



Vorschriften zur periodisch technischen Fahrzeugüberwachung

***Neuerungen ab dem Jahr 2012 gemäß
der 47. Änderungsverordnung und der AU-Richtlinie***

DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Zentralverband



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Vorschriften zur periodisch technischen Fahrzeugüberwachung

***Neuerungen ab dem Jahr 2012 gemäß
der 47. Änderungsverordnung und der AU-Richtlinie***



Bonn, im November 2011

Die Vorschriften über die periodisch technische Fahrzeugüberwachung wurden zuletzt mit dem Inkrafttreten der 41. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (41. ÄndVStVR) zum 01.04.2006 (unter anderem durch die Zusammenlegung von Hauptuntersuchung (HU) und Abgasunteruntersuchung (AU), die Einführung der Untersuchung der Abgase an Krafträdern (AUK) sowie die Untersuchung sicherheitsrelevanter elektronisch geregelter Fahrzeugsysteme anhand einer Systemdatenprüfung an Pkw-Fahrzeugen) fortgeschrieben. Damals wurden Einzelvorschriften zur periodisch technischen Fahrzeugüberwachung neu gefasst beziehungsweise teilweise aufgehoben. Die mit dieser Maßnahme angestrebten Vereinfachungen für den Fahrzeughalter einerseits und die prüfenden Stellen - Überwachungsinstitutionen und anerkannte Kfz-Werkstätten - andererseits wurden erreicht und haben sich bewährt.

Um dieses Prozedere zukünftig fortführen zu können, wurden die Vorschriften/Richtlinien zu § 29 und die zugehörigen Anlagen der StVZO in einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingerichteten Arbeitsgruppe fortgeschrieben, um unter anderem der Entwicklung in der Fahrzeugtechnik gerecht zu werden. Unter Mitwirkung aller Beteiligten (ADAC, ASA, BGL, VDA, VDIK, Überwachungsinstitutionen und ZDK) ist seit dem Inkrafttreten der 41. ÄndVStVR an der Überarbeitung der Vorschriften und Richtlinien zur periodisch technischen Fahrzeugüberwachung gearbeitet worden mit dem Ziel, eine weitere Qualitätsverbesserung bei den amtlich vorgeschriebenen Untersuchungen erreichen zu können.

Dieses Ziel wird nunmehr mit den neuen Vorschriften über die periodisch technische Fahrzeugüberwachung erreicht.

Die vorliegende Broschüre beschreibt im Wesentlichen für den Bereich der Abgasuntersuchung (AU), der Sicherheitsprüfung (SP) und der Hauptuntersuchung (HU) die wichtigsten Neuerungen/Änderungen, die aus Sicht der Kfz-Werkstätten von besonderer Bedeutung sind.

Neofitos Arathymos
Geschäftsführer Abteilung Technik, Sicherheit, Umwelt

	Seite
1 Einleitung.....	6
2 Hauptuntersuchung (HU)	8
2.1 Konditionierungsfahrt / Probefahrt	8
2.2 HU-Mangelkatalog (Beurteilungskatalog von Mängeln bei der HU)	8
2.3 Systemdaten- beziehungsweise Schnittstellenprüfung	9
2.4 Wirkungsprüfung der Bremsanlage im Rahmen der Hauptuntersuchung.....	10
2.5 Dokumentation der HU anhand des Untersuchungsberichtes	13
3 Sicherheitsprüfung (SP)	14
3.1 SP-Prüfbereiche/-punkte.....	14
3.2 Konditionierungsfahrt / Probefahrt	15
3.3 Wirkungsprüfung der Bremsanlage im Rahmen der Sicherheitsprüfung	16
3.4 Vorgabenprüfung (Systemdaten- beziehungsweise Schnittstellenprüfung)	18
3.5 Bereitstellung und Nutzung der SP-Prüfvorgaben	20
4 Fristenregelung HU, AU, SP und Selbstfahrmietfahrzeuge	23
4.1 Hauptuntersuchung (HU)	23
4.2 Abgasuntersuchung (AU)	23
4.3 Sicherheitsprüfung (SP)	24
4.4 Fristenregelung für Selbstfahrmietfahrzeuge	24
5 AU-Richtlinie.....	25
5.1 AU-Grenzwertanpassung - Plakettenwert.....	25
5.2 AU-Messgeräte	26
5.3 Weiterentwicklung der AU.....	27
6 Fazit.....	28

