



Fragen an den Fahrradsachverständigen und ADFC-Förderkreismitglied Ernst Brust:

„Der Verbraucher ist im Dickicht der Normen und Gütesiegel gefangen“

Ernst Brust ist Radwelt-Autor, im Hauptberuf aber Fahrradsachverständiger mit eigenem Prüfinstitut. Und zwar einem der renommiertesten. Im Radwelt-Interview erläutert er, warum Prüfsiegel manchmal nur bedingt aussagekräftig sind. Sein Appell: Wenn es um Sicherheitsfragen geht, muss die Qualität immer den zu stellenden Anforderungen genügen.

? Herr Brust, als Fahrradsachverständiger mit eigenem Prüflabor haben Sie täglich mit Qualitätsmängeln an Produkten zu tun. Produkten, die Siegel tragen, etwa „DIN“, „TÜVGS“ oder „STVZO“-zugelassen. Was taugen diese Siegel wirklich?

! Prüfsiegel sollen eine bestimmte Qualität bestätigen. Leider weiß man aber nicht immer, welche – auch wenn sich diejenigen, die die Prüfzeichen vergeben, in der Regel auf die DIN berufen. Da liegt Missbrauch nahe, denn der Verbraucher blickt im Dickicht der Normen, Gütesiegel und Pseudo-Siegel nicht mehr durch. Grundsätzlich ist es zwar so, dass verschiedene Niveaus der Qualität durchaus ihre Berechtigung haben. Wir kaufen ja schließlich viele „einfache“ Produkte, weil sie

preiswert sind und den Zweck erfüllen. Wenn es aber um Sicherheitsfragen geht, muss diese Qualität immer den zu stellenden Anforderungen genügen. Das richtig zu bewerten, ist natürlich schwierig. Es setzt voraus, dass man die zu erwartenden Betriebslasten kennt, die passenden Prüfmethoden anwendet und richtig bewertet.

„DIN“ ist als Zeichen für eine ausreichende Mindestsicherheit bei einfacher Nutzung ohne Berücksichtigung gesetzlicher Vorschriften der STVZO zu verstehen. „TÜVGS“ ist ein Prüfzeichen, das die Einhaltung der Normen und Gesetze bestätigt. „STVZO-zugelassen“ ist eine Bestätigung des Kraftfahrtbundesamtes nach erfolgreicher TÜV-Prüfung auf gesetzlicher Grundlage, z. B. für lichttechnische Einrichtungen. „DIN geprüft“



Kunsterbuntes Allerlei – auch im Dickicht der Normen und Prüfsiegel

besagt, dass die Mindestanforderungen der Normen den besonderen Produkteigenschaften entsprechend erhöht wurden und alle gesetzlichen Vorschriften erfüllt sind. „DIN plus“ erhalten nur Produkte in oberer Fachhandelsqualität mit überdurchschnittlicher Lebensdauer. Über DIN plus ist die Qualitätsstufe der Extremsportgeräte nur noch durch Markenzeichen gesichert.

? Viele Verbraucher verlassen sich auf das „test“-Siegel. Ist auch gegenüber „test“ Kritik angebracht?

! Die Stiftung Warentest in Berlin hat eigene Verfahren, um Produkte zu prüfen. Vergleichender Warentest soll zeigen, wer besser ist als andere. Die Testanforderungen legt ein Beirat fest, finanziert wird die Arbeit ganz wesentlich durch den Verkauf des „test“-Magazins. Spektakuläre Testergebnisse fördern natürlich den Absatz der Zeitschrift.

Leider hat der Stiftungsbeirat hin und wieder kräftig daneben gegriffen. Da konnte schon einmal vorkommen,

dass MTB-Tretkurbeln ein „gut“ bekamen, obwohl sie weniger als 20 % der ursprünglich vorgesehenen Belastungen ertragen hatten (MTB-Test 1996, Anm. d. Red.)-die Anforderungen waren zu hoch.

