FAQ – Reifeninstandsetzung in der Kfz-Werkstatt

Handwerksordnung (HwO)

1. Welche handwerksrechtlichen Voraussetzungen gelten für die gewerbliche Reifeninstandsetzung?

Die Reparatur bzw. Instandsetzung von Luftreifen gehört grundsätzlich zum zulassungspflichtigen Reifenmechaniker-/Vulkaniseur-Handwerk und unterliegt damit der Meisterpflicht. Der ausführende Betrieb muss entsprechend in die Handwerksrolle eingetragen sein.
Eine Eintragung ist unter bestimmten Voraussetzungen auch über eine Ausübungsberechtigung nach §§ 7a oder 7b HwO oder eine Ausnahmebewilligung nach §§ 8 oder 9 HwO möglich. Dazu gehören beispielsweise die entsprechende berufliche Qualifikation, Berufserfahrung oder zusätzliche Fortbildungen.

2. Gibt es eine Ausnahme für Kfz-Werkstätten?

Ja. Eine Reifenreparatur kann unter bestimmten Voraussetzungen als Nebenbetrieb nach § 3 HwO durchgeführt werden, ohne dass der Betrieb mit dem Reifenmechaniker-/Vulkaniseur-Handwerk in die Handwerksrolle eingetragen ist.
Voraussetzung ist insbesondere, dass die Reifenreparatur wirtschaftlich mit dem Hauptbetrieb verbunden ist und dessen Zwecken dient. Eine Kfz-Werkstatt kann beispielsweise einen beschädigten Reifen reparieren, wenn das Fahrzeug insgesamt instandgesetzt wird. Die Reifenreparatur darf dabei nicht als eigenständige Tätigkeit angeboten werden, da sie sonst ihren Charakter als Nebenbetrieb verliert.

§ 36 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

Richtlinie zur Beurteilung von Reifenschäden an Luftreifen (BMVBW / S33 / 36.25-00, vom 08.02.2001, VkBl S 91) und Richtlinie für die Instandsetzung von Luftreifen (BMVBW / S33 / 36.25-07, vom 08.02.2001, VkBl S 91)

3. Darf der zulässige Einsatz-/Anwendungsbereich eines Reifen (z.B. Last- oder Geschwindigkeits-Einschränkung) nach einer Reifeninstandsetzung beschränkt werden?

Nein. Eine Reifenreparatur dient der dauerhaften Beseitigung eines Schadens und muss die weitere uneingeschränkte Verwendung des Reifens gemäß seiner Kennzeichnungen ermöglichen (siehe Richtlinie für die Instandsetzung von Luftreifen, Punkt 2 „Begriffsbestimmungen – Reifenreparatur“)

Eine Reifenreparatur darf daher nur durchgeführt werden, wenn anschließend die uneingeschränkte Verwendbarkeit des Reifens entsprechend seiner Betriebskennung sichergestellt ist.

4. Bis zu welcher Tiefe sind Alterungsrisse an Reifen zulässig?

Nach der Richtlinie gelten Alterungsrisse als oberflächige Reifenschäden, wenn sie folgende Tiefen nicht überschreiten:

- Kraftradreifen sowie Pkw-Reifen und deren Anhänger: max. 1 mm
- C-Reifen und Nutzfahrzeugreifen mit Tragfähigkeitskennzahl < 122: max. 1 mm
- Nutzfahrzeugreifen mit Tragfähigkeitskennzahl ≥ 122: max. 3 mm

(siehe Richtlinie für die Beurteilung von Reifenschäden an Luftreifen, Punkt 3.1 „Oberflächige Reifenschäden“)

5. Bis zu welcher Tiefe sind Trennungen bei kalterneuerten Reifen im Bereich zwischen Laufflächenkante und Dekorstreifen zulässig?

Bei kalterneuerten Reifen sind rundumlaufende Trennungen von höchstens 8 mm Tiefe im Bereich zwischen Laufflächenkante und Dekorstreifen zulässig.
(siehe Richtlinie für die Beurteilung von Reifenschäden an Luftreifen, Punkt 3.1 „Oberflächige Reifenschäden“)

6. Bis zu welchem Geschwindigkeitsindex ist eine Reparatur von insbesondere Motorrad- und Pkw-Reifen zulässig?

Der Gesetzgeber hat weder in der „Richtlinie für die Beurteilung von Reifenschäden an Luftreifen“ noch in der „Richtlinie für die Instandsetzung von Luftreifen“ Einschränkungen hinsichtlich des Geschwindigkeitsindex vorgenommen, insofern ist die Reparatur von Reifen aller Geschwindigkeitskategorien zulässig!

7. Sind „String-Reparaturen“ (Einbringung eines Polymer- oder gummierten (Faser-)Streifens/Körpers von außen) an Reifen, hier wieder insbesondere Motorrad- und Pkw-Reifen, zulässig?

Nein. Reine String-Reparaturen, bei denen ein Polymer- oder gummierter Faserstreifen von außen eingebracht wird, gelten nicht als dauerhafte Reifeninstandsetzung, sondern lediglich als temporärer Notbehelf.