	Seite
Abbildung 2-1: Prüfung von elektronischen Systemen im Rahmen der HU (Vorgabenprüfung)	10
Abbildung 2-2: Tabelle der einzuhaltenden Werte für die Mindestabbremung bei der HU	12
Abbildung 3-1: Tabelle der einzuhaltenden Werte für die Mindestabbremung bei der SP	17
Abbildung 3-2: Prüfung von elektronischen Systemen im Rahmen der HU (Vorgabenprüfung)	19
Abbildung 3-3: Bereitstellung der Daten/Informationen für die Vorgabenprüfung.....	21
Abbildung 3-4: SP-Durchführung in Abhängigkeit des Erstzulassungsdatums	22
Abbildung 5-1: Am Typschild vermerkter "Plakettenwert"	26
Abbildung 6-1: Die Technische Fahrzeugüberwachung als Service-Leistung	28

1 Einleitung

Mit dem vorliegenden Entwurf der 47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (47. ÄndVStVR) werden im Wesentlichen die Vorschriften über die periodisch technische Fahrzeugüberwachung der Fahrzeuge angepasst. Mit ihr werden mehr als 20 relevante Vorschriften zur Hauptuntersuchung beziehungsweise Sicherheitsprüfung geändert beziehungsweise neu gefasst.

Neben der 47. ÄndVStVR ist bei der periodischen Abgasuntersuchung auf Grund einer Vorgabe aus der Richtlinie 2010/48/EU zur technischen Fahrzeugüberwachung bezüglich des einzuhaltenden Grenzwertes an Diesel-Fahrzeugen ebenfalls eine Anpassung der nationalen Vorschrift zur AU-Durchführung zwingend bis zum 31.12.2011 erforderlich.

Mit dem Inkrafttreten der neuen Vorschriften zur amtlichen Fahrzeugüberwachung (47. ÄndVStVR und AU-Richtlinie) ist voraussichtlich ab dem 01.04.2012 zu rechnen; ab diesem Datum müssen die neuen Regelungen von allen berechtigten Untersuchungsstellen angewendet werden. Aus Sicht des Kfz-Gewerbes sind folgende wesentliche Änderungen/Ergänzungen von besonderer Bedeutung:

- ➔ Bei der Hauptuntersuchung (HU) soll die Vorschriftsmäßigkeit, die Verkehrssicherheit und die Umweltverträglichkeit von untersuchungspflichtigen Kraftfahrzeugen durch amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSoP) beziehungsweise Prüfsachverständige (PI) einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation (ÜO) objektiv beurteilt werden. Um dies auch weiterhin erreichen zu können, soll zum einen die Qualität der HU-Durchführung durch eine verschärfte Vorgabe zur Mängelstufung nach dem so genannten "Mangelkatalog" (kein "Ausweichen" von erheblichen Mängeln (EM) auf geringe Mängel (GM)) und zum anderen durch eine Vorgabenprüfung (Systemdatenprüfung beziehungsweise Schnittstellenprüfung) erreicht werden.
- ➔ Die Wirkungsprüfung der Bremsanlage anhand so genannter Bezugsbremskräfte gilt für Fahrzeuge mit einer Erstzulassung ab dem 28.07.2010. Sie sind ebenfalls für Fahrzeuge anzuwenden, die vor diesem Stichtag in Verkehr gekommen sind, sofern

die hierfür erforderlichen Bezugsbremskräfte vorliegen. Andernfalls ist die gesetzlich geforderte - auf die zulässige Gesamtmasse des Fahrzeuges bezogene - Mindesabbremmung mittels der Summe der gemessenen Bremskräfte in Abhängigkeit von der Gesamtmasse im Rahmen der HU nachzuweisen.

- ➔ Die seit 1999 geltenden SP-Vorschriften werden an die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik im Nutzfahrzeugbereich angepasst, um eine effizientere SP-Durchführung durch alle SP-berechtigten Untersuchungsstellen (Technische Prüfstellen (TP), Prüfstellen einer TP beziehungsweise einer Überwachungsorganisation, anerkannte SP-Werkstätten) zu erzielen. Dies soll unter anderem durch die Aufnahme einer Vorgabenprüfung (Systemdaten- beziehungsweise Schnittstellenprüfung) - abhängig vom Erstzulassungsdatum - und durch eine Anpassung der Prüfumfänge und der Prüftiefe in den relevanten Prüfbereichen erreicht werden.
- ➔ Die AU-Richtlinie wird auf Grund der verpflichtenden Umsetzung der Richtlinie 2010/48/EU zur technischen Überprüfung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (neuer AU-Grenzwert für alle Diesel-Fahrzeuge) angepasst.

