

HU-Scheinwerferrichtlinie: Tohuwabohu?

Um ein Haar hätte es statt der einen verhassten HU-Scheinwerferrichtlinie glatt noch eine zweite gegeben. Während Prüfgesellschaften die ersten Kalibrierungen auf Basis einer Teilakkreditierung gemäß 2017er-Methode durchführen, stehen sie zugleich Schlange bei der DAkkS. Erteilt die ihnen und anderen Anbietern nicht rechtzeitig eine Vollakkreditierung, wäre ab 1.1.2018 das Chaos vollends perfekt.

29.06.17 | Autor: Steffen Dominsky



(Bild: © dpa)

Am Anfang schuf Gott Himmel und Erde. Und die Erde war wüst und leer, und es war finster auf der Tiefe (...) Und Gott sprach: Es werde Licht! und es ward Licht. Und Gott sah, dass das Licht gut war. Da schied Gott das Licht von der Finsternis und nannte das Licht Tag und die Finsternis Nacht. Da ward aus Abend und Morgen der erste Tag.“ Tja, so einfach war das damals, glaubt man den biblischen Überlieferungen eines gewissen Herrn Mose: Zack, ward Licht ins Dunkel gebracht, und richtig schnell ging's obendrein. Genau das würde man sich im Hier und Jetzt in Sachen automobiles Licht und dessen Kontrolle im Rahmen der Hauptuntersuchung (HU) auch wünschen.

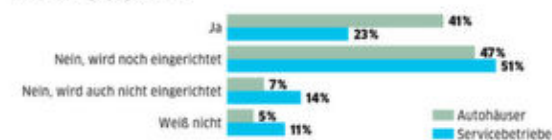
Doch die Mühlen der deutschen Bürokratie mahlen bekanntlich langsam. Gut 27 Jahre dauerte es, bis der

Gesetzgeber der letzten Auflage seiner „HU-Scheinwerferrichtlinie“, datiert 1987 nach Christus, ein Update verpasste. Wichtigste Botschaft und damit gravierende Änderungen gegenüber der alten Richtlinie: Erstmals definierten unsere staatlich-technischen Gralshüter, was man bzw. sie unter einer ebenen Fläche verstehen, und legten präzise Sollwerte fest.

Neue Sollwerte zu präzise

Scheinwerfereinstellung

Verfügen Sie bereits über einen ausgewiesenen Scheinwerfer-Prüf- und Einstellplatz gemäß neuer HU-Scheinwerferprüfrichtlinie?



Über einen Scheinwerfer-Prüf- und Einstellplatz nach neuer Richtlinie verfügen derzeit 41% der AH und 23% der SB. Die Hälfte der Unternehmen plant die Einrichtung zukünftig.

Quelle: BBE

kfz-betrieb

„Zu präzise“, beklagten die Betroffenen, die Prüforganisationen dieses Landes und das Kfz-Gewerbe, unisono. Zu krumm ist das Gros der Böden in Prüfstellen und Werkstätten, stellte man fest, zu groß der daraus resultierende Investitionsbedarf. Statt zu investieren, intervenierten die Verantwortlichen lieber gegen die Rechtsvorschrift, die seit 1.1.2015 für Um-/Neubauten und Umfirmierungen gilt bzw. seit 1.1.2017 für alle gelten sollte, in

deren Räumlichkeiten HUs durchgeführt werden. „Gelten sollte“, denn im Verlauf des letzten Jahres wurde immer klarer: Letzterer Termin ist nicht zu halten. Statt konstruktivem Kompromissgebaren schlugen dem Verkehrsministerium nur Neid, Streit und blanke Ablehnung entgegen.

Die Quittung bescherte Vater Staat den Beteiligten dann Anfang dieses Jahres: Keine überarbeitete Richtlinie, sondern quasi einen komplett neuen Richtlinienentwurf präsentierten die obersten Verkehrswächter. Statt die Toleranzen im Sinne der Überwacher aufzuweichen bzw. deren unzulässige Interpretation zu legalisieren, war das Gegenteil der Fall: Die neue Richtlinie zementierte die Toleranzen und erhöhte darüber hinaus die Zahl der Messpunkte. Eine Richtlinie, die in den Augen und Ohren der Beteiligten Erinnerungen an das Jüngste Gericht wach werden ließ.

