung" festgelegt. Diese Reifenfabrikatsbindungen sind teilweise weit über 20 Jahre alt und die seinerzeit genannten Reifentypen werden nicht mehr produziert oder sind durch Nachfolgetypen ersetzt worden.

Bei der Beurteilung wird grundsätzlich zwischen EU-typgenehmigten Krafträdern und Krafträdern mit einer z.B. nationalen Typ- oder Einzelgenehmigung unterscheiden, da die der Genehmigung der Krafträder zugrundeliegenden Prüfungen jeweils unterschiedlich sind.

Die Bereifung wird im Rahmen der EU-Typgenehmigung von Krafträdern (Fahrzeugen der Klasse L) gemäß Anhang X 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 Feigenbreiten die Bewegung der Rad-/ Reifenkombination im Rahmen der Höchst- und Mindestangaben des Fahrzeug- bzw. Reifenherstellers - auch unter dem Gesichtspunkt der geschwindigkeitsbedingten Ausdehnung - nicht behindert wird. Die Prüfungen werden dabei nicht mit dem eigentlichen Reifen durchgeführt, sondern mit einer Hüllkurve, die die größtmöglichen Reifenabmessungen der jeweiligen Reifengröße repräsentiert; d.h. inkl. aller gemäß Reifentypgenehmigung nach UN R-75 zulässiger Toleranzen. Da Diagonalreifen und Gürtelreifen mit Diagonalkarkasse grundsätzlich eine größere dynamische Ausdehnung haben als Radialreifen ist in dieser Hüllkurve auch deren größter dynamischer Ausdehnungsfaktur zu berücksichtigen. Daher ist bei unveränderten EU-typgenehmigten Krafträdern sichergestellt, dass alle nach der UN Regelung Nr. 75 typgenehmigten Reifen in der für das Kraftrad freigegebenen Größe mit den freigegebenen Parametern verwendet werden können.

Im Falle einer nationalen Genehmigung, beispielsweise einer aktuellen nationalen Einzelgenehmigung des Fahrzeugs nach § 21 StVZO bzw. einer Allgemeinen Betriebserlaubnis bei älteren Fahrzeugen wird/wurde der Reifenfreiraum des zur Prüfung vorgestellten Fahrzeugs i.d.R. ausschließlich mit der vorgestellten Bereifung geprüft und diese Bereifung (ggf. mit Reifenfabrikatsbindung) in der Genehmigung vermerkt. Wird diese freigegebene Bereifung nachträglich geändert, beispielsweise durch die Montage eines anderen Reifenfabrikats, ist nicht mehr sichergestellt, dass die Reifenfreiraum unter allen Fahrbedingungen noch ausreichend ist.

II. Beurteilung der Bereifung im Rahmen regelmäßig wiederkehrender Untersuchungen (Hauptuntersuchung nach §29 StVZO - HU)

Bei der Prüfung der Bereifung hinsichtlich Hersteller und Typ ist der Nachweis zu führen, dass:

- die verwendeten Reifen über eine Typgenehmigung nach RL 97/24/EG oder der UN-Regelung Nr. 75 (siehe § 22a StVZO bzw. § 36 StVZO) verfügen,
- Trag- und Geschwindigkeitsindex der Reifen die Achslast des Krades mit zulässigem Gesamtgewicht bei Höchstgeschwindigkeit abdecken, im Fall von Reifen, die die in Nummer 2.29 der UN-Regelung 75 beschriebenen Eigenschaften (M+S Reifen) erfüllen, gilt Abs. 11 bzw. 5 des §36 StVZO,
- die Reifen entsprechend Kapitel 1 Anhang III Nr. 1.2.3 der RL 97/24/EG oder VO (EU) 3/2014 Art.19 + Anh. XV freigängig sind,
- für die geänderte Bereifung die serienmäßigen Räder des Kraftrades verwendet werden und die Reifen auf den Rädern uneingeschränkt montierbar (zulässige Felgenmaulweite) sind,
- an einem Kraftrad, welches auf Grund einer EG-/EU-Typgenehmigung in den Verkehr gebracht wurde, keine Änderungen mit Einfluss auf die Rad-/Reifen-Eigenschaften bzw. ihren notwendigen Freiraum (Reifenfreigängigkeit) vorhanden sind.

