

2017-02-06

Befassung des Bundesrates mit Änderungen der Winterreifenpflicht in der Sitzung am 10. Februar 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bundesrat berät in seiner 953. Sitzung am kommenden Freitag (10. Februar 2017) unter dem Tagesordnungspunkt 88 im Rahmen der Zweiundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften über eine Änderung der Winterreifenpflicht in § 2 Absatz 3a StVZO.

Der federführende Verkehrsausschuss, der Ausschuss für Innere Angelegenheiten und der Rechtsausschuss empfehlen dem Bundesrat durchzusetzen, dass bei LKW und Bussen nicht nur - wie bisher - die Räder der Antriebsachsen, sondern auch die Räder der vorderen Lenkachsen mit Winterreifen auszurüsten sind.

Dazu soll § 2 Abs. 3a StVZO in der neuen Fassung mit dem Wortlaut versehen werden:

*„Kraftfahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3 dürfen bei solchen Wetterbedingungen auch gefahren werden, wenn mindestens **die Räder der vorderen Lenkachsen sowie der permanent angetriebenen Achsen** mit Reifen ausgerüstet sind, die unbeschadet der allgemeinen Anforderungen an die Bereifung den Anforderungen des § 36 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügen.“*

Dieses Vorhaben wird von uns entschieden abgelehnt.

Wir halten an unserer Auffassung fest, dass grundlegende Unterschiede zwischen PKW-Reifen und Reifen für schwere Nutzfahrzeuge bestehen.

Aufgrund des hohen Naturkautschukanteils von Reifen für Nutzfahrzeuge sind diese – anders als bei PKW – für den Ganzjahresbetrieb geeignet. Die Reifenmischungen von Ganzjahresreifen im Nutzfahrzeuggbereich sind mit den Gummimischungen von PKW-Winterreifen vergleichbar.

Sofern angeführt wird, dass eine Ausstattung auch der vorderen Lenkachse mit Winterreifen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erwarten lässt, so ist anzumerken, dass dazu weder relevante Fallzahlen vorliegen, noch eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt wurde.

In diesem Zusammenhang können wir daher die Einschätzung nicht teilen, dass mit der geplanten Gesetzesänderung lediglich eine vertretbare Investitionshöhe für die Busunternehmen verbunden ist. Mit der Einführung einer solchen Verpflichtung dürften vielmehr erhebliche Kosten auf die Branche zukommen.

Ganzjahres- und Winterreifen unterscheiden sich bei Nutzfahrzeugen nicht nur durch die Zusammensetzung des Materials, sondern auch durch die Profilierung. Während Längsrillen optimal für das Fahren auf nassen und trockenen Fahrbahnen sind, dienen bei den Winterreifen die Querrillen dazu, mehr "Griff" auf verschneiter Fahrbahn zu verleihen.

Für den Betrieb schwerer Nutzfahrzeuge unter winterlichen Bedingungen stellt die Übertragung der Antriebskräfte das Hauptkriterium dar. Neben der Betriebsbremse sorgen Retarder oder Motorbremse an der angetriebenen Achse für die Verzögerung. Außerdem liegt, anders als bei Pkw, die Bremslastverteilung zu ca. 70 % auf der doppelbereiften Antriebsachse und nur zu ca. 30 % auf der Vorderachse. Daher spielen im Winter die Reifen der Antriebsachse eine herausragende Rolle. Diese Achse sollte im Winter mit Winterreifen bzw. mit speziellen Antriebsachsreifen (die fast immer auch eine Kennzeichnung für den Winterbetrieb aufweisen) ausgestattet sein.

Ganz anders verhält es sich allerdings mit der vorderen Lenkachse. Auf der Vorderachse von Nutzfahrzeugen müssen sehr hohe Querkräfte übertragen werden. Dies erfolgt in der Regel am besten durch Bereifungen, die ausgeprägte Längsprofilrillen haben. Wird diese Achse nun mit Winterreifen (= Querprofilrillen) ausgestattet, kommt es aufgrund von Lenkbewegungen zu o.g. starken seitlichen Kräften, was eine extreme Belastung der Stollenprofile herbeiführt. Diese Profile nutzen ungewollt ab und bilden in der Regel eine sägezahnähnliche Struktur, die eine enorme Geräuschentwicklung und ein unsauberes Lenkverhalten zur Folge hat. Innen- und Außenfahrgeräusche steigen sehr deutlich an, was wiederum den Bestrebungen nach Absenkung von Geräuschemissionen zuwider läuft.

Im Nutzfahrzeugbereich sind bei den in Deutschland vorherrschenden durchschnittlichen mitteleuropäischen Witterungsverhältnissen die von den Reifenherstellern als wintertauglich angesehenen Bereifungen, die nicht mit M+S-Kennzeichnungen versehen sind, eine - zumindest auf der Lenkachse - geeignete und ausreichende Bereifung. Es gibt keinen Reifen, der auf jeder Fahrbahnbeschaffenheit (trocken, nass, schneebedeckt, vereist) optimale Bedingungen aufweist. Daher wird für hiesige Wetterbedingungen ein Kompromiss als optimal angesehen, der die Bereifung sowohl bei trockenen und nassen Straßenverhältnissen als auch im Schnee als brauchbar einstufen lässt. Dieser Kompromiss realisiert sich in der Verpflichtung, die Antriebsachse - und nur diese - mit Winterreifen auszurüsten.

Davon abzuweichen ist allenfalls bei durchgehend schneebedeckter Fahrbahn in hoch gelegenen Wintersportgebieten angezeigt, keinesfalls aber im ÖPNV und im innerdeutschen Reiseverkehr außerhalb der hohen Bergregionen.

Eine Verpflichtung zur Ausstattung Vorderachse mit Winterreifen erscheint auch unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und der Ressourcenschonung sowie der Einsparung von CO₂-Emissionen mehr als fraglich.

Hintergrund des Verordnungsentwurfs war die Bitte des Bundesrates an die Bundesregierung, die im Jahr 2010 eingeführte situative Winterreifenpflicht auf ihre

Wirksamkeit zu überprüfen und zu präzisieren. Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist in der Drucksache BR 771/16 wie folgt dargestellt: „Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.“

Diese Aussage wird mit der Empfehlung der Bundesratsausschüsse obsolet. Die Einführung einer Winterreifenpflicht auch auf den Lenkachsen aller Busse ist mit erheblichen Kosten für die Busunternehmen verbunden. Der damit verbundene Nutzen wird wie oben dargestellt von uns als sehr gering eingeschätzt.

Es ist mehr als zweifelhaft, ob es sich um ein besonnenes Verhalten des Bundesrates handelt, wenn eine Gesetzesänderung aufgrund von „Testergebnissen der Fachpresse sowie von Reifenherstellern“ herbeigeführt werden soll. Das Bundesverkehrsministerium verfügt mit dem Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik über ein Expertengremium, in dem derartige Fragen grundlegend, unabhängig und mit großer Fachkenntnis diskutiert werden können. Die Arbeit dieses Ausschusses kann gestützt werden durch Gutachten, die die in Rede stehende Problematik ausführlich untersuchen. Keinesfalls dürfen derartige Schnellschüsse, die zu einer enormen Belastung der Wirtschaft und nicht zuletzt des Verbrauchers – in Form von Preissteigerungen – ohne eine gesicherte Kostenfolgenabschätzung erfolgen.

Die Empfehlung der Ausschüsse ist daher abzulehnen.

Wir bitten Sie, unser Anliegen zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen