

G A S T K O M M E N T A R

Ein Jahr Winterreifenpflicht

– Nachbesserungen sind angebracht

Seit Dezember 2010 gilt die Winterreifenpflicht in Deutschland. Nach Ablauf des ersten Jahres wird es Zeit für eine kleine Bilanz. Wo liegen die Vor- und Nachteile?

Auf der einen Seite ist die Neuregelung definitiv ein Fortschritt gegenüber der alten Winterreifenverordnung. Denn die Straßenverhältnisse, bei denen die Vorschrift gilt, wurden klarer benannt: Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte machen M+S-Reifen zur Pflicht. Zuvor war es lediglich erforderlich, die Ausrüstung durch „geeignete Bereifung“ an die Wetterverhältnisse anzupassen. Mit der neuen Winterreifenpflicht gibt es zumindest etwas mehr Klarheit für die Autofahrer. Wer bei den genannten Wetterbedingungen mit Sommerreifen fährt, muss mit einem doppelt so hohen Bußgeld von bis zu 80 Euro rechnen.

Trotz der Fortschritte gegenüber der alten Verordnung hat die derzeitige Winterreifenpflicht aber vier entscheidende Nachteile.

Erstens: Es ist kein exakter Zeitraum definiert, für den die Winterreifenpflicht gilt – wie in Österreich zum Beispiel ab 1. November bis 15. April. Dort hat der Autofahrer die Gewissheit, dass er außerhalb dieses Zeitraums mit Sommerreifen auf der sicheren Seite ist. In Deutschland hingegen hängt die Pflicht allein von den Wetterbedingungen ab. Wenn man zu Ostern auf Sommerreifen wechselt und von einem späteren Wintereinbruch überrascht wird, kommt man in die Bredouille. Hier wäre die Festlegung eines exakten Zeitraums sinnvoll. Dann hätten die Versicherungen auch weniger Handlungsspielraum im Falle eines Schadens.

Zweitens: Es gibt derzeit keine einheitlichen Kriterien für M+S-Reifen. Jeder Reifenhersteller kann dieses nicht geschützte Symbol auf seine Reifen prägen. Eine Prüfung auf Wintertauglichkeit gibt es nicht. Meine Forderung deshalb: Auf europäischer Ebene sollten baldmöglichst genaue technische Anforderungen und ein einheitliches Winterreifensymbol verankert werden.

Drittens: Die gesetzliche Mindestprofiltiefe für Winterreifen von 1,6 Millimeter ist deutlich zu niedrig angesetzt. Bereits unter vier Millimeter lassen die speziellen Wintereigenschaften erheblich nach, insbesondere bei Matsch und Schnee verlängert sich der Bremsweg deutlich. Aus Sicherheitsgründen sollte deshalb bei Winterreifen eine Mindestprofiltiefe von vier Millimetern gesetzlich festgelegt werden.

Und viertens: Bis heute existiert keine Vorschrift darüber, wie alt ein Pkw-Reifen höchstens sein darf. Deshalb darf man auch mit einem 15 Jahre



alten, völlig verhärteten Reifen noch fahren, wenn die Profiltiefe über 1,6 Millimeter liegt. Ein derartiger Reifen hat jedoch längst seine ursprünglichen Haftungseigenschaften verloren, der Bremsweg ist gefährlich lang. Daher ist ein maximal zulässiges Reifenalter von zehn Jahren absolut sinnvoll und sollte gesetzlich fixiert werden.

Trotz der Defizite der neuen Winterreifenpflicht stimmt die eingeschlagene Richtung. Immerhin wird eine der geforderten Änderungen – die Verschärfung der Mindestprofiltiefe – mit recht hoher Wahrscheinlichkeit im Jahr 2012 umgesetzt. Dann wird hoffentlich auch das Zusammenspiel von Politik und Reifenindustrie besser funktionieren als im letzten Jahr. Zwar war die politische Entscheidung zur Winterreifenpflicht vom Grundsatz her richtig, die Wirtschaft hat aber anschließend nicht für die benötigten Kapazitäten bei der Reifenproduktion gesorgt. Die Folge waren Engpässe und Lieferverzögerungen bei Winterreifen. Für das nächste Jahr wird sich die Industrie hoffentlich rechtzeitig vorbereiten.

Der Erfolg jeder Verkehrsvorschrift ist letztlich aber davon abhängig, ob sie den Autofahrern überhaupt bekannt ist. Laut einer von A.T.U beauftragten aktuellen, repräsentativen Umfrage hat jeder zehnte Autofahrer noch nicht von der Winterreifenpflicht gehört. Bei einem Fahrzeugbestand von 42 Millionen Pkw sind das mehr als vier Millionen Autofahrer. Eine alarmierende Zahl! Politik, Verbände und Medien sind gefordert, in der Kommunikation nachzubessern. Denn hier geht es um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Manfred Koller, Mitglied der Geschäftsführung und Bereichsleiter Fleet bei der A.T.U Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG

Flottenmanagement

IMPRESSUM

Herausgeber, Verlag und Redaktion:

Flottenmanagement-Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Straße 14, 53859 Niederkassel
Telefon: 0228 / 45 95 47-0, Fax: 02 28 / 45 95 47-9
eMail: post@flotte.de
Internet: www.flotte.de

Verlagsleitung: Bernd Franke, Dipl. Kfm.

Chefredakteur:

Ralph Wuttke (V.i.S.d.P.)
eMail: rw@flotte.de

Redaktionsbeirat:

Stephan Faut, Claus-Peter Gotta, Detlef Irmscher, Burkhardt Langen, Dieter Prohaska, Christian Scholz, Sven Schulze, Hans-Joachim Schwandt, Peter Stamm, Bernd Wickel

Redaktion:

Erich Kahnt (Ressort Fuhrparkmanagement), Julia Rose, Judith Kadach, Patrick Broich, Christian Löffler
Dienstreise: Judith Kadach
eMail: post@flotte.de

Layout:

Lisa Görner, eMail: lg@flotte.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Natalia Ermakova, Lutz Fischer, Dieter Koeve, Wolfgang Küster, Prof. Michael Schreckenberg

Fotos:

Erich Kahnt, Patrick Broich, Judith Kadach, Julia Rose, Michael Jaugstetter; hero, Jürgen Fälchle/fotolia.com

Anzeigen:

Bernd Franke (Leitung),
Telefon: 02 28 / 45 95 47-1
eMail: bf@flotte.de

Sekretariat und Leserservice:

Nathalie Anhäuser
eMail: na@flotte.de

Druckauflage
29.000 Exemplare
(2. Quartal 2011)



Erscheinungsweise:

Flottenmanagement erscheint 6 x jährlich
Bezugspreise 2011: Einzelheft 4,- Euro
Inland jährlich 20,- Euro (inkl. MwSt.)
Auslandspreise auf Anfrage.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Sie werden nur zurückversandt, wenn Porto beigefügt ist. Beiträge, die mit Namen gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Alle Rechte, soweit nicht anders gekennzeichnet, liegen beim Verlag. Eine Verwertung ist nur im Rahmen der gesetzlich zugelassenen Fälle möglich, eine weitere Verwertung ohne Einwilligung ist strafbar. Alle Rechte vorbehalten. © by Flottenmanagement-Verlag GmbH, Niederkassel
Gerichtsstand ist Bonn.