Folgende Fälle können unterschieden werden:

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 (COC) bzw. in der Zulassungsbescheinigung (ZB) Teil I ist ein Reifen von Hersteller A eingetragen oder in der Übereinstimmungsbescheinigung (COC) bzw. in der Zulassungsbescheinigung (ZB) Teil I ist keine Reifenfabrikatsbindung 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.

Auch für den Fall, dass ein Reifen anderer Bauart (Diagonalreifen oder Gürtelreifen mit Diagonalkarkasse statt Radialreifen oder umgekehrt) verwendet wird erlischt in diesem Fall die Betriebserlaubnis des Kraftrades nicht. Dies setzt aber voraus, dass mit Ausnahme des Parameters „Reifenbauart“ sämtliche in dem jeweiligen Fallbeispiel genannten Bedingungen erfüllt werden.

- ***Fall 1b: Abweichende Reifengröße innerhalb der freigegebenen Reifengrößen***

Verwendet wird ein typgenehmigter Reifen der gleichen Reifenbauart, der nicht schmaler als der schmalste im COC bzw. in der ZB Teil I genannte zulässige Reifen ist und der nicht breiter als der breiteste im COC bzw. in der ZB Teil I genannte zulässige Reifen ist und dessen Abrollumfang gemäß Herstellerangabe (z. B. Reifenkatalog) nicht geringer als der Abrollumfang des im COC bzw. in der ZB Teil I genannten zulässigen Reifen mit dem geringsten Abrollumfang und nicht größer als der Abrollumfang des im COC bzw. in der ZB Teil I genannten zulässigen Reifen mit dem größten Abrollumfang ist und dessen übrige Reifenparameter z. B. Tragfähigkeitskennzahl, Geschwindigkeitskategorie gleich oder höherwertig sind.

Beurteilung:
Dies ist zulässig. Die Betriebserlaubnis des Kraftrads erlischt nicht.

Auch für den Fall, dass ein Reifen anderer Bauart (Diagonalreifen oder Gürtelreifen mit Diagonalkarkasse statt Radialreifen oder umgekehrt) verwendet wird erlischt in diesem Fall die Betriebserlaubnis des Kraftrades nicht. Dies setzt aber voraus, dass mit Ausnahme des Parameters „Reifenbauart“ sämtliche in dem jeweiligen Fallbeispiel genannten Bedingungen erfüllt werden.

- ***Fall 1c: Abweichende Reifengröße außerhalb der freigegebenen Reifengrößen***

Verwendet wird ein typgenehmigter Reifen der gleichen Reifenbauart, der schmaler als der schmalste im COC bzw. in der ZB Teil I genannte zulässige Reifen ist oder der breiter als der breiteste im COC bzw. in der ZB Teil I genannte zulässige Reifen ist oder 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). Wiedererlangung der Betriebserlaubnis gem. § 19 Absatz 2 i.V.m. § 21 StVZO bzw. über vorzulegenden Nachweis gem. § 19 Absatz 4 StVZO für geänderte Bereifung.

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 vor-

liegt oder die in den vorgenannten Nachweisen eventuell genannten Auflagen und Hinweise nicht beachtet wurden (weiter zu beachtende Erläuterungen siehe Punkt Schlussfolgerung). Wiedererlangung der Betriebserlaubnis gem. § 19 Absatz 2 i.V.m. § 21 StVZO bzw. über vorzulegenden Nachweis gem. § 19 Absatz 4 StVZO für geänderte Bereifung.

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

- bei Reifen, die nach dem 31.12.2019 hergestellt wurden und
- 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.

Um im Übergangszeitraum dem Fahrzeughalter eine eindeutige Rechtssicherheit zu ermöglichen wird empfohlen, auch bereits jetzt eine Begutachtung nach §19(2) StVZO in Verbindung mit §21 StVZO in den oben genannten Fällen **1c und 2** anzubieten.

III. Ergebnis der Hauptuntersuchung:

Zu: Zulässiger Abrollumfang und zulässige Breite:
Wenn Abrollumfang oder Breite der geänderten Bereifung außerhalb des über die Typgenehmigung, ABE oder Einzelgenehmigung des Kraftrades abgedeckten Bereichs liegen, ist die Änderung als erheblicher Mangel (EM) zu bewerten. Dies gilt auch, wenn ein typspezifisches informelles Dokument des Fahrzeugherstellers oder Reifenherstellers/-importeurs vorliegt. Liegt der Abrollumfang und / oder Breite bei der geänderten Bereifung außerhalb des im Rahmen der Fahrzeuggenehmigung genehmigten Bereichs, ist für die Änderung ein Nachweis nach § 19 Absatz 3 StVZO oder eine Begutachtung gem. § 19 Absatz 2 i.V.m. § 21 StVZO für die geänderte Bereifung erforderlich.
Die im Gutachten/Prüfzeugnis ggf. aufgeführten Auflagen und Beschränkungen müssen eingehalten werden.