Für eine fachgerechte Reparatur muss der Reifen grundsätzlich demontiert und begutachtet werden. Der Schadenskanal ist entsprechend den Vorgaben zu füllen und an der Reifeninnenseite ein Reparaturpflaster einzusetzen.

(siehe Richtlinie für die Instandsetzung von Luftreifen, Punkt 3 „Allgemeine Anforderungen“ und Punkt 4 „Reparaturdurchführung“).

8. Beim Flüssigpflaster wird der Schadenskanal nicht geschlossen – kann Feuchtigkeit eindringen?

Ja. Wird lediglich die Reifeninnenseite abgedichtet, ohne den Schadenskanal zu verschließen, kann Feuchtigkeit von außen eindringen und insbesondere Korrosion an den Stahlcordfäden verursachen.

Die Richtlinie für die Instandsetzung von Luftreifen schreibt unter Abschnitt 4 vor, dass der Schadenskanal mit einem geeigneten Reparaturmaterial gefüllt und die Reifeninnenseite mit einem Reparaturpflaster abgedichtet werden muss. Bei Pkw-Reifen sind für entsprechende Stichverletzungen im Laufflächenbereich Kombireparaturkörper vorgesehen, die beide Funktionen erfüllen. Ein Flüssigpflaster allein reicht hierfür nicht aus.

9. Darf bei einem Motorrad- oder Pkw-Reifen eine Seitenwand-Reparatur erfolgen?

In der „Richtlinie für die Beurteilung von Reifenschäden an Luftreifen“ wird die Reparatur von Motorrad-Reifen ausschließlich auf den Laufflächenbereich beschränkt. Wird hierzu ein „Kombireparaturkörper“ verwendet, dürfen nur Stichverletzungen mit einer maximalen Schadensausdehnung bis 6 mm repariert werden.

Bei PKW-Reifen sind Reparaturen mit „Kombireparaturkörpern“ ebenfalls nur im Laufflächenbereich bis zur einer maximalen Schadensausdehnung bis 6mm zulässig. Größere Verletzungen in der Lauffläche oder Seitenwand-Reparaturen dürfen nur als „Heiß- Reparatur“ (in der Regel mit einem Verstärkungs-Pflaster) ausgeführt werden.

Generell sind die Vorgaben des Reparatur-Material-Herstellers zu beachten!

10. Sind insbesondere präventive Reifendichtmittel/Pannenhilfsmittel etc. zulässig?

Nein. Pannenhilfsmittel, wie beispielsweise Pannendichtmittel, sind gemäß der Richtlinie nur als temporärer Notbehelf nach einem eingetretenen Reifenschaden zur begrenzten Mobilitätssicherung vorgesehen (siehe Richtlinie für die Instandsetzung von Luftreifen, Punkt 2 „Begriffsbestimmungen“)
Präventive (vorbeugende) Reifendichtmittel bzw. Pannenhilfsmittel sind daher bei Reifen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/ (Geltungsbereich der StVZO) nicht zulässig.

11. Ist die Reparatur von Runflat-Reifen zulässig?

Der Gesetzgeber hat weder in der „Richtlinie für die Beurteilung von Reifenschäden an Luftreifen“ noch in der Richtlinie für die Instandsetzung von Luftreifen“ Einschränkungen hinsichtlich der Reparatur von Runflat-Reifen vorgenommen, insofern ist die Reparatur von Runflat-Reifen zulässig, aus Sicherheitsgründen allerdings nur in der Lauffläche! Darüber hinaus liegen dem BRV die entsprechenden Statements der Reifenhersteller Bridgestone, Goodyear/Dunlop und Michelin vor (siehe im BRV-InfoPool).

Grundsätzlich hat allerdings die Beurteilung der Reparaturwürdigkeit eines Runflat-Reifens besondere Bedeutung, d.h. der beschädigte Reifen sollte mindestens einen Restdruck von 1 bar aufweisen, die vom Fahrzeughersteller vorgegebene Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) im Pannenfall sollte eingehalten worden sein, wie auch die Vorgabe zur maximalen Reichweite (80 km).

Im Zweifelsfall sollte eine Reparatur an Runflat- Reifen unterbleiben.

12. Können Seal-/Self-Sealing-Reifen nach einer Stichverletzung repariert werden?

Grundsätzlich kann auch bei Seal-/Self-Sealing-Reifen eine fachgerechte Instandsetzung möglich sein. Die vorhandene Dichtmasse, die eine Stichverletzung selbstständig abdichtet, stellt jedoch keine fachgerechte Reifeninstandsetzung im Sinne der Richtlinie dar. Ergänzend sind die Vorgaben des Reparaturmittelherstellers zu beachten.

13. Wo kann die erforderliche Fortbildung für eine Ausübungsberechtigung absolviert werden?

Der BRV kann hierzu weiterführende Fragen beantworten. Weitere Informationen und entsprechende Ansprechpartner finden Sie auf der Website des BRV.