

Radabdeckungen oder nicht?

Die Frage, ob und in welchen Dimensionen Radabdeckungen an Motorrädern verpflichtend sind, scheint eines der umstrittensten Themen in Internetforen.

Und tatsächlich ist schwerlich herauszufinden, welche Vorschriften für Motorräder verbindlich sind. So bestimmt auf nationaler Ebene die Regelung des § 36a StVZO, dass Räder von Kraftfahrzeugen, damit auch Bikes, mit »hinreichend wirkenden Abdeckungen« versehen sein müssen. Nach einer vorläufigen deutschen Richtlinie aus dem Jahr 1962 soll eine solche gegeben sein, wenn bis mindestens 150 mm über Achsmittle die Lafoberfläche auf der gesamten Breite abgedeckt ist. Der vorrangige Zweck, die Beschmutzung nachfolgender Fahrzeuge weitgehend zu verhindern, dürfte in dieser Dimension unstrittig erfüllt sein. Anbei beschränkt sich die Vorschrift nicht nur auf das Hinterrad.

Mittlerweile verfügen viele Motorräder über eine EG-Typengenehmigung oder waren bereits im Wege einer Einzelabnahme im europäischen Ausland zugelassen. Die Frage ist, ob für diese europäisches Recht zur Anwendung kommt. Und wenn dies der Fall ist, was für eine Auswirkung hat das auf unseren § 36a StVZO? Ab dem 1. Januar 1996 bestimmte Artikel 2 der Richtlinie 94/78/EG, dass Mitgliedstaaten für einen Fahrzeugtyp aus Gründen, die sich auf die Radabdeckungen beziehen, die EWG-Typgenehmigung nicht mehr erteilen dürfen und die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern müssen, wenn die Vorschriften der Richtlinie 78/549/EWG, also der Richtlinie, die Bestimmungen für Radabdeckungen auf europäischer Ebene festlegte, nicht erfüllt sind. Diese Regelung legte fest, dass Reifen 30° nach vorn und 50° nach hinten abgedeckt sein müssen.

Sie wurde allerdings mit Wirkung vom 1. November 2014 aufgehoben. Richtlinie 94/78/EG wurde stillschweigend zum 31.10.2014 durch die europäische Verordnung Nr. 661/2009 aufgehoben. Eine Regelung zu Radabdeckungen enthält diese Verordnung nicht. Aber auch entgegen aller Wirrungen in den Internetforen befasste sich keine der Richtlinien je mit Radabdeckungen bei Krafträdern. Und auch die Richtlinie 92/61/EWG, mittlerweile ebenfalls außer Kraft, enthielt keine Anforderungen an Radabdeckungen für Motorräder. Da im Ergebnis für Motorräder keine Richtlinie oder Verordnung zu Radabdeckungen auf europäischer Ebene existiert und die Bundesrepublik gemäß § 26 EG-FGV grundsätzlich verpflichtet ist, EG-Typengenehmigungen und EG-Einzelgenehmigung anzuerkennen, besteht tatsächlich die Diskrepanz, dass ein gleiches Motorrad mit Betriebserlaubnis aus dem europäischen Ausland keinen Vorschriften zu Radabdeckungen unterliegt, während ein deutsches Bike die Vorschrift des § 36a StVZO einhalten muss.

Da diese Norm aber nur auf eine »hinreichend wirksame Radabdeckung« abstellt, die »150 mm« aber nicht Teil des Gesetzestextes, sondern lediglich einer vorläufigen Richtlinie sind, kann eine Betriebserlaubnis auch bei deutschen Typen und Umbauten ebenso wenig verweigert werden wie dass eine nachträgliche Kürzung von Radabdeckungen zu einem Erlöschen der Betriebserlaubnis führen dürfte. Ob ein Fahrzeug über eine EG-Typengenehmigung verfügt, erkennt man übrigens anhand der Zulassungsbescheinigung I. Mit den vier Ziffern der HSN an zweiter Stelle und den ersten drei Zahlen der Nummer (TSN) an dritter Stelle, Feld 2.2., lässt sich der genaue Fahrzeugtyp bestimmen.

Liegt eine Einzelabnahme vor, besteht die Eintragung in Feld 2.2. lediglich aus Nullen. Ob eine EG-Typengenehmigung vorliegt, erkennt man an der Eintragung in Feld »K« mit der Angabe »e« und einer Ziffer für das jeweilige EU-Land. Zusammenfassend: Eine klare Bau- / konstruktionsvorschriftliche Gesetzgebung zur Radabdeckung gibt es zurzeit nicht. Eine Radabdeckung sollte bei in Deutschland erstzugelassenen Motorrädern in jedem Fall vorhanden und hinreichend sein, ansonsten droht ein Verwarngeld von fünf Euro. Bei Androhung der Erlöschung der BE oder anderen zulassungsrelevanten Problemen ist generell rechtliche Begleitung dringend zu empfehlen.

Im Original von
Romy Kreisel

