

kfz-betrieb

Kalibrierung Scheinwerferprüfplätze: DAkkS kann nicht wahr sein
Etliches, was Dienstleister in den vergangenen zwei Jahren an HU-
Scheinwerferprüfplätzen abgenommen haben, ist das Papier des Prüfprotokolls
nicht wert. Das führt jetzt immer öfter zu Problemen. Die Dummen sind am Ende
die Werkstätten.

26.09.19 | Autor: Steffen Dominsky



Normaler Wahnsinn: Kalibrierdienstleister, die „irgendwelche“ Flächen „irgendwie“ abnehmen, aber auch Werkstätten, die auf das Thema „Beleuchtung und Sicherheit“ pfeifen – beim Thema „Scheinwerferprüfplätze“ gibt es viel aufzuholen.(Bild: »kfz-betrieb«)

Seit vielen Jahren sind sie Mode, sind sie „hip“: Anglizismen. Englische Worte als Teil unserer Sprache. Dabei spielt es für uns keine Rolle, ob das Wort im verwendeten Kontext überhaupt stimmig ist – siehe Handy oder Oldtimer –, Hauptsache, es klingt cool! Doch auch den umgekehrten Fall gibt es. Gerade US-Amerikaner greifen gern zum Deutschen, machen es zum Teil ihrer Sprache. Beispiel: die „German Gründlichkeit“.

Ja, dafür sind wir bekannt! Wenn wir etwas machen, dann gründlich. Immer? Sagen wir „fast“. Seit gut vier Jahren treibt zahlreiche Beteiligte im automobilen Service eine Sache um. Sie hört auf den Namen „Kalibrierung“. Genau die fordert die Deutsche Akkreditierungsstelle, kurz DAkkS, im Rahmen der Hauptuntersuchung (HU) ein.

Pünktliche Umsetzung vereitelt

Doch allen voran bei Scheinwerferprüfplätzen, also da, wo es um „direkte“ Sicherheit im Straßenverkehr geht, ist es mit der Gründlichkeit oft nicht weit her, ist „safety first“ nur ein Wort. Seit dem 1.1.2017 (Planung) bzw. 1.1.2018 (Umsetzung) müssen Plätze, die zur Scheinwerferprüfung im Zuge der HU dienen, kalibriert sein. Doch zwei Tatsachen vereitelten die pünktliche Umsetzung der sogenannten HU-

Scheinwerferprüfrichtlinie: Erstens gab es fast niemanden, der kalibrieren konnte/durfte, und zweitens war zu vieles, was in Werkstätten (Prüfstützpunkten), aber auch in Prüfstellen der Überwachungsorganisationen, als Prüfplatz dienen sollte, schief und krumm „like hell“. Hinzu kam im Fall der Prüfstützpunkte nicht selten noch mangelhaftes Prüfwerkzeug, sprich heruntergekommene Scheinwerfereinstellprüfgeräte (SEPs).

Aber die Zeit war knapp, und das Damoklesschwert „künftig keine HU mehr in diesem Prüfstützpunkt“ schwebte über Werkstätten und Überwachern. Die einen fürchteten den Verlust des Privilegs der eigenen Inhouse-HU bzw. erhöhte Kosten für die Fahrzeugverbringung zur Prüfstelle, die anderen den Verlust des Prüfstützpunkts an den Wettbewerber und so schwindende Anteile im globalen Prüfmarkt. „Der Hunger nach Kalibrierungen war groß“, bringt es Christoph Nolte, Dekra, auf den Punkt (siehe Interview im Kasten unten).

Plätze mussten her, egal wie

Ergo lag es im Interesse beider Parteien, die entsprechenden Plätze irgendwie abzunehmen – koste es, was wolle. Das, was es kostete, war besagte Gründlichkeit. Und genau die bzw. das fällt den Beteiligten nun auf die Füße. „Vor zwei Jahren haben die mir meinen Scheinwerferprüfplatz anstandslos abgenommen, und nun plötzlich sollen die Werte nicht mehr passen. Eine Begründung, wie es zu einer nun eklatanten Abweichung von der Richtlinie gekommen ist, konnte oder wollte man mir nicht geben. Im Gegenteil, man setzte mir quasi die Pistole auf die Brust: Wenn der Platz nicht binnen vier Wochen in Ordnung gebracht wird, könne man hier keine HUs mehr abnehmen“, berichtet Franz W., Inhaber einer freien Werkstatt südlich von München, gegenüber »kzf-betrieb«.



