

# Stellungnahme des ATR (Ausschuss für Technik und Recht)

## **Möglichkeit der Instandsetzung von Leichtmetallfelgen**

Seit einigen Jahren werden zunehmend durch Spezialfirmen Instandsetzungsarbeiten an Leichtmetallfelgen angeboten, die oft ein kostspieliges Erneuern der Felge oder gar aller Felgen, falls die beschädigte Felge nicht mehr beschaffbar ist, entbehrlich machen. Diese Leistungen werden angeboten durch zum Teil hochqualifizierte Spezialunternehmen, die nicht nur die technische Ausstattung zur Bearbeitung der Felge selbst besitzen, sondern darüber hinaus auch in der Lage sind, Röntgenaufnahmen der beschädigten Felge zu fertigen.

Aus Sachverständigensicht stellt sich nunmehr die Frage, inwieweit derartige Reparaturmöglichkeiten für die Kalkulation vorzusehen sind.

Viele Felgen sind lackiert, entweder bereits werkseitig oder die Felge wurde zu einem späteren Zeitpunkt lackiert.

Handelt es sich um einen Schaden, der ausschließlich die Oberflächenlackierung betrifft, kann bereits nicht von einer Felgeninstandsetzung in dem hier beschriebenen Sinne gesprochen werden, da die Felge selbst nicht tangiert ist. Insoweit ist bei allen Oberflächenschäden, die ausschließlich die Lackierung betreffen, grundsätzlich eine Instandsetzung zu prüfen.

Es ist allerdings schwierig, mit erhöhter Schichtstärke und weichem Untergrund identische mechanische Eigenschaften wie, Adhäsion bzw. Kohäsion (Steinschlagfestigkeit, Belastbarkeit z.B. bei der Reifenmontage ohne Lackabplatzungen) zu gewährleisten. Ein Entfernen der ganzen Radbeschichtung zum Beispiel durch CO<sup>2</sup>-Strahlen ist teuer bzw. scheitert oft auch daran, dass ein Betrieb, der schonende Entlackung durchführen kann, nicht verfügbar ist. Sandstrahlen zum Beispiel ist bei Alumaterial nicht möglich und würde zur Zerstörung der Felge führen, Kugelstrahlen verdichtet und verhärtet damit das Gefüge. Eine

Reparaturlackierung durch einfaches Überlackieren ist oft ein Weg, die Felge nur optisch gleichwertig wiederherzustellen.

Bei gängigen Alurädern im Preissegment um 100,00 € ist die Lackierung regelmäßig teurer als ein neues Rad. In jedem Fall ist es erforderlich, dass sich der Sachverständige vor Kalkulation einer Reparaturlackierung im Einzelfall von der Durchführbarkeit dieses Reparaturweges überzeugt.

Die Demontage des Reifens ist im Übrigen auch bei einer (fachgerechten) Lackierung erforderlich und wird gerne in der Kostenkalkulation vergessen!

Weist die Felge selbst einen Schaden auf, dürfte vielfach aus technischer Sicht nichts gegen eine Felgeninstandsetzung in einem Spezialbetrieb sprechen, wenn hierdurch Haltbarkeit und Festigkeit des Bauteiles nicht gefährdet werden. Ohne erheblichen technischen Aufwand und ohne die Hinzuziehung von Fremdfirmen ist es dem Sachverständigen allerdings nicht möglich, eine Aussage hierzu zu machen.

Selbst wenn eine Instandsetzung nach den Erkenntnissen des Sachverständigen technisch möglich sein sollte, stellt sich als weitere Frage, wie möglicherweise Vorgaben des Herstellers, die eine Instandsetzung einer Leichtmetallfelge prinzipiell ausschließen, zu bewerten sind.

Die Motive der meisten Automobilhersteller und Importeure, klare Verbotsregeln für eine Instandsetzung von Leichtmetallfelgen aufzustellen, sind nachvollziehbar. Zum einen stehen sicherlich allgemeine Sicherheitsaspekte im Vordergrund, zum anderen muss ein Hersteller mögliche Haftungsrisiken abwägen, die sich aus Produktfehlern ergeben können. Würde beispielsweise in einem Verfahren vorgetragen, dass ein Verkehrsunfall durch Materialschwäche aufgrund Instandsetzung einer Felge beruht, würde dies nicht nur unter Umständen erhebliche Schadenersatzansprüche auslösen, falls der Hersteller einer Instandsetzung einer Leichtmetallfelge zugestimmt hat, sondern noch gravierender wäre in bestimmten Märkten ein nicht zu kalkulierender Imageverlust.

Schließlich wird als Aspekt auch noch zu berücksichtigen sein, dass heute die Vermarktung von hochwertigen Ersatzteilen äußerst lukrativ ist, was grundsätzlich die Motivation, über alternative Reparaturmöglichkeiten nachzudenken, nicht erhöht.

