

Bremsprüfstand: Alles Ansichtssache

In zwei Jahren muss jede Werkstatt einen Bremsprüfstand haben, der die Prüfstandsrichtlinie von 2011 erfüllt, wenn sie die HU bei sich im Haus anbieten will. Altgeräte sollte die Werkstatt schnell erneuern, wenn sie noch Sonderausstattungen haben will.

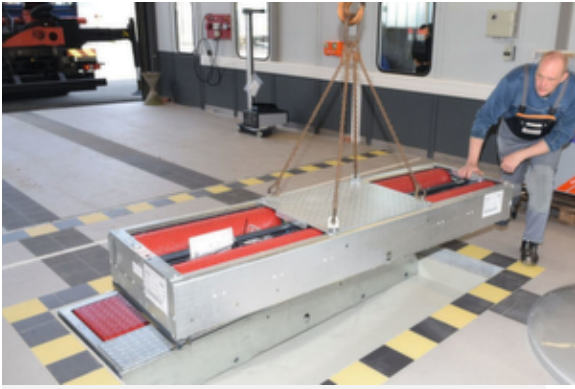
21.12.17 | Autor: Ottmar Holz

Ab Januar 2020 werden die Prüfstellen und Prüfstützpunkte (PSP) einen Bremsprüfstand nach der Richtlinie von 2011 mit funktionierender ASA-Livestream-Schnittstelle haben. Alle? Ja, alle, doch werden wahrscheinlich wesentlich weniger Werkstätten als bisher Prüfstützpunkt sein. Der Gesetzgeber hat wohlmeinend eine achtjährige Übergangsfrist mit Bestandschutz für Anlagen gesetzt, die die Richtlinie nicht erfüllen. Genug Zeit also für Werkstätten, Industrie, Überwacher und Behörden, sich auf die Herausforderungen vorzubereiten – sollte man meinen. Doch was bisher passierte und von den Beteiligten umgesetzt wurde, liest sich wie die Chronik eines angekündigten Scheiterns.

Keiner greift zu

Der „Early Adopter“ wurde in Deutschland für seine Bereitschaft, frühzeitig neue und daher unausgereifte und teure Produkte zu kaufen, schon immer schnell bestraft. Egal ob DAB-Radio oder Riester-Rente: Der Bürger fällt meist nur einmal auf ein mit heißer Nadel gestricktes Gesetz herein, danach wird er vorsichtig und beobachtet erst mal, ob sich neue Vorschriften auch wirklich durchsetzen.

Wenig überraschend haben Zehntausende Inhaber von Prüfstützpunkten ihre gut funktionierenden Bremsprüfstände nicht vorzeitig verschrottet – durchaus verständlich, denn rein technisch bringen die richtlinienkonformen Prüfstände der Werkstatt kaum einen nutzbaren Mehrwert. Folgerichtig verharrte die Nachfrage bis Mitte dieses Jahres auf dem durch natürlichen Verschleiß und Firmenneubauten gegebenen Niveau von circa 2.000 bis 2.200 Bremsprüfständen pro Jahr. Das sind in Summe circa 13.000 neue Prüfstände seit Einführung der Richtlinie – das entspricht einem knappen Drittel des Bestands.



Wer diese Szene vor dem 1.1.2020 in seiner Werkstatt sehen will, muss sich sputen, denn auch die Personaldecke für Einbau und Inbetriebnahme mit Stückprüfung und Kalibrierung ist knapp. (Bild: Holz)

Die einzige wesentliche Neuerung der Richtlinie neben eher marginalen Änderungen an Prüfgeschwindigkeit, Schlupf oder Rollendurchmesser verbarg sich im Punkt 2.2. Hier beschreibt der Gesetzgeber ohne großen Kommentar eine standardisierte Datenschnittstelle, die alle Prüfstände besitzen müssen, egal ob in Rollen- oder Plattenbauweise. Sie stellt dem Prüfenieur die Bremswerte in Echtzeit in digitaler Form zur Verfügung – aber nicht der Werkstatt.

