



An der Schneeflocke (o.) kann man einen guten Reifen erkennen. „M+S“ dagegen sagt nichts über die Fahreigenschaften auf glatten Straßen



Offenbar sind Autofahrer bei Glätte einfach vorsichtiger als im Sommer.

**A**uch wenn Tests belegen, dass moderne Marken-Winterreifen auf Schnee Sommerreifen in jeder Hinsicht ausbremsen – Alleskönner sind sie nicht: Bei Temperaturen über null sind auf trockenen wie nassen Straßen auch im Winter Sommerreifen die bessere Wahl. Sie haben anders als Winterreifen keine Lamellen (bis zu 1500 feine Einschnitte im Profil, die sich im Schnee verkanten) und bieten deshalb Vorteile beim Bremsen. Erst wenn es draußen friert, verhärtet Sommerreifen-Gummi wie Honig im Kühlschranks, und die Bremskraft lässt nach.

Der Verkehrsclub Deutschland kommt zu dem Schluss, dass „Winterreifen für Großstadtbewohner wenig sinnvoll sind“. Wer nicht gerade im hochgelegenen Bergdorf wohne und auf das Auto angewiesen sei, könne an Schneesagen mit Bus und Bahn fahren oder Ganzjahresreifen aufziehen.

Die neue Verordnung bietet kaum mehr Rechtssicherheit als die bisherige Regelung. Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) hat inzwischen signalisiert, dass die neue Winterreifenpflicht ohnehin nicht zu überprüfen sei. Dazu „fehlt einfach das Personal“, so Reinhold Schmitt von der GdP Saarland. Zudem kontrolliere die Polizei eher auf Alkohol am Steuer und zu hohe Geschwindigkeit. Das seien die Hauptunfallursachen und daher „wichtiger als die neue Winterreifenpflicht“. Und außerdem sei ja gar „nicht klar welche Anforderungen ein Winterreifen erfüllen muss“. Das erschwere die Kontrolle erheblich.

Übrigens: Winterreifen taugen im Sommer deutlich weniger, weil sie dann zu weich werden und beim Bremsen sowie in Kurven zu schmieren beginnen. Die Folge: längere Bremswege. Konsequenterweise müsste Verkehrsminister Ramsauer sich also auch um eine Sommerreifenpflicht kümmern.

Dirk Vincken

FOTOS: VOLKMAR SCHILL

# Deutschland, ein Winterreifen-Märchen

**Per Rechtsverordnung will Verkehrsminister Ramsauer das Autofahren bei EIS UND SCHNEE sicherer machen. Ab sofort ist besondere Bereifung vorgeschrieben. Ob das an den Unfallzahlen etwas ändert, ist zweifelhaft: Die neue Regelung ist unpräzise**

**D**eutschland hat einen neuen Gummi-Paragrafen: Freitag vergangener Woche billigte der Bundesrat eine von Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) durchgeboxte Eilverordnung: „Bei Glätte, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte darf ein Kraftfahrzeug nur mit Winter- oder Allwetterreifen mit dem M+S-Symbol unterwegs sein.“ Das klingt nach einem dicken Plus bei der Verkehrssicherheit. Ramsauer wollte schnell Klarheit schaffen, denn am 9. Juli dieses Jahres hatte das Oberlandesgericht Oldenburg die alte Regelung kassiert. Die hatte vorgeschrieben, eine „geeignete Bereifung... an die Wetterverhältnisse anzupassen“, diese aber nicht definiert.

Die Wetterverhältnisse hat Ramsauer nun geklärt. Nicht aber, was ein tauglicher Winterreifen ist. Kein Wunder, denn nicht einmal die Industrie ist sich einig, wie Pneus für frostige Tage auszu-sehen haben. Auf das seit Jahrzehnten bekannte M+S-Symbol (siehe Foto oben), das Ramsauer auch im Gesetzestext erwähnt, können sich Verbraucher jedenfalls nicht verlassen. Das Kürzel ist rechtlich nicht geschützt. Es wird von Billiganbietern auch auf Sommerreifen angebracht. Und sogar Markenhersteller nutzen es: Viele der ab Werk auf Geländewagen und SUV montierten

Reifen tragen das M+S-Symbol, obwohl ihre Gummimischung nicht für Kälte gemacht ist. Wer damit auf verschneiter Straße unterwegs ist, riskiert lange Bremswege. Etwas mehr Sicherheit beim Kauf bietet das seit einigen Jahren verwendete Schneeflockensymbol. Ihm liegt ein nicht sonderlich anspruchsvoller, aber immerhin genormter Test zugrunde. Ab 2011 will die EU genau klären, was ein Winterreifen mindestens können muss.

Experten sind sich einig, dass gute Winterreifen zumindest auf Schnee Vorteile bieten: Das Auto ist länger beherrschbar und bleibt auch an Steigungen nicht liegen. Wie gefährlich das Fahren ohne Winterreifen aber ist, lässt sich nicht genau sagen. Denn weder dem Bundesverkehrsministerium noch den Autoversicherern liegen Zahlen vor, wie häufig Sommerreifen bei Unfällen im Winter die Ursache waren. Christian Weis- huber von der Allianz sagt: „Die Polizei hat an der Unfallstelle Wichtigeres zu tun, als nach Profilen oder Gütesiegeln zu schauen.“

Das Statistische Bundesamt kann dagegen belegen, dass seit 1979 in den klassischen Schneemonaten Januar und Februar die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr stets deutlich zurückging. Paradoxerweise scheinen die Straßen sicherer zu sein, wenn es schneit.



**Glaubt an die Winterreifenpflicht: Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU)**