Die aufgeführten Punkte der 47. ÄndVStVR zur periodisch technischen Fahrzeugüberwachung und der Richtlinie für die Durchführung der Untersuchung der Abgase von Kraftfahrzeugen nach Nummer 6.8.2 der Anlage VIIIa StVZO (AU-Richtlinie) werden nachfolgend näher dargestellt.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist, dass erst mit der Veröffentlichung der 47. ÄndVStVR im Bundesgesetzblatt beziehungsweise der AU-Richtlinie im Verkehrsblatt die Änderungen/Neuerungen rechtsverbindlich sind; als Inkrafttretungsdatum ist der 01.04.2012 geplant.

Für die ordnungsgemäße Durchführung der technischen Fahrzeugüberwachung (HU/AU, SP) müssen alle berechtigten Untersuchungsstellen (Technische Prüfstelle (TP), Prüfstelle einer TP beziehungsweise einer Überwachungsorganisationen, anerkannte AU- und SP- Werkstätten), die amtliche Fahrzeugüberprüfungen durchführen, die neuen Vorschriften ab diesen Stichtag beachten und entsprechend anwenden.

2 Hauptuntersuchung (HU)

Auch wenn Kfz-Betriebe nicht direkt von den HU-Vorschriften betroffen sind, ist es dennoch für die alltägliche Werkstattpraxis wichtig, über die wesentlichen Neuerungen informiert zu sein. Insbesondere natürlich auch vor dem Hintergrund, dass in Kfz-Werkstätten Kundenfahrzeuge "HU-fertig" gemacht werden.

Bei der Hauptuntersuchung (HU) soll die Vorschriftsmäßigkeit, die Verkehrssicherheit und die Umweltverträglichkeit von untersuchungspflichtigen Kraftfahrzeugen durch amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSoP) beziehungsweise Prüfingenieure (PI) einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation (ÜO) objektiv beurteilt werden. Dazu sind im Rahmen der HU-Durchführung die untersuchungspflichtigen Fahrzeuge hinsichtlich der Ausführung, des Zustandes, der Funktion und der Wirkung der Bauteile und Systeme zu untersuchen (Untersuchungskriterien).

2.1 Konditionierungsfahrt / Probefahrt

Der HU-Prüfer hat zu Beginn der HU eine kurze Fahrt - z.B. vom Abstellplatz in die Werkstatt oder den Prüfplatz - mit einer Geschwindigkeit von mindestens 8 km/h durchzuführen. Während dieser Fahrt sind die Lenkung und die Bremsen kurzzeitig zu betätigen. Die nunmehr vorgeschriebene Fahrt durch den HU-Prüfer soll die bisherige "statische Prüfung" durch eine zumindest teilweise "dynamische Prüfung" ersetzen, um das Fahrzeug zu konditionieren, wichtige Untersuchungspunkte schon bei der Fahrt abzudecken und gleichzeitig die Aktivierung einzelner Fahrzeugeinrichtungen vorzunehmen.

2.2 HU-Mangelkatalog (Beurteilungskatalog von Mängeln bei der HU)

Um die Qualität der Hauptuntersuchung zu verbessern, wurde der bisherige HU-Mangelkatalog (Beurteilungskatalog von Mängeln bei der HU) der HU-Richtlinie mit einer klareren Mangelbeschreibung und einer gestrafften Zuordnung zu den einzelnen Mangelklassen (GM = geringer Mangel, EM = erheblicher Mangel, VU = verkehrsunsicher) angepasst. Weiterhin wurden "unwichtige" Prüfpunkte gestrichen beziehungsweise "neue"

Prüfpunkte in den HU-Mangelkatalog aufgenommen. Die praktische Anwendung des HU-Mangelkataloges wird für die HU-Prüfer durch einen einheitlichen Mangelbaum (ca. 4.000 fest vorgegebene Mängel und deren Einstufung für die einzelnen Fahrzeugklassen mit entsprechender Ortsangabe) untermauert. Die Anwendung ist verpflichtend; Änderungen oder Abweichungen davon sind nicht zulässig. Dadurch erhalten alle HU-Prüfer der verschiedenen Überwachungsinstitutionen anhand einer individuellen Anwender-Software den HU-Mangelkatalog, damit festgestellte Mängel nicht einer anderen Mangelklasse zugeordnet werden können (kein "Ausweichen" von erheblichem Mangel (EM) auf geringen Mangel (GM)).

