

EU-Reifenlabel rollt ins Leere

Von Hans-Robert Richarz

Im November 2009 verabschiedete das Europäischen Parlament und der Rat der EU mit der Verordnung Nummer 1222/2009 „die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter“. Drei Jahre später trat sie in Kraft. Sie schreibt auf 13 Seiten minutiös vor, dass die Eigenschaften eines Autoreifens in den Kriterien Rollwiderstand und Nasslaufefigenschaften nach sieben Abstufungen von A (sehr gut) bis G (miserabel) einzuteilen sind und für sein Abrollgeräusch der jeweilige Wert in dB angegeben werden muss. Auch die Größe des Aufklebers, den jeder Reifen tragen muss, ist im Millimeterbereich bis auf die zweite Stelle nach dem Komma geregelt. Nur das Wichtigste fehlt: Wer die Angaben letztendlich kontrollieren soll, bleibt im Dunkeln.

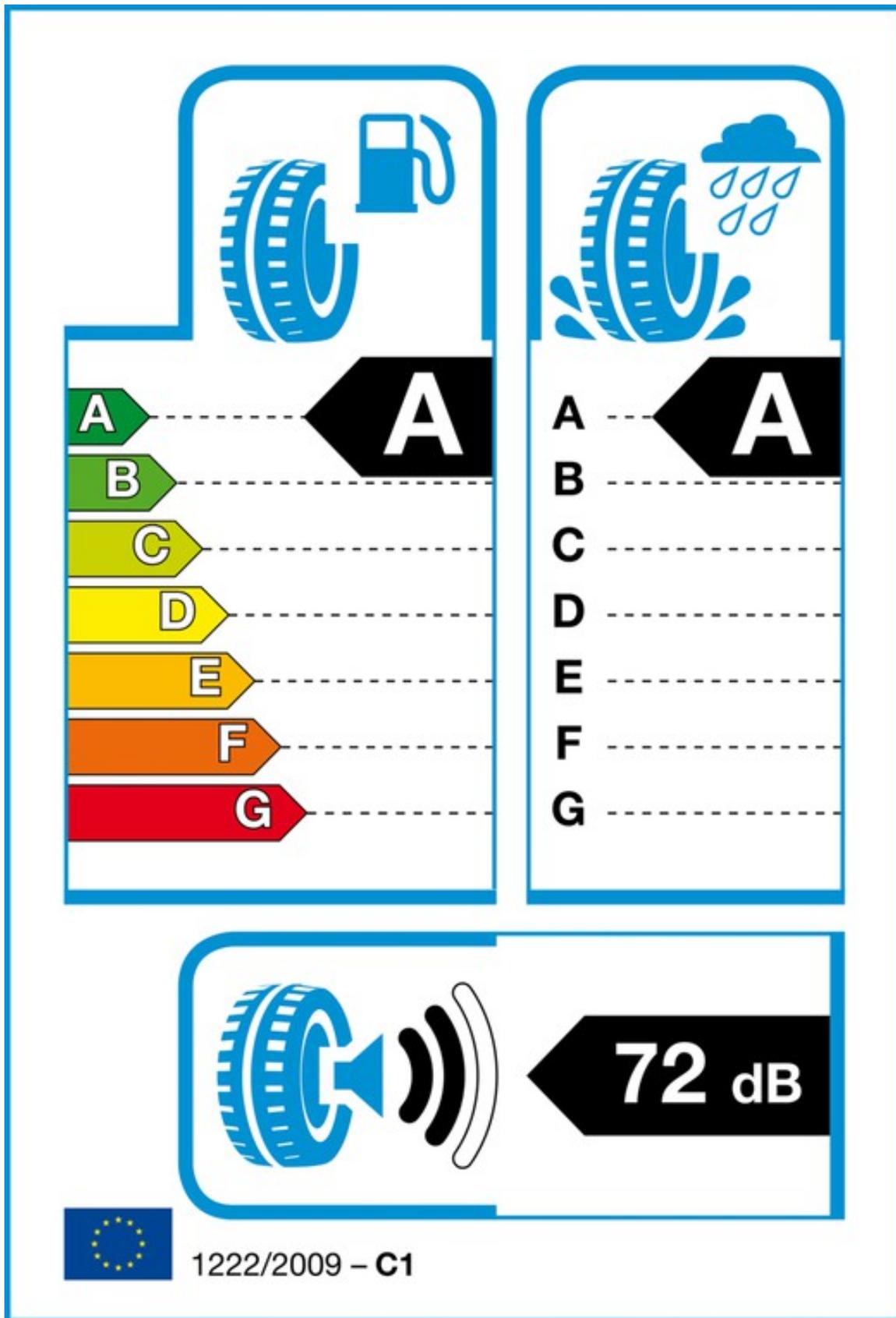
Die EU sprang als Tiger los und landete als Bettvorleger. Denn nach wie vor bleibt es bei der gängigen Praxis, dass der Hersteller eines Autoreifens selbst die anzugebenden Werte ermittelt. Es bleibt also – „bis zum Beweis des Gegenteils“, wie Helmut Hirsch vom Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie (wdk) weiß – der Ehrlichkeit und Seriosität eines jeden Herstellers überlassen, ob er richtige Angaben macht oder den Verbraucher übers Ohr haut. „Aus Sicht des Verbraucherschutzes und um die Wettbewerbsposition der Akteure im Reifenmarkt nicht zu gefährden, geht kein Weg an einer funktionierenden Marktüberwachung vorbei“, hieß es schon vor zwei Jahren auf einem Symposium des wdk in Berlin. Fazit: „Das Reifenlabel droht ohne Marktüberwachung ins Leere zu laufen.“ Geschehen ist bis jetzt nämlich nichts.