Ich meine aber, dass die Stiftung Warentest ganz wesentlich zur Verbesserung des Fahrradangebots beigetragen hat. Schwachstellen wurden erkannt! Was die mit „gut“ bedachten Hersteller allerdings in ihrer Werbung daraus machten, ist nicht immer real. Erst kürzlich ging ja der Fall eines Helmerstellers durch die Presse. Der warb mit einem „gut“-Test der StiWa, obwohl der Test schon Jahre zurücklag und das aktuelle Modell nicht mehr dem damals getesteten entsprach. Die Stiftung Warentest hat die Schwachstelle jedoch erkannt und denkt nun über Lösungen nach. Testsiegel auf Zeit wären beispielsweise eine Möglichkeit. Auch ist es wichtig, genau hinzuschauen, für welches Kriterium ein Produkt ein „gut“ bekommen hat. Oft werden von den Anbietern ja nur >>

Teilaspekte herausgepickt, die von „test“ positiv bewertet wurden. Andere, möglicherweise negative, werden geflissentlich verschwiegen. Vor der Kaufentscheidung sollte also ein genauer Blick ins „test“-Magazin geworfen werden. Das entsprechende Heft können Verbraucher ja bei Bedarf nachbestellen.

Interessant ist übrigens, dass eine Zeitschrift namens „DM“ diese Art Tests einst begang. Sie ging in Konkurs, als sie in den 60er Jahren feststellte, dass der Opel Kadett nicht schlechter sei als der VW Käfer. Die Prozesskosten im Streit mit VW machten den Testern den Garaus. Da man aber den Sinn vergleichender

Fahräder lege nur Mindeststandards fest. Lässt sich die Schraube nicht härter anziehen?

1 Im DIN-Ausschuss sitzen die wichtigsten Techniker. Sie haben einen offenen Umgang miteinander und sind dankbar für neue Informationen. Wenn es aber zu Beschlussfassungen kommt, sind Kaufleute der Firmen die Auftraggeber. Möglichst geringe Anforderungen sollen als Mindestniveau in die Norm. Das macht alle zufrieden: Qualitätshersteller sind x-mal besser als die Norm, und Billigproduzenten haben es nicht so schwer zu sagen: „Wir produzieren nach DIN.“ Sachlich ist festzustellen, dass alle deutschen Normen ein gutes Verfahren der Prüfung beschreiben, dass die Anforderungen aber in Einzelfällen dem Produkt entsprechend erhöht werden müssen. Bei „DIN-geprüft“ wird so verfahren.

Mein Einfluss zielt darauf, die Prüfverfahren zu optimieren. Es bleibt dem Tester dann überlassen, ob er die Lastkollektive den tatsächlichen Betriebslasten anpasst. „Hausnormen“ der Qualitätshersteller wurden schon immer nach diesem Prinzip fixiert.

? Sie gelten als „Promoter“ von DIN plus, einer freiwilligen Zertifizierung, die bislang nur wenige Produkte haben. Was ist an DIN plus so viel besser als an DIN?

! DIN ist nach wie vor die beste Grundlage, um die technische Sicherheit von Fahrrädern zu überprüfen. DIN plus stellt lediglich höhere Anforderungen und bezieht die gesetzlichen Vorschriften in die Prüfungen ein. Wir haben viele Vorbereitungen getroffen, um DIN plus zu ermöglichen: Seit 1994 ermittle ich mit meinem Kollegen Dr. Eric Groß von der TU Hamburg-Harburg Betriebslasten an Mountainbikes. Das Ergebnis ist in Groß' Doktorarbeit zusammengefasst, die der VDI-Verlag in Reihe 12, Nr. 308, veröffentlicht hat. Diesen Untersuchungen folgte ein großes Projekt der Bundesanstalt für das Straßenwesen, das ebenfalls half, die Anforderungen der DIN plus festzulegen. DIN plus ist also lediglich eine Fortschreibung von DIN 79100. An die Produkte werden jedoch höhere Anforderungen gestellt, zudem findet erstmals die so wichtige Unterscheidung zwischen City-, und Trekking-Rädern, Mountainbikes und Rennrad statt. Die DIN 79100 macht ja

keinen Unterschied zwischen einem sportlich genutzten Trekkingbike und einem eher „plano“ gefahrenen Stadtrad. Mountainbike und Rennrad werden gar nicht erfasst, Federungen auch nicht. DIN plus macht diesen Unterschied, zudem darf ein Hersteller immer nur ein Jahr lang mit DIN plus werben. Anschließend muss er eine Nachprüfung des Produkts durchführen lassen, und zwar durch ein ausgesuchtes Testinstitut. Derzeit sind nur die Landesgewerbestaaten in Nürnberg und meine Firma velotech.de berechtigt, Prüfungen nach DIN plus durchzuführen.