Unstreitig gehört es nicht zu den Aufgaben des Kfz-Sachverständigen, Reparaturvorgaben des Herstellers, die für die ausführenden Reparaturbetriebe verbindlich sind, einer eigenen ggf. abweichenden Überprüfung zu unterziehen, mit der Zielsetzung, die Vorgaben nicht dem gewählten Reparaturweg zugrunde zu legen. Der Sachverständige ist vielmehr verpflichtet, nach allen einschlägigen Richtlinien und Vorgaben, einen Reparaturweg unter Beachtung der Herstellervorgaben zu wählen. Abgesehen davon muss auch beachtet werden, dass bei Nichtbeachtung der Reparaturvorgaben des Herstellers nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein Verlust der ABE eintritt.

Auch das Bundesministerium für Verkehr, das aus dem Bereich der Überwachungsorganisationen mit der Frage der Schäden an Leichtmetallfelgen befasst wurde, geht in einer Stellungnahme davon aus, dass eine Instandsetzung von Leichtmetallfelgen grundsätzlich abzulehnen ist.

Wörtlich führt das Bundesministerium für Verkehr aus:

*„Der Sonderausschuss<sup>1)</sup> kam zu dem eindeutigen Ergebnis, dass eine Reparatur beschädigter Leichtmetallräder grundsätzlich abzulehnen ist. Mit Reparatur sind jegliche Eingriffe in das Materialgefüge, Wärmebehandlungen und Rückverformungen gemeint. Reparaturen von mehrteiligen Rädern durch Austausch hierfür von den Radherstellern vorgesehenen Teilen, kann unter Beachtung der Montagebedingungen der Radhersteller nicht widersprochen werden.*

*Entsprechend des Beratungsergebnisses vertritt das Bundesministerium die Auffassung, dass die Verwendung von reparierten Leichtmetallrädern unzulässig ist. In der Konsequenz verbietet dieser Sachverhalt den durchführenden Firmen nicht die Reparatur von Rädern, sondern untersagt das Inverkehrbringen von reparierten Leichtmetallrädern in den öffentlichen Straßenverkehr, weil dies als eine nicht kalkulierbare Gefährdung angesehen wird (§ 30 StVZO). Verantwortlich ist der Fahrzeugführer und Fahrzeughalter. Allerdings hat eine Reparaturfirma die Pflicht, den Auftraggeber über den Tatbestand aufzuklären.*

*(...) die Leiter der Räderprüflabore verschiedener TÜV-Organisationen sind Mitglieder im FKT-Sonderausschuss "Räder und Reifen". Dies ist zu betonen, weil Firmen, die Räderreparaturen anbieten, häufig mit TÜV-Zertifizierungen werben und damit den Anschein erwecken, der "TÜV" würde die Reparatur von Leichtmetallrädern positiv bewerten. Das kann gesichert ausgeschlossen werden.*

---

<sup>1)</sup> Sonderausschuss „Räder und Reifen“ des Fachausschusses Kraftfahrzeugtechnik (FKT)

*Die Möglichkeit, Reparaturen an Leichtmetallrädern durchzuführen, wird für die Zukunft nicht generell ausgeschlossen. Jedoch müsste anhand eines Forschungsprojektes die Durchführbarkeit präzisiert nachgewiesen werden. Die vielfältigen Einflussparameter wie, Materialzusammensetzung, Produktionsverfahren, Wärmebehandlung, Art und Weise der Beschädigung und die Art und Weise der Reparaturmethode inklusiv der Qualitätssicherung werfen Fragen auf, die zwingend beantwortet werden müssten.“*

Diese Aussage, die nicht nach einem Grad der Intensität der Beschädigung differenziert mit der Folge, dass jede Art von Beschädigung kritisch gesehen wird, ist insgesamt sicher nicht geeignet, den Weg für eine fachgerechte Felgeninstandsetzung derzeit zu öffnen.

**In jedem Fall sinnvoll wäre es aus Sicht des ATR des BVSK, in Abstimmung mit den Automobilherstellern, den Teileherstellern, Materialprüfungsinstituten sowie den Spezialinstandsetzungsbetrieben Kriterien aufzustellen, die definieren, unter welchen Voraussetzungen auch bei einer Felgeninstandsetzung Sicherheitsrisiken ausgeschlossen sind.**

**Solange eine entsprechende Stellungnahme nicht vorliegt, hat der Sachverständige bei Beschädigungen der Felge, die über eine reine und im Einzelfall mögliche Oberflächenlackierung hinausgeht, derzeit eine Erneuerung vorzusehen.**

---

**Eine Information des:**

Bundesverbandes der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. – BVSK –  
Kurfürstendamm 57, 10707 Berlin, Telefon: 030/25 37 85-0, Telefax: 030/25 37 85-10, email: [info@bvs.de](mailto:info@bvs.de)