Doch unabhängig davon hatte der neue Entwurf einen Schönheitsfehler: Eine erst vor drei Jahren erlassene Richtlinie kann man nicht einfach so beerdigen. Sie hat analog einem Atomkraftwerk eine „Restlaufzeit“. Konkret: bis 2035. So lange hätte für alle die alte Variante gegolten, deren Erstkalibrierung(en) bis Ende 2017 erfolgt wäre(n). Für alle Neuabnahmen ab 1.1.2018 hätte dann die strengere neue Variante gegolten. Ein Paradebeispiel für eine Zweiklassengesellschaft. Vor diesem Hintergrund kann man sagen: „Zum Glück wurde daraus nichts!“. Stattdessen erscheint nun (siehe eine der nächsten »kfz-betrieb«-Ausgaben) mit dem Verkehrsblatt Nr. 10/2017 lediglich eine Ergänzung zur bestehenden Richtlinie. Alles in allem ein Kompromiss im Sinne der Verkehrs- und auch der Prüfsicherheit: Einerseits bleibt es bei den zulässigen Maßen bezüglich Unebenheit der Aufstellfläche für das Fahrzeug. Andererseits dürfen diese für beide „Fahrspuren“ nun getrennt betrachtet werden (siehe dazu S. 5 und 13 Sonderheft „Licht aus?“ in Ausgabe 51-52/2016).

Vor allem Kfz-Betriebe sind die Leittragenden der Debatte

Aber Richtlinie hin oder her: Ende 2015 brach über die TÜVs, Dekras, GTÜs und KÜS etwas herein, das aus deren Sicht einem Vergleich mit den zehn Plagen standhalten dürfte. Eine Organisation namens DAkkS hatte eine echte Hiobsbotschaft für die Prüforganisationen: Sie erneuerte mit Wirkung zum am 10.12.2015 deren Akkreditierung nicht mehr.

Begründung: Die von den Gesellschaften im Rahmen der HU eingesetzten Prüfmittel seien nicht gemäß DIN ISO 17025 kalibriert. Und ohne Akkreditierung nach DIN ISO 17020 keine Zulassung. Doch darüber sehen die obersten Landesbehörden, die über die Prüforganisationen wachen, seitdem großzügig hinweg –

anderenfalls wäre das System HU hierzulande den Jordan heruntergegangen.

Nun standen und stehen Prüforganisationen wie Kfz-Gewerbe nicht nur vor der Herausforderung, aus Wasser Wein, sprich aus krummen gerade Böden zu zaubern. Vielmehr sehen sie sich seitdem mit der gefühlt biblischen Aufgabe konfrontiert, die von ihnen im Rahmen von HU, SP und Co. eingesetzten Prüfmittel und -systeme normkonform kalibrieren zu lassen.

Dass diese Aufgabe eine gewaltige werden würde, hatten die Überwacher vermutlich geahnt. Nicht ohne Grund verhielten sie sich scheinbar über Jahre hinweg wie das Kaninchen vor der Schlange. Bereits 2008, und damit noch rund zwei Jahre bevor die DAkkS überhaupt das Licht der Welt erblickte, schlug der Gesetzgeber in seiner StVZO (Anlage VIIIb) die Thesen der DIN EN ISO 17020 an. Doch jahrelang passierte nichts. Auch nicht, als ab 2012 statt des KBA nun die DAkkS die Einhaltung besagter Norm einforderte. Frist um Frist verstrich. Bis die Akkreditierungsstelle schließlich die Reißleine zog. Das war im Dezember 2015 – der Rest ist Geschichte.