? Es gibt in der Fahrradbranche immer noch recht wenige Rückrufaktionen, zumindest werden hierzulande nicht besonders viele bekannt. In den USA ist das anders. Heißt das im Umkehrschluss, dass die Fahrräder in Deutschland besser sind als in den USA?

! Nein, bestimmt nicht. Aber lassen Sie mich folgendes sagen: Rückrufaktionen sind nichts Neues, es gibt sie in der Fahrradbranche seit fast 20 Jahren. Ihre Zahl steigt, weil das Produkthaftungsgesetz die Verbraucher heute besser schützt und das „Erdal-Urteil“ (persönliche Haftung) die Manager zur Aktion zwingt. Billiger ist es trotzdem, wenn man lästige Verbraucher abfindet und ansonsten leugnet. Hilfreich sind dabei freche Behauptungen, z. B. über bestandene Prüfungen.

Ein Felgenreisler hätte 1999 möglicherweise Konkurs anmelden müssen, wenn er vorschriftsgemäß alle eventuelle schadhaften Produkte zurückgerufen hätte. „TÜV ge-



Vorbild Shimano: Doch in der Mehrheit der Firmen wird weniger sorgfältig geprüft

Warenprüfung zur Aufklärung der Verbraucher erkannte, wurde die Stiftung Warentest gegründet. Hier sieht man schon das Dilemma aller Tester: Schadensersatzansprüche der Industrie, die schnell in den sechs- bis siebenstelligen Bereich abrufen können.

? Sie sind Mitglied des DIN-Ausschusses. Wie groß ist Ihr Einfluss und der anderer Sachverständiger auf die Normenentwicklung? Immer wieder wird ja betont, beispielsweise die DIN 79100 für

Rückruf

◦ Auf Grund dreier Unfälle mit gebrochenen Vorbauten müssen Trek und Klein mehrere Rennradmodelle sowie separat verkaufte Vorbauten zurückrufen. Insgesamt handelt es sich nach Aussage der US-Verbraucherschutzbehörde CPSC um 13.600 Rennräder und 4.700 Lenkervorbauten. Folgende Modelle des Jahrgangs '99 sind vom Rückruf betroffen: **Trek:** 520, 2300, 5000, 5200T Pear White, Y Foil 66, 2200, 2300T, 5000T, 5200T Blue, Y Foil 66T, 2200T WSD, 2500, 5200 Pear White, 5500 Black, Y Foil 77, 2200T, 2501, 5200 Blue, 5500 USPS; **Klein:** Quantum, Quantum T, Quantum Race

Kunden sollten sich bei Rückfragen umgehend an den deutschen Trek- und Klein-Vertrieb wenden, die Trek Bicycle Deutschland GmbH, Tel. 06103-50700-0.

prüft“ – so bewarb die Firma ihre Produkte. Tatsächlich war die Felge im Auftrag des Herstellers lediglich nach DIN 79100 getestet worden, wenngleich mit gering erhöhter Belastung. Sie war also höchstens für gute Cityräder geeignet, wurde aber für Mountainbikes verwendet!

Die USA ist in Sachen Verbraucherschutz bereits sehr viel weiter. CPSC wacht darüber, dass Rückrufe ordentlich durchgeführt werden. Diese Kommission hat sogar eine eige-

ne Homepage (<http://cpsc.gov>, Anm. d. Red.), auf der interessierte Rückrufe verfolgen können. Kürzlich waren es 30.000 Federgabeln, die zurückgerufen werden mussten, jetzt sind es wieder 13.600 Rennräder von Trek und Klein und fast 5000 Lenker. Leider gibt es in Deutschland noch keine vergleichbare Institution. Hier sollte der ADFC sein ganzes Gewicht in die Waagschale werfen.

