

Streitpunkt

HAFTUNGSFRAGE

Trotz aller EU-Harmonisierung hat sich die Reifenbindung bisher in Deutschland behaupten können. Fluch oder Segen?

Vor Gericht und auf hoher See sind wir alle in Gottes Hand. Und ein ähnliches Unterfangen ist die Suche nach dem optimalen Reifen fürs Motorrad. Neben den göttlichen Unwägbarkeiten überlagern sich hier rechtliche und technische Gegebenheiten in einer Weise, die letzten Endes weder rechtlich noch technisch Sinn macht.

Zunächst geht es nämlich um Haftung. Und zwar nicht um die Haftung des Gummis auf der Straße, sondern um Produkthaftung. Motorradhersteller entwickeln Motorräder und verkaufen sie. Und damit hat der Kunde nicht nur ein Motorrad erworben, sondern auch einen Anspruch gegenüber dem Motorradhersteller. Nämlich den Anspruch, mit diesem Motorrad sicher unterwegs zu sein. Sollte der Kunde aufgrund eines technischen Mangels oder Defekts Schaden erleiden, kann er gemäß Produkthaftung gegen den Fahrzeughersteller vorgehen und Schadenersatz verlangen. Davor schützt sich der Hersteller, indem er die Nutzung seiner Motorräder mit gewissen Auflagen verbindet. Insbesondere verbittet sich der Hersteller eigenmächtige Umbauten am Bike. Warum sollte er schließlich dafür geradestehen, wenn der Kunde einen betonharten Lenkungs-dämpfer montiert und in der ersten Kurve geradeaus fährt?

Wesentlich komplizierter verhält es sich aber beim Thema Reifen. Die meisten Maschinen werden in Deutschland mit Reifenbindung ausgeliefert. Damit sind im Kfz-Brief nicht nur Reifengrößen, Geschwindigkeitsklasse oder Tragfähigkeit gelistet. Vielmehr ist genau vermerkt, welche Reifenmarke und welches Modell gefahren werden darf. Diese Erstfreigaben werden direkt vom Hersteller noch während der Entwicklung erteilt. Nun beträgt die Evolutionsfolge bei Motorradreifen rund drei bis fünf Jahre. Dann steht die Nachfolgeneration am Start. Und diese Reifen stehen natürlich nicht im – mehrere Jahre alten – Kfz-Brief. Hier sollen nun so genannte Freigaben dem Fortschritt den Weg ebnen. Eine solche Freigabe manifestiert sich üblicherweise schriftlich in Form einer Unbedenklichkeitsbescheinigung, die vom Fahrer immer mitzuführen ist. Ein Eintrag in den Kfz-Brief ist nicht erforderlich.

Doch wo kommen diese Unbedenklichkeitsbescheinigungen her? Zunächst ist der Fahrzeughersteller berechtigt, Reifen freizugeben. Und auch die Reifenhersteller dürfen das tun. Aber jetzt wird es kompliziert. Es gibt nämlich eine interne Vereinbarung, wonach nur Reifen eine Freigabe erhalten sollen, die von BEIDEN Seiten abgesegnet sind. Und die Interessenlage ist hüben wie drüben grob unterschiedlich. Die Reifenhersteller möchten selbstverständlich ihre neuen und frischen Produkte auf die Straße bringen. Außerdem würde sich die komplette Produktion und Lagerhaltung erheblich vereinfachen, könnte man antike Gummileichen wie Bridgestone BT 54, Dunlop D 202 oder Metzeler ME Z1 aus der Liste streichen.

Die Reifenindustrie würde also von der Erteilung neuer Freigaben für neue Reifen massiv profitieren. Doch was könnten die Motorradhersteller durch neue Freigaben gewinnen? Ehrlich gesagt überhaupt nichts. Die Maschinen, um die es sich vorrangig handelt, werden nicht mehr produziert, sie wurden bereits vor Jahren verkauft – und als Gewinn verbucht. Das aktuelle Neumaschinengeschäft wird also nicht berührt. Andererseits würde der Motorradhersteller aber für jede neue Freigabe die Garantie – und die Haftung – für einwandfreies Fahrverhalten übernehmen.