Herkulesaufgabe für das Kfz-Gewerbe



Um die Aufstellflächen SEP und Fahrzeug zu vermessen, nutzt man in der Regel einen Kreuzlinienlaser. An den jeweiligen Messpunkten wird z. B. mit einem kalibrierten Stahllineal die Abweichung von der Nulllinie in Millimetern ermittelt. (Bild: Dominsky)

Das viel zu lange Ignorieren der Vorschriften einerseits sowie das ewige Feilschen mit dem Bundesverkehrsministerium um die vermeintlich zu strengen Vorgaben der Scheinwerferrichtlinie andererseits haben dazu geführt, dass nun vor allem das Kfz-Gewerbe da steht, wo es steht: vor einer organisatorischen und finanziellen Herkulesaufgabe. Bis Ende 2020 müssen alle bei der HU eingesetzten Prüfmittel DIN-17025-konform kalibriert sein. Da der Prüfzyklus (Stückprüfung) für Bremsprüfstände und Scheinwerferprüfplätze zwei Jahre beträgt, muss spätestens 2018 damit begonnen werden. Der für AU-Tester (Eichung) beträgt ein Jahr – somit reicht hier als Startdatum 2019. Und kalibrieren (= das Feststellen einer möglichen Abweichung) darf nur, wer akkreditiert ist.

Der Casus knacksus bei der ganzen Sache, Zitat DAkkS: „Bisher wurden in Deutschland noch keine Akkreditierungen in diesem Bereich erteilt.“ Mit anderen Worten: Es soll etwas geprüft werden, wofür es aber keine Prüfer gibt – oh mein Gott! Einen Ausweg aus dem Dilemma verkündete der Gesetzgeber im letzten Jahr (Verkehrsblatt 115/2016). Im Übergangsjahr 2017 müssen die Prüfmittel, deren erstmalige oder wiederholte Stückprüfung ansteht, in Form einer Behelfskalibrierung kontrolliert werden. Das heißt, es erfolgt eine Stückprüfung plus eine „erweiterte Messungenauigkeitsbetrachtung“. Durchführen darf die, wer akkreditiert ist, also keiner – siehe oben. Einzige Ausnahme bislang: die Prüforganisationen. Die haben eine Pilotakkreditierung (Teilakkreditierung) von der DAkkS erhalten,

mit der sie ihre eigenen Prüfmittel kalibrieren dürfen und die in den Prüfstützpunkten (z. B. Kfz-Betrieben). Die gilt aber nur für das Übergangverfahren (bis 31.12.2017).

Drohender Personalmangel

Der Pferdefuß dabei: Nicht einmal die großen Organisationen wie Dekra und die TÜVs haben für die anstehende Menge an Abnahmen das Personal, und zuerst kommen einmal die eigenen Prüfstellen dran – logisch. Aber zum Glück gibt es, der freien Marktwirtschaft sei Dank, auch hierzulande eine Reihe von „Kalibrierlaboren“. Das europaweit größte ist die ESZ GmbH. Das Problem: Bislang überprüfte die ESZ vor allem Messschieber, Thermometer und Frequenzgeneratoren. Mit grobschlächtiger Mechanik in Form eines Bremsprüfstands oder einer ortsfesten Einrichtung wie einem Scheinwerferplatz hatte das Unternehmen bislang nichts am Hut. Dazu kam es wie die Jungfrau Maria zum Kinde erstmals 2016, als der erste Bremsprüfstandshersteller und auch die erste Überwachungsorganisation anklopften.

Doch die ESZ meisterte die Herausforderung und erarbeitete zusammen mit dem Unternehmen Sherpa ein Kalibrierverfahren, das sich sogar auf Prüfstände anderer Hersteller übertragen lässt. Da aber auch die ESZ das Personal für die Abnahme von deutschlandweit 40.000 HU-Prüfstützpunkten weder hat noch haben will – schließlich muss ein Bremsprüfstand nach wie vor gewartet und mechanisch eingestellt werden –, haben sich die Bayern ein raffiniertes System einfallen lassen: Sie qualifizieren Dritte, also z. B. Servicedienstleister von Werkstattausrüstern. Die führen zusätzlich zur Stückprüfung eine Kalibrierung in ihrem Namen durch. Rund 300 Personen hat die ESZ bereits dahingehend qualifiziert. Auch die beiden kleineren Prüforganisationen GTÜ und KÜS gehen diesen Weg, kooperieren mit einem Prüfmitteldienstleister – notgedrungen.