Die Fragen stellte
Thomas Seidelmann

Kurz gesagt:

Normen und Zertifikate



Normen sind Festlegungen sinnvoller Ordnungen. Genommt werden z.B. Begriffe, Maße, Materialien, Prüfverfahren, Dienstleistungen und sicherheitstechnische Mindestanforderungen. Die deutsche Fahrradsicherheitsnorm DIN 79100 gilt nur für Fahrräder des Straßenverkehrs, nicht für Sportgeräte. National und international gibt es ähnliche Normungsgremien wie das deutsche DIN. Für Fahrräder sind vor allem zu nennen:

ISO	weltweit	UNI	für Italien
CEN	für Europa	ANSI	für USA
AFNOR	für Frankreich	JIS	für Japan
BSI	für England		

Seit 1998 hat eine Vereinheitlichung der europäischen Normen bei CEN begonnen. Damit endete die nationale Fahrrad-Normung. Sicherheitsnormen wie die DIN 79100 sind immer nach folgendem Prinzip aufgebaut:

- Begriffe sind zu erläutern
- Mindestanforderungen sind zu stellen
- Prüfverfahren sind zu beschreiben

Streitpunkt ist immer die richtige Mindestanforderung. Natürlich wollen Hersteller ein möglichst geringes Niveau vorgeben. Denn: Billiganbieter können es leichter erfüllen, Qualitätshersteller können ihren Abstand zur Mindestanforderung hervorheben.

Entscheidend ist aber das Produkthaftungsgesetz. Das Produkt muss die Sicherheit bieten, die berechtigterweise erwartet werden konnte, das heißt: die zu erwartenden Betriebslasten ertragen und einen naheliegenden Fehlgebrauch aushalten. Wie lange das Produkt hält, ist eine Frage der Qualität.

Im Normenausschuss „Fahrräder“ wurde 1996 begonnen, Anforderungen an höherwertige Produkte zu definieren. DIN 79100 gilt für ein einfaches Straßenfahrrad, 100 kg zulässiges Gesamtgewicht, mäßige Beanspruchung. Das reicht längst nicht für alle Produkte aus! Die Lösung war einfach: Oberhalb der Mindestanforderungen der Norm wurde ein Zertifizierungsniveau geschaffen. Basierend auf exakten Betriebslastenmessungen, konnten die Werte fixiert werden. Eine Unterteilung nach dem Gebrauchsnutzen der Fahrräder „City“, „Trekking“, „MTB“ und „Rennrad“ war erforderlich. Fahreräder und Komponenten, die diesen Anforderungen genügen, können durch DIN CERTCO, Gesellschaft für Konformitätsbewertung mbH des DIN in Berlin, zertifiziert werden und das Zertifikat DIN plus erhalten. Derzeit bemühen sich vor allem die Komponentenhersteller darum. Ihre Abnehmer, die Fahrradhersteller, wünschen zuverlässige Qualitätsgarantien! Fahrradhersteller dagegen zögern noch mit der Zertifizierung kompletter Fahrräder. Die Endverbraucher fragen nicht danach, weshalb man sich die Kosten derzeit noch gerne sparen möchte.

EB

velotech.de

tests • beratung • zertifikate



Staatlich geprüfter „Kaputtmacher“, Fahrradsachverständiger Ernst Brust

Ernst Brust ist geprüfter und vereidigter Fahrradsachverständiger. Der Geschäftsführer des Prüfinstituts velotech.de (Schweinfurt; im Internet zu finden unter www.velotech.de) gehört zu den renommiertesten Prüfern von Fahrrädern und Zubehörteilen. Brust unterstützt den ADFC als Förderkreismitglied und darüber hinaus als technischer Berater der Radwelt-Redaktion und Ansprechpartner für alle Mitglieder.

Seine Technik-Hotline für ADFC-Mitglieder ist jeden Montag zwischen 8 und 12 Uhr unter der Nummer 09721-82000 zu erreichen.

Mehr über velotech.de finden Sie im Beitrag „Die Kaputtmacher“ auf der Radwelt-Homepage www.radwelt-online.de.

ADFC-Förderkreis

velotech.de unterstützt den ADFC als Förderkreismitglied bei seiner Arbeit pro Fahrrad.

Weitere Förderkreismitgliedes des ADFC sind:

Abus • Barmer • Bike & Ride • Ralf Bohle • Busch & Müller • Continental • Cratoni • DEVK • Epple • Giant • Grofa • Hebie-Hercules • Robert Hoening • Paul Lange • Mabag • Magura • Orion • Ortlieb • Puky • Riese & Müller • Rückenwind Reisen • Safety Seal • Sram • Staiger • Stöhr • Symples • Thom-Trelack • Unicorn direkt • Utopia • Velocasa • Villiger Diamant Bike • VSF-Fahrrad Manufaktur • Wikingers Reisen • Zwei plus Zwei • Zweirad Industrie Verband