Zusätzlich können im HU-Untersuchungsbericht auch Hinweise des HU-Prüfers über sich in der Zukunft abzeichnende Fahrzeugmängel an den Fahrzeughalter aufgenommen werden.

2.3 *Systemdaten- beziehungsweise Schnittstellenprüfung*

Seit dem 1. April 2006 ist die Untersuchung sicherheits- und umweltrelevanter elektronisch geregelter Fahrzeugsysteme auf der Grundlage von Systemdaten (Verbaudaten, Identifizierungsmerkmale, Prüfmodalitäten), die von den Fahrzeugherstellern fahrzeugbezogen zur Verfügung gestellt werden, Bestandteil der Hauptuntersuchung (HU) an Pkw.

Diese so genannte Systemdatenprüfung an untersuchungspflichtigen Pkw hat sich prinzipiell bewährt. Allerdings wurde festgestellt, dass bei Fahrzeugen mit mehreren elektronisch geregelten sicherheits- oder umweltrelevanten Systemen der Zeitbedarf für die Untersuchung dieser Systeme zu hoch ist. Auf Grund dessen wurde die Systemdatenprüfung zur so genannten Schnittstellenprüfung weiter entwickelt.

Die Prüfung von elektronischen Systemen im Rahmen der HU (Vorgabenprüfung) ist - abhängig vom Erstzulassungsdatum - anhand einer Systemdatenprüfung beziehungsweise einer Schnittstellenprüfung durchzuführen. Mit der über die OBD-Dose des Fahrzeuges (Pkw, Nutzfahrzeug) durchzuführende Schnittstellenprüfung soll der Zeitbedarf für die Untersuchung dieser Systeme verringert und die Prüfqualität verbessert werden. Mit dieser neuen Prüftechnologie über die Fahrzeugschnittstelle anhand eines so genannten HU-Adapters wird die bisherige Systemdatenprüfung nach einem gestuften Zeitrahmen wie folgt gänzlich ersetzt:

Hauptuntersuchung (HU)

- Pkw (Klasse M1, N1) ab einem Erstzulassungsdatum 01.01.2012
- Nutzfahrzeuge (Klasse M2, M3, N2, N3) ab einem Erstzulassungsdatum 01.01.2013
- Anhänger (Klasse O) ab einem Erstzulassungsdatum 01.01.2015

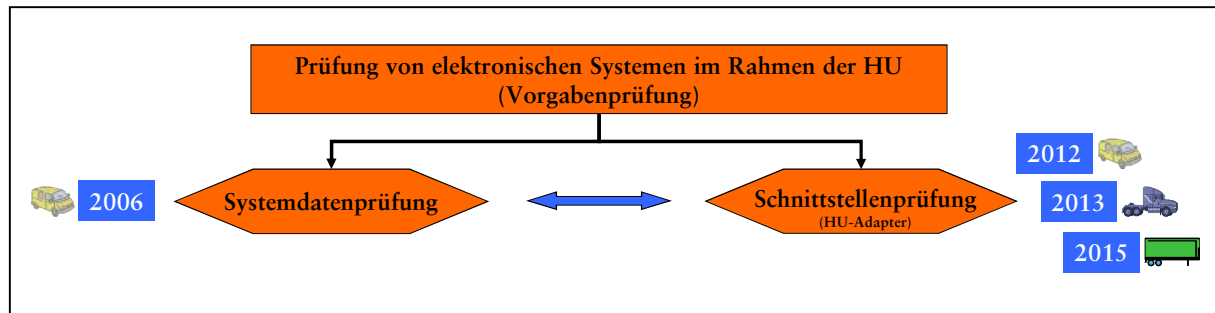


Abbildung 2-1: Prüfung von elektronischen Systemen im Rahmen der HU (Vorgabenprüfung)

2.4 Wirkungsprüfung der Bremsanlage im Rahmen der Hauptuntersuchung

Bei der Messung der Bremswirkung im Rahmen der HU ist nachzuweisen, dass das Fahrzeug die auf seine zulässige Gesamtmasse (siehe Zulassungsbescheinigung Teil I Feld F.2) bezogene Mindestabbremung nach den gesetzlichen Vorgaben (z.B. 58% bei einem Pkw mit einer Erstzulassung ab dem 28.07.2010) erreicht und eine korrekte Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse besteht.