Nicht nur das. Die fehlende Kontrolle sorgt auch immer wieder für Ärger. Als jüngstes Beispiel dafür steht der kürzlich veröffentlichte Winterreifentest, den der ADAC gemeinsam mit der Stiftung Warentest durchführte. Voller Zorn schrieb Continental-Pressesprecher Klaus Engelhart aus Hannover in einer Mitteilung: „Der Test zeigt einmal mehr auf überdeutliche Weise die nicht vorhandene Kontrolle der Einhaltung von gesetzlichen Auflagen durch die EU-Kommission und ihre Mitgliedsländer auf.“ Der mit

dem EU-Reifenlabel-Wert C ausgewiesene Conti Winter Contact TS 850 hatte beim Kriterium Nassgriff aus 80 km/h bis zum Stillstand einen Bremsweg von 36,2 Meter benötigt. Der schlechteste Reifen im Test, ein ebenfalls mit C zertifiziertes Billig-Produkt aus Fernost, hatte bei der gleichen Prüfung 13,5 Meter mehr benötigt. Christian Koetz von Continental, Präsident der ETRMA, dem Dachverband der europäischen Reifenhersteller, empörte sich ebenfalls: „Diese massiven Verstöße müssen endlich auch angemessene und damit abschreckende Strafen nach sich ziehen. Sonst wird die europäische Industrie durch die eigenen Gesetze nennenswert benachteiligt.“

Kein Wunder, dass sich bereits unmittelbar nach Einführung der Verordnung die Deutsche Umwelthilfe in die Diskussion einmischte. Bereits im Oktober 2012 verkündete DUH-Chef Jürgen Resch „durch eigene Stichproben eine korrekte Reifenkennzeichnung im Handel durchzusetzen, solange es keine wirksamen amtlichen Kontrollen gibt“. Allerdings zeigte die DUH mehr Interesse an der Überwachung des Handels als am inhaltlichen Wert des Reifenlabels. Besonders bei Winterreifen führt es nämlich in die Irre, weil es wichtige Eigenschaften von Reifen wie das Verhalten bei Schnee und Eis völlig ignoriert. Die DUH, die größten Wert auf die Treibstoffersparnis legt, sollte sich lieber dafür interessieren, wer die Hersteller sind, die zugunsten eines geringen Rollwiderstands die Fahrsicherheit vernachlässigen.

Continental in Hannover fordert währenddessen „erneut und mit Vehemenz“ (Christian Koetz) , dass sowohl die EU-Kommission als auch die Mitgliedsländer verlässliche Marktüberwachungssysteme einführen: „In anderen Ländern und Regionen gibt es ebenfalls zunehmend mehr Auflagen. Verstöße werden mit empfindlichen Strafen geahndet.“ (ampnet/hrr)



EU-Reifenlabel.



Christian Koetz.



Christian Koetz.