Da der HÜ-Prüfer stets auf „seiner“ Bühne prüft, die weder Scheinwerferprüfplatz noch eben ist, hat er das SEP kurzerhand auf diese „einkalibriert“ – absurd. (Bild: »kzf-betrieb«)

Und er ist keineswegs der Einzige. Aussagen wie diese hört man von Werkstattinhabern in den letzten Wochen und Monaten regelmäßig. Und die Zahl derer, die genau dieselbe Erfahrung machen, dürfte Ende des Jahres/Anfang kommenden Jahres noch deutlich steigen. Schließlich wurden viele Prüfplätze erst Ende 2017 bzw. Anfang 2018 erstmals abgenommen; bei ihnen steht dank 24-Monats-Prüfzyklus demnächst die erste und nun strengere Rekalibrierung an – warum strenger? Siehe Kasten unten!

Aber nicht nur Werkstattinhaber sehen sich verstärkt mit Kalibrierungsungereimtheiten konfrontiert. Gerade die, die mit der Kontrolle der Prüfstützpunkte betraut sind, die Kfz-Landesverbände bzw. Kfz-Innungen (Ausnahme: Baden-

Württemberg und Berlin), stehen bei Kontrollen der Plätze oft kopfschüttelnd vor denselben – so sie diese überhaupt im Betrieb entdecken. Womit wir beim ersten von diversen Kritikpunkten wären, mit denen zahlreiche Prüfplätze „glänzen“. Etliche sind gar nicht als solche zu erkennen, sprich, es fehlt die Markierung für die Stellfläche Fahrzeug und den Fahrweg SEP. Laut Richtlinie ein Muss bzw. K.-o.-Kriterium. Das allerdings sind eher „Peanuts“.

Bei so manchem Prüfplatz ist es offensichtlich, dass er niemals die Forderungen erfüllt: „Das sieht ein Blinder mit Krückstock ohne jegliche Zuhilfenahme von Präzisionsmessmitteln“, berichtet ein norddeutscher Prüfstützpunktkontrolleur. „Ein typischer Fliesenboden kann als Stellfläche Fahrzeug dienen, aber ohne Schienen niemals als Fläche für das SEP.“ Aber egal ob ausgebrochener Estrich, Fahrspurhebepöhlen mit nicht bündig versenkbarem Nachhub oder Radmulde für den Gelenkspieltester, Bremsprüfstände in der Stellfläche oder schlicht krumme/schiefe Böden – all dies sind Dinge, an denen man klar erkennt, dass geltende Toleranzen im Millimeterbereich niemals eingehalten werden. Doch das focht so manchen Kalibrierer nicht an: Ein positives Prüfprotokoll erstellte er dennoch.



Wie man einen Fahrweg SEP kalibrieren kann, der weder eben ist (Ablaufgitter!) noch genügend Platz bietet, dieses SEP zu manövrieren, bleibt das Geheimnis des Kalibrierers – vom Alter/Zustand des Geräts ganz abgesehen. (Bild: »kfz-betrieb«)

„Die Messergebnisse zahlreicher Kalibrierscheine, die uns vorgelegt werden, lassen staunen. Das reicht von absolut identischen Werten in unterschiedlichen Betrieben über absolut ebene und glatte Flächen bis hin zu Prüfplatzabmessungen und -lagen in der Werkstatt, die von keinem Fahrzeug erreicht werden können. Und selbst dann, wenn Unebenheiten dokumentiert wurden, wurde der Platz oftmals als ‚nutzbar‘ deklariert“, schildert der Vertreter eines norddeutschen Landesverbands das Ergebnis der örtlichen Prüfstützpunktkontrollen. Hier und anderswo fällt mit Blick auf den Durchführenden bzw. dessen Organisation immer wieder ein Name: Dekra.

„Sehe ich grün, sehe ich rot!“, bringt es ein ebenfalls norddeutscher Obermeister mit Anspielung auf die Farbe der

Prüfprotokolle sinngemäß auf den Punkt. „Vieles, was Dekra-Kalibrierer 2017/2018 abgenommen haben, ist weit von richtlinienkonform entfernt“, so dieser weiter. Ein Obermeisterkollege aus dem Ruhrgebiet berichtet: „Für die Erstabnahme meines eigenen Scheinwerferprüfplatzes brauchte der Dekra-Prüfer gerade mal 20 Minuten. Eine bauliche Veränderung machte Monate später eine Neuabnahme notwendig. Diese führte ein anderer Dienstleister durch, und prompt fiel auch mein Platz durch, abgesehen davon, dass die Kalibrierung nun gut sechs Mal so lang dauerte. Unter anderem war mein SEP überhaupt nicht kalibrierfähig“, erzählt dieser im Gespräch mit »kfz-betrieb«.

Einsicht bedingt vorhanden

Die Frage, ob und wie denn lokale Dekra-Repräsentanten auf diese „Unstimmigkeiten“ angesprochen reagiert hätten, beantworten die Prüfstützpunktkontrolleure mit „Ja“ bzw. „Unterschiedlich“. Grundsätzlich heißt es seitens Dekra, man prüfe mittlerweile „anders“. Einem Obermeister aus NRW allerdings antwortete man von Dekra-Seite, er bzw. das Kfz-Gewerbe solle sich doch an die eigene Nase fassen. Mit „Nase“ ist offenbar TAK-Cert gemeint, der Kalibrierdienstleister des Kfz-Gewerbes. Selbst wenn dessen Prüfer – anders als die „Grünen“ eine Markierung des Platzes sowie des Messbezugspunkts verlangten bzw.

anbrachten – die Sache mit den Messwerttoleranzen nahmen auch sie schon mal „easy“; allerdings nur bis Ende 2018.