Ab 1.1.2018 darf nur prüfen, wer vollakkreditiert ist

Denn aktueller Schönheitsfehler und echter Wettbewerbsnachteil: Dank des Erlasses durch den Gesetzgeber (Teilakkreditierung) tingelt allen voran die Dekra bereits seit letztem Jahr durch die Lande, kalibriert und generiert somit Umsatz und Marktanteile. Die TÜVs sind gerade dabei, nachzuziehen. Prüflaboren wie ESZ steht diese Möglichkeit nicht offen. Für sie bleibt nur der Weg der Vollakkreditierung (gemäß DIN ISO 17025). Der aber geht ausschließlich über die DAkkS. Und der ist steinig und kostet neben Geld vor allem eines: jede Menge Zeit. Doch genau die hat momentan niemand. Denn ab dem 1.1.2018 darf nur kalibrieren, wer vollakkreditiert ist. Ein Schwachpunkt bzw. Flaschenhals, der allerdings auch Dekra und den TÜVs zu schaffen macht.

Und genau damit, mit dem Prüfen der Verfahren und dem Erteilen der Akkreditierung, hat die DAkkS gewaltige Probleme. „Wir haben den Antrag auf Prüfung unseres Kalibrierverfahrens für Scheinwerferplätze Anfang Januar eingereicht. Nach monatelangem Warten haben wir erst Ende Juli einen Termin für ein Audit bekommen“, weist Philip Fleischmann, Vorstand Technik bei der ESZ, auf das Dilemma hin, das auch die anderen am Themenkomplex Beteiligten kennen – inklusive ZDK und seiner Bildungseinrichtung, der TAK. Denn auch die TAK hat mit „TAK Cert“ ein Qualifizierungsverfahren erarbeitet, das z. B. technische Berater von Innungen und Handwerkskammern qualifiziert, Systeme in Kfz-Betrieben zu kalibrieren. Und auch die TAK wartet und wartet.

Auch wenn die DAkkS – deren Träger der Bund, die Bundesländer Bayern, Hamburg und Nordrhein-Westfalen und der deutsche Industrieverband (BDI) sind – im Hinblick auf das Thema Kalibrierung und Kfz-Gewerbe in erster Linie nur Überbringer der schlechten Nachricht ist, so bringt sie zugleich die Lösung. Schließlich verkündet sie nicht nur Akkreditierungen, sie nimmt sie auch ab.

Allerdings mangelt es den DAkkSlern offenbar an jeder Menge Personal, um eingereichte Akkreditierungsanträge zeitnah abzuarbeiten. Deshalb helfen bereits Mitarbeiter der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) aus – aber auch das reicht bei Weitem nicht. Bis zu drei Jahre dauert normalerweise die Anerkennung einer Messgröße durch die DAkkS. Wie lange dann die Abnahme eines auch für die Akkreditierungsstelle vollkommen neuen Messverfahrens wie im Fall eines Bremsprüfstands oder Scheinwerferplatzes regulär dauern würde, kann man nur erahnen.

DAkkS kommt mit Akkreditierungen kaum hinterher

Hinzu kommt: Bezüglich des Arbeitsaufkommens haben sich die Berliner im letzten Jahr zusätzlich noch selbst ein Bein gestellt. Seit 1. August hat die DAkkS neue Regeln für die „metrologische Rückführung in Akkreditierungsverfahren“ erlassen. Vereinfacht ausgedrückt: Ein vom Hersteller eines Mess-/Prüfgeräts ausgestellter „Werkskalibrierschein“ wird von der DAkkS künftig nur noch in Ausnahmefällen akzeptiert. Deshalb stürmen seit knapp einem Jahr die Messlabore die Akkreditierungsstelle und geben im Namen ihrer Kunden die Prüfung neuer Kalibrierverfahren in Auftrag, um künftig Scheine mit DAkkS- anstatt Herstellerstempel vorweisen zu können. Die Folge: Die DAkkS steht vor der Arbeit wie der Ochs vorm (Öl-)Berg.

Bleibt eine bohrende Frage: Was tun als Kfz-Betrieb, wenn man auch nach dem 1.1.2018 HU-Abnahmen anbieten möchte? Schlaue Antwort: Bremsprüfstand und Scheinwerfereinstellplatz zeitnah stückprüfen/kalibrieren lassen bzw. möglichst rasch einen entsprechenden Auftrag erteilen. Für beide Systeme geht das bis dato bei Dekra, TÜV Rheinland und TÜV Nord. Der TÜV Süd bietet beide Serviceleistungen seit 1. Juni an.