Keiner hält sich dran

Ein Jahr später schob der Gesetzgeber dann die HU-Bremsenrichtlinie nach. Hier fordert er, dass die Prüfer die Bremsleistung anhand von Bezugbremskräften beurteilen, die der Fahrzeughersteller festlegt. Mit dieser Messmethode lässt sich eine fehlerhafte Bremskraftverteilung der Achsen

zueinander feststellen, da die Bremsleistung im Verhältnis zum eingesteuerten Bremsdruck beurteilt wird. Das Messmittel HU-Adapter, mit dem der Prüfer die Daten der standardisierten Schnittstelle (ASA-Livestream-Schnittstelle) auslesen und manipulationssicher in den HU-Bericht übertragen soll, erschien sogar erst im Juli 2015. Bis dahin kam wie gewohnt der „Schätzdaumen“ der Prüfer zum Einsatz, die Bremswerte las und liest der Prüfer von den meist noch analogen Prüfstandsanzeigen ab, von Lastverteilungsprüfung keine Spur.

An diesem Verhalten hat sich auch bisher wenig geändert, denn auch die Überwacher nutzen die lange Übergangszeit bis 2020 gründlich aus. Die Fahrzeugsystemdaten GmbH (FSD), die den HU-Adapter entwickelte, hat sich sehr lange mit dem Problem beschäftigt, die Daten aus der Schnittstelle zu übernehmen. Besonders problematisch ist nach wie vor die Übertragung aus Plattenbremsprüfständen, denn die Prüfzeit ist prinzipbedingt sehr kurz. So hat die FSD die Übertragung ihrer Daten in den HU-Adapter bis zum heutigen Tag nicht freigeschaltet, denn mit den Geräten eines der drei auf dem Markt vertretenen Anbietern funktioniert die Kommunikation bis heute nicht. Die Überwacher machen aus der Not eine Tugend – sie nutzen die ASA-Livestream-Schnittstelle abgesehen von einigen „Leuchtturmprojekten“ nicht flächendeckend, obwohl der Gesetzgeber das unmissverständlich vorschreibt.