Seit diesem Jahr sind TAK-Cert-Kalibrierungen „bulletproof“. Seitdem werden sie nach Vorgaben für ein vollakkreditiertes Prüflabor erstellt. Das gilt, zum Teil bereits seit 2018, auch für die vollakkreditierten Labore der TÜVs, des GTÜ-Prüfmitteldienstes und der KÜS/DIQ-Zert. Dass aber auch frühere Prüfprotokolle der beiden letztgenannten – hier führten diese anfangs externe Dienstleister durch – beileibe nicht immer normkonform ausfielen, ist auch kein Geheimnis. Doch nur ein Kalibrieranbieter war kürzlich immer noch nicht vollakkreditiert: Dekra.

„Dies ist für private Kalibrierdienstleister wie uns ein echter Wettbewerbsnachteil“, erklärt Bodo Max Seewald, Vorstand Vertrieb & Marketing bei der esz AG, Europas größtem privaten Kalibrierlabor. Gegen 199-Euro-Dekra-Angebote für eine Prüfplatzkalibrierung können er bzw. die bevollmächtigten Partner der esz, aber auch alle anderen Kalibrierdienstleister, nicht anstinken. „Werkstätten, die gute Dekra-Kunden sind, erhalten eine solche manchmal sogar ganz umsonst“, erzählt uns ein Obermeister. Dumpingpreise wie diese macht unter anderem Dekras „interne Messmittelrückführung“ möglich (siehe Kasten oben). Zwar gibt es unter den Überwachern ein „Gentlemen’s Agreement“, „interne Kalibrierungen“ untereinander zu akzeptieren. Doch ist diese Vereinbarung rechtlich fragwürdig, vor allem aber nicht im Sinne der DAkkS: „Eine interne Messmittelrückführung ist jedoch nur dann anwendbar, wenn die akkreditierte Stelle (hier: ÜO) ausschließlich Kalibrierungen für die Prüfgeräte durchführt, mit denen sie selbst dann Inspektionsleistungen ausführt und anbietet. Nur in diesem Fall ist dieser Weg sinnvoll“, so die DAkkS gegenüber »kfz-betrieb«.

Diese fragwürdige Praxis fällt auch der Prüfstützpunktprüfung des bayerischen Kfz-Landesverbands immer wieder auf: „Die Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung interner Messmittelrückführungen datiert vom Januar 2018, als das Angebot an Kalibrierdienstleistern nicht den Marktforderungen entsprach. Das hat sich grundlegend geändert“, heißt es aus Bayern. Und weiter: Zum 1.1.2019 hat die neue Scheinwerferrichtlinie die bisherige mit samt ihren Ergänzungen vollständig ersetzt. Somit können Kalibrierscheine ab dem zweiten Quartal 2019 – drei Monate Systemumstellungszeit berücksichtigt –, die sich nach wie vor auf das Verkehrsblatt Nr. 115/2016 beziehen, nicht im Sinne des Gesetzgebers sein.“

Copyright ©2019- Vogel Communications Group

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



Wie man einen Fahrweg SEP kalibrieren kann, der weder eben ist (Ablaufgitter!) noch genügend Platz bietet, dieses SEP zu manövrieren, bleibt das Geheimnis des Kalibrierers – vom Alter/Zustand des Geräts ganz abgesehen. («kfz-betrieb«)



Da der HÜ-Prüfer stets auf „seiner“ Bühne prüft, die weder Scheinwerferprüfplatz noch eben ist, hat er das SEP kurzerhand auf diese „einkalibriert“ – absurd. (»kfz-betrieb«)



Normaler Wahnsinn: Kalibrierdienstleister, die „irgendwelche“ Flächen „irgendwie“ abnehmen, aber auch Werkstätten, die auf das Thema „Beleuchtung und Sicherheit“ pfeifen – beim Thema „Scheinwerferprüfplätze“ gibt es viel aufzuholen. (»kfz-betrieb«)



Normaler Wahnsinn: Kalibrierdienstleister, die „irgendwelche“ Flächen „irgendwie“ abnehmen, aber auch Werkstätten, die auf das Thema „Beleuchtung und Sicherheit“ pfeifen – beim Thema „Scheinwerferprüfplätze“ gibt es viel aufzuholen. (»kfz-betrieb«)



Christoph Nolte, Bereichsleiter Fahrzeugprüfwesen und Mitglied der Geschäftsleitung, Dekra. (Dekra)