Wann die anderen Unternehmen wie GTÜ, KÜS sowie TAK (TAK Cert) und diverse Kalibrierlabore mit ihren Angeboten für beide Systeme an den Start gehen dürfen, liegt in Gottes Händen – pardon der DAkkS. Für Bremsprüfstände gibt es, siehe Beispiel ESZ, bereits diverse Anbieter. Unter Umständen bietet Ihr bekannter „Stückprüfer“ diese Leistung bereits an. Wichtig bei beiden Systemen: Achten Sie bei der Auftragserteilung darauf, dass die Abnahme gemäß HU-Bremsprüfstandsrichtlinie 2011 bzw. HU-Scheinwerferprüfrichtlinie 2014 in Ergänzung Verkehrsblatt Nr. 115/2016 erfolgt.

Ach so, analog zum Gottesdienst kommt das Beste bekanntlich zum Schluss: die Bitte bzw. Frage nach dem Mammon. Die Kosten, Stand heute, für die Abnahme eines Systems gemäß 2017er-Übergangsregelung belaufen sich für einen Scheinwerferplatz inklusive SEP auf circa 250 bis 300 Euro. Ein Bremsprüfstand schlägt mit circa 500 Euro zu Buche (Preise für Pkw-Systeme) – jeweils in der Regel plus Anfahrtspauschale. Ab dem 1.1.2018 dürften diese Preise, Sie ahnen es vielleicht, eher steigen als fallen, schließlich nimmt der Prüfaufwand nochmals zu. Doch was wäre die Alternative? Keine In-house-HU mehr anbieten? Im Lukas-Evangelium 12, Vers 6/7 steht etwas in der Art: „Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach“ – eine nicht ganz unrealistische Sichtweise, auch in diesem Fall.

Dieser Beitrag ist urheberrechtlich geschützt.
Sie wollen ihn für Ihre Zwecke verwenden?
Infos finden Sie unter www.mycontentfactory.de.

Dieses PDF wurde Ihnen bereitgestellt von <http://www.kfz-betrieb.vogel.de>



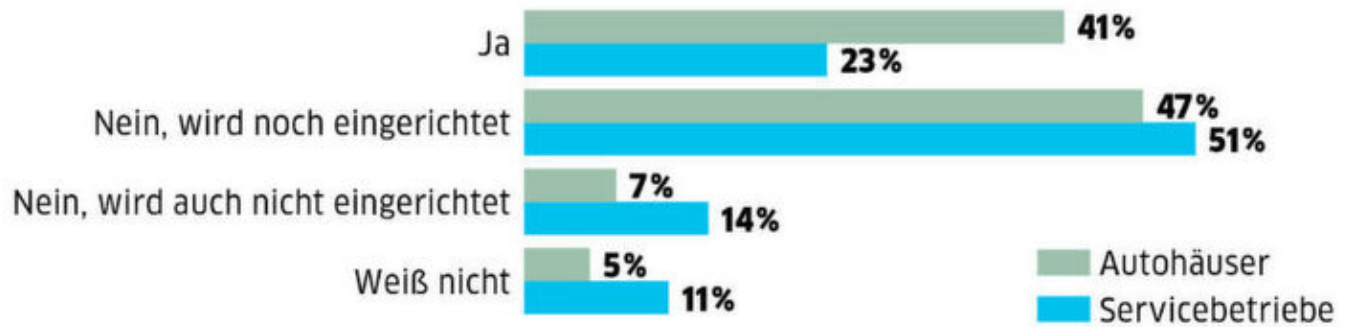
(© dpa)



(© dpa)

Scheinwerfereinstellung

Verfügen Sie bereits über einen ausgewiesenen Scheinwerfer-Prüf- und Einstellplatz gemäß neuer HU-Scheinwerferprüfrichtlinie?



Über einen Scheinwerfer-Prüf- und Einstellplatz nach neuer Richtlinie verfügen derzeit 41 % der AH und 23 % der SB. Die Hälfte der Unternehmen plant die Einrichtung zukünftig.

Quelle: BBE

kfz-betrieb

(VBM-Archiv)