Zu: Freigängigkeit
Bei Schleifspuren am Reifen oder an relevanten Bauteilen des Kraftrades ist die geänderte Bereifung mindestens als „EM“ einzustufen.

Zu: Serienfelge
Eine geänderte Bereifung auf Rädern deren Verwendung von der Genehmigung des Fahrzeuges oder der Betriebserlaubnis nicht abgedeckt sind ohne ein gültiges Prüfzeugnis ist mindestens als “EM“ einzustufen.

Zu: Tragfähigkeit/Höchstgeschwindigkeit
Geringere Tragfähigkeiten, als bei Reifen welche Bestandteil der Genehmigung des Fahrzeuges oder der Betriebserlaubnis sind, sind unzulässig und mindestens als “EM“ einzustufen. Im Fall von Reifen, die die in Nummer 2.29 der UN-Regelung 75 beschriebenen Eigenschaften (M+S Reifen) erfüllen, gilt Abs. 11 bzw. 5 des §36 StVZO.

IV. Erlöschen der Betriebserlaubnis

In Fall 1c oder Fall 2 erlischt nach § 19 Abs. 2 StVZO die Betriebserlaubnis. Sie erlischt jedoch nicht, wenn für die Änderungen durch den Ein- oder Anbau von Teilen ein Nachweis gemäß § 19 Absatz 3 StVZO vorliegt.
Ein Nachweis kann auch auf der Grundlage eines positiven Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr (aaS) bzw. USB des TD erbracht werden.
Eine Bereifung kann hierbei weiterhin nur positiv begutachtet werden, wenn nachgewiesen ist, dass alle Vorgaben unter II. eingehalten sind und kein negativer Einfluss auf die Fahrzeugsicherheit durch die geänderte Bereifung erkennbar ist. Der Nachweis ist vom aaS bzw. USB des TD zu erbringen. Informationen, die durch den Reifenhersteller bereitgestellt werden, können nach Ermessen des aaS bzw. USB des TD als zusätzliche ergänzende Arbeitsunterlage zu den selbst anzustellenden Untersuchungen herangezogen werden.
.

V. Matrix zur Schnellübersicht

<table>
<tr><th>Vorgehensweise ab Reifen-DOT 2020
(Verkehrsblatt 15-2019)</th><th>Kraftrad
- mit EG-/EU-Typengenehmigung
- ohne technische Änderung mit Einfluss auf die Reifenfreigängigkeit</th><th>Kraftrad
- mit ABE
- ohne technische Änderung mit Einfluss auf die Reifenfreigängigkeit</th><th>Kraftrad
- mit Einzelbetriebserlaubnis
- oder mit technischen Änderungen mit Einfluss auf die Reifenfreigängigkeit</th></tr>
<tr><td>Bereifung wie in CoC/ZB 1</td><td>zulässig</td><td>zulässig</td><td>zulässig</td></tr>
<tr><td>Reifenhersteller/-profil abweichend
Reifengröße wie in CoC/ZB 1
Lastindex / Geschwindigkeitsindex gleichwertig / ausreichend</td><td>zulässig</td><td colspan="2" rowspan="2">unzulässig

(UN-Regelung Nr.75 Genehmigung für Reifen nicht ausreichend)</td></tr>
<tr><td>Reifengröße abweichend innerhalb Seriengröße
Lastindex / Geschwindigkeitsindex gleichwertig / ausreichend</td><td>zulässig</td></tr>
<tr><td>Reifengröße abweichend
außerhalb Seriengröße(n)</td><td colspan="3">Lösung:

- Nachweis § 19 Abs. 4 i.V.m. eventuell notwendiger Änderungsbegutachtung gem. § 19 Abs. 3 StVZO bzw.
- Begutachtung gem. § 19 Abs. 2 i.V.m. § 21 StVZO notwendig</td></tr>
</table>