Klartext: Mit einer neuen Reifenfreigabe übernimmt der Fahrzeughersteller ein weiteres Risiko, ohne das damit eine Gewinnaussicht verknüpft wäre. Kein wirtschaftlich denkendes Unternehmen wird das ohne Not tun. Und da laut interner Vereinbarung der eine nicht ohne den anderen darf, steckt das ganze Thema in einer Sackgasse. Die Fahrzeugindustrie beruft sich auf ihre Verantwortung gegenüber ihrer Kundschaft, fühlt sich gar bedrängt. Ein technischer Mitarbeiter eines Herstellers ereiferte sich uns gegenüber sogar über „Modekasper, die alle zwei Jahre den neuesten Reifen haben wollen“. Ein erstaunliches Statement für jemanden, dessen Arbeitsplatz von genau den Modekaspern finanziert wird, die alle zwei Jahre die neueste R1 / GSX-R / Fireblade haben wollen.



Wulf Weis: „Das Thema Reifenfreigaben steckt in Deutschland in einer Sackgasse“

Aus Verbrauchersicht ist diese Situation unbefriedigend. Die Reifenhersteller

würden gerne Freigaben auf ihre neuen Produkte erteilen, innerhalb des internen Agreements werden sie dabei aber von den Fahrzeugherstellern ausgebremst. Weshalb einige Gummiproduzenten ausscheren und den Alleingang wagen. Wenn man auf der offiziellen Freigabeliste des Motorradherstellers also nicht das Gewünschte findet, kann es sich durchaus lohnen, mal auf den Homepages von Bridgestone, Dunlop, Michelin, Metzeler, Avon oder Pirelli nachzuschauen. Hier kann man noch die eine oder andere Freigabe entdecken, die der Fahrzeughersteller nicht auf der Liste führt.

Ärgerlich also, wenn man Dunlop D 204 fahren muss, obwohl es seit Jahren den D 208 gibt. Noch viel ärgerlicher aber, wenn die freigegebenen Reifen schlicht und einfach aus der Produktion genommen wurden. Das kann einem durchaus schon mit einem sieben Jahre alten Motorrad passieren. Dann hilft nur noch verschrotten – oder eine aufwändige Einzelabnahme (siehe Kasten) und auch bei exotischen Bikes, die in engen Stückzahlen gebaut wurden, wird die Luft schnell dünn. Versuchen Sie mal, neue Freigaben für eine Triumph Daytona Baujahr 1992 aufzutreiben...

Die große Frage lautet natürlich, ob wir es nicht wie unsere europäischen Nachbarn halten sollten und die Reifenbindung einfach über Bord werfen. Das Institut für Zweiradsicherheit mag es mir verzeihen, aber auch diese Diskussion muss erlaubt sein. Angeblich hat sich die Reifenbindung ja bewährt. Aber das Argument hinkt. Schließlich ist die deutsche Reifenbindung älter als das 100-PS-Motorrad.

Wir haben keinen Vergleich, was ohne Reifenbindung passieren würde. Oder doch? Wir haben schließlich Nachbarn in Europa. Und die wundern sich über das deutsche Regelungsbedürfnis. Ein Sicherheitsdefizit scheinen sie im eigenen Land auch nicht erkennen zu können. Aber unsere Nachbarn haben ja auch ein Speedlimit auf der Autobahn. Andererseits: Trotz umfangreicher Recherche konnte uns kein einziger Fall genannt werden, in dem es „wild bereifte“ Holländer oder Franzosen auf deutschen Autobahnen aus dem Sattel geworfen hätte.

Doch die Verbraucherkritik an der deutschen Regelung könnte wesentlich leiser ausfallen, wenn das Thema praxisnäher gehandhabt würde. Die aktuelle Vorgehensweise kettet viele Maschinen an uralte Printen – womit niemand zufrieden sein kann. Und wenn der direkte Quervergleich auch noch zeigt, dass man sich mit einem nicht freigegebenen aktuellen Reifen zwar fahrdynamisch deutlich verbessern kann, es aber leider nur auf teuren Umwegen darf, ist der Gewinn an Verkehrssicherheit kaum zu erkennen.

Wulf Weis



600er-Vergleich: Neue Maschinen auf uralten Printen?