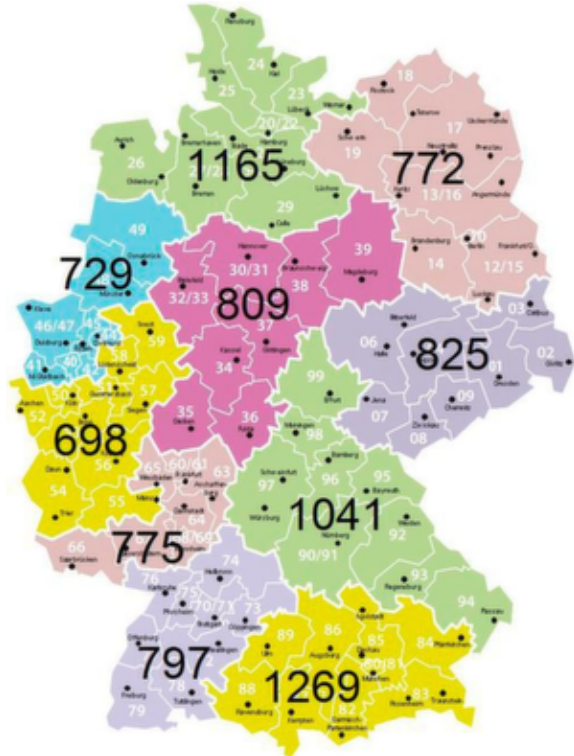
Keiner kann kalibrieren

Den letzten Akt des Dramas läutete dann die nationale Akkreditierungsstelle (DAkkS) ein. Der alleinige Dienstleister für Akkreditierung in Deutschland bemängelte, dass die Überwachungsorganisationen die Anforderungen der DIN ISO/IEC 17020:2012 nicht erfüllen. Für viele der Prüfmittel existierten keine rückführbaren Kalibriermethoden; auch akkreditierte Prüflabore gab es nicht. Der Gesetzgeber musste reagieren – und gab die Verkehrsblatt-Verlautbarung 115/2016 mit abweichenden Anforderungen heraus. Auch diesmal war die Gesetzesstricknadel offensichtlich recht heiß: Im Bereich der Bremsprüfstände fehlt der Bezug zu einer Fußnote, die bei den Scheinwerfereinstellplätzen den Kreis der kalibrierberechtigten Personen ab 1.1.2018 beschreibt. Die für 2017 geplante Überarbeitung der Bremsenrichtlinie hätte das wahrscheinlich korrigiert, doch sie fiel in der Agonie der zu Ende gehenden Groko unter den Tisch. Somit gilt die als Übergangsregelung gedachte 115/2016 unverändert weiter.

Immerhin gibt es mit dem Prüfmittelservice der GTÜ seit Oktober einen Anbieter für herstellerunabhängige

normkonforme Kalibrierungen von Pkw-Rollenprüfständen – das vorzeitige Aus für alte Prüfstände ohne Kalibrierverfahren des Herstellers tritt also nicht ein. Bis zum heutigen Tag gibt es mit der ESZ AG nur ein weiteres akkreditiertes Prüflabor, das Kalibrierscheine nach DAkkS-DKD 5 mit DAkkS-Prüfsiegel erstellen darf. Die ESZ AG meldet 8.880 Kalibrierungen an 7.952 Prüfständen bis zum 1.12.2017, zusammen mit den Werkskalibrierungen (interne Rückführung) nach 115/2016 der Überwachungsorganisationen dürfte deutschlandweit am 1.1.2018 etwa die Hälfte der 2017 zur Kalibrierung fälligen Prüfstände über einen entsprechenden Nachweis verfügen. „Allen Betrieben, die bisher noch keinen schriftlichen oder nur einen mündlichen Auftrag zur zusätzlichen Kalibrierung erteilt haben, empfehlen wir, das möglichst schnell nachzuholen“, mahnt Technikreferent Werner Steber vom ZDK.

Keiner darf weiter warten



Viele Werkstattinhaber verloren durch die gefühlte ewige Übergangsfrist das unaufhaltsam näher rückende Ende aus den Augen: „Wird schon eine Ausnahmeregelung geben, wenn’s nicht klappt.“ Das könnte sich jetzt rächen, denn 2018 stehen nicht nur die restlichen 10.000 aus dem Jahr 2017, sondern auch rund 20.000 turnusgemäß fällige Prüfstände zur Stückprüfung und Kalibrierung an. Dazu kommen noch knapp 25.000 nötige Neuinstallationen bis 1.1.2020, wenn diese Betriebe den Status Prüfstützpunkt behalten wollen. Das dürfte nicht nur an der Personalkapazität scheitern. Wie viele Werkstätten aus Platzgründen (Scheinwerfereinstellplatz) oder Finanznot tatsächlich aus der HU im eigenen Haus aussteigen, ist ungewiss; die Zahl der Prüfstützpunkte könnte durchaus um 25 Prozent sinken.

Keiner kann alles

Vor einer Investition in einen neuen Prüfstand muss die Werkstatt die Fahrzeugflotte ihrer Kunden genau analysieren – und sich dann zwischen Rolle oder Platte entscheiden. Die kostengünstigen und einfach zu installierenden Plattenprüfstände bieten bei tiefergelegten und Allradfahrzeugen deutliche Vorteile. Der Prüfvorgang ist allerdings anspruchsvoll, besonders bei elektrisch betätigten Handbremsen, die massiv zunehmen.

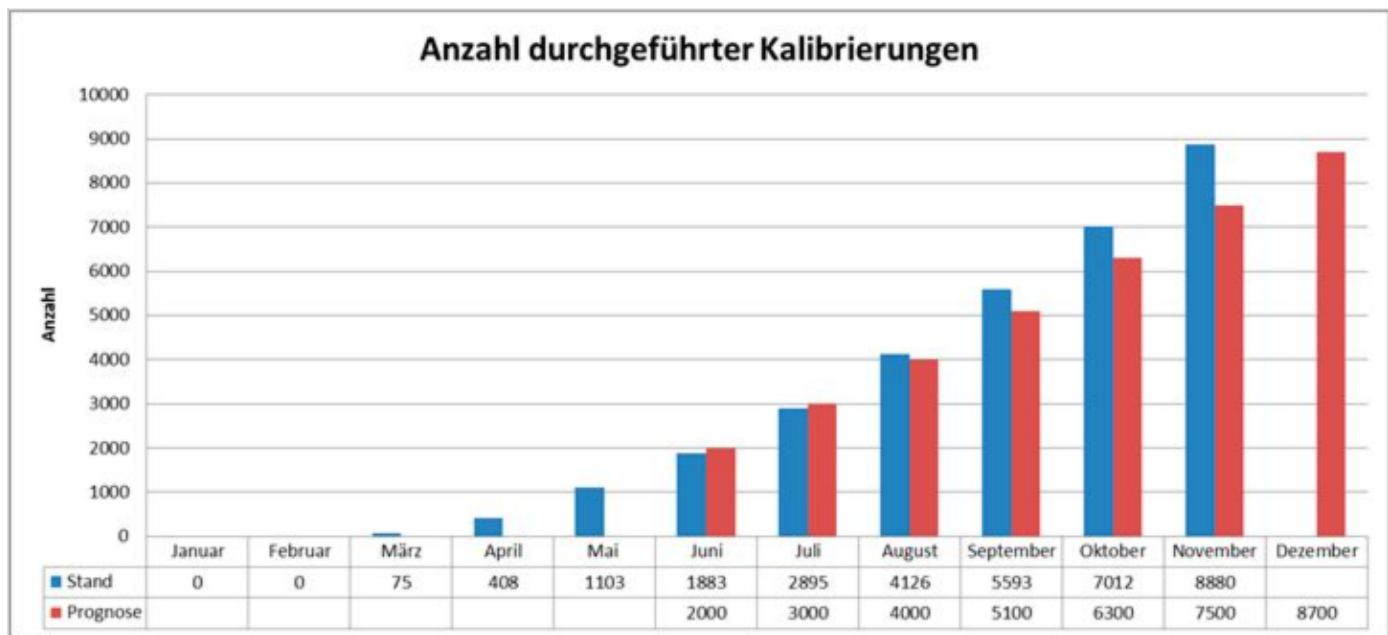
Auf Rollenprüfständen gestaltet sich das Ausfahren bei vielen Fahrzeugen mit ASR/ESP schwierig, hier sollte der Betrieb auf selbsthemmende Motoren und reifenschonende Rollen achten, besser jedoch eine Hebeschwelle mitbestellen. Individuell

zusammengestellte Prüfstände dürften bald deutliche Lieferfristen aufweisen, besonders im Lkw-Sektor. Will eine Werkstatt ein genau auf sich zugeschnittenes Produkt erwerben, muss sie jetzt schnell handeln.

8.880 normkonforme Kalibrierungen an 7.952 Prüfständen meldet die ESZ-AG bis Ende November. Dazu kommt bundesweit eine niedrige vierstellige Zahl an Werkskalibrierungen durch die Überwachungsorganisationen. Allein in Bayern gibt es circa 8.500 Prüfstützpunkte mit zum Teil mehreren Prüfständen. Spätestens 12/18 werden auch die Prüfstände zur Kalibrierung fällig, deren Stückprüfung ins Jahr 2016 vorgezogen wurde. (Bild: ESZ-AG/VBM)

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>



8.880 normkonforme Kalibrierungen an 7.952 Prüfständen bis Ende November meldet die esz-AG. Circa 10 Prozent der Prüfstände lieferten Werte außerhalb der Toleranz und mussten eingestellt werden. (ASA-Verband)