Die Wirkungsprüfung der Bremsanlage anhand so genannter Bezugsbremskräfte gilt für Fahrzeuge mit einer Erstzulassung ab dem 28.07.2010. Die Bezugsbremskräfte sind ebenfalls für Fahrzeuge anzuwenden, die vor diesem Stichtag in Verkehr gekommen sind, sofern die hierfür erforderlichen Bezugsbremskräfte vorliegen. Andernfalls ist die gesetzlich geforderte - auf die zulässige Gesamtmasse des Fahrzeuges bezogene - Mindestabbremung mittels der Summe der gemessenen Bremskräfte in Abhängigkeit von der Gesamtmasse nachzuweisen.

Die vorgeschriebene Mindestabbremung ist von der Fahrzeugart und vom Tag der Erstzulassung abhängig.

Hauptuntersuchung (HU)

Voraussichtlich wird ab dem 01.04.2012 die Messung der Bremswirkung in der Regel auf dem Bremsprüfstand mittels Bezugsbremskräfte durchgeführt.

Bezugsbremskräfte sind Vorgaben des jeweiligen Fahrzeugherstellers; diese werden entsprechend der gesetzlichen Regelungen an die Zentrale Stelle (Fahrzeugsystemdaten GmbH - FSD) weitergeleitet und von dieser für die HU-Durchführung aufbearbeitet und allen berechtigten Untersuchungsstellen (Technische Prüfstellen (TP), Prüfstellen einer TP beziehungsweise einer Überwachungsorganisation) zur Verfügung gestellt. Jede Bezugsbremskraft setzt sich aus einer Bezugsgröße oder einer vergleichbaren Kenngröße (z.B. dem Bremsleitungsdruck, der Pedal-/Fußkraft) und der zugehörigen Bremskraft der Achse zusammen.

Die Mindestabbremung gilt bei der Bremswirkungsprüfung mittels Bezugsbremskräfte als nachgewiesen, wenn die bei einer Bezugsgröße gemessene Bremskraft jeder Achse gleich oder größer als der vorgegebene Wert ist.

Sollte eine Wirkungsprüfung mittels Bezugsbremskräfte aufgrund der technischen Ausführung der Bremsanlage oder des Fahrzeuges nicht möglich sein oder stehen Bezugsbremskräfte nicht zur Verfügung, sind im Rahmen der Bremsprüfung mindestens die Bremskräfte nachzuweisen, die für das Erreichen der auf die zulässige Gesamtmasse bezogenen Mindestabbremung benötigt werden.

Für HU-pflichtige Fahrzeuge gelten - abhängig von der Fahrzeugart und vom Erstzulassungsdatum - für die Mindestabbremung und die zulässigen Betätigungskräfte folgende Angaben.

Hauptuntersuchung (HU)

Fahrzeug- Klasse	Fahrzeugart	Erstzulassung	Betriebsbremsanlage			Feststellbremsanlage			
			Z ≥	F _H ≤	F _F ≤	Z ≥	F _H ≤	F _F ≤	
			[%]	[daN]	[daN]	[%]	[daN]	[daN]	
M ₁	PKW, Wohnmobile ≤ 3,5 t ¹⁾	vor 01.01.1991	50	---	50	15	40	50	
		ab 01.01.1991 und vor 28.07.2010				16			
		ab 28.07.2010				16			
M ₂ , M ₃	Kraftomnibus	vor 01.01.1991	48	---	70	15	60	70	
		ab 01.01.1991	50			16			
N ₁	LKW / Zugmaschinen	vor 01.01.1991	45 ³⁾	---	70	15	60	70	
		ab 01.01.1991	50			16			
N ₂ , N ₃	LKW / Zugm. / Wohnmob. > 3,5 t	vor 01.01.1991	43 ³⁾	---	70	15	60	70	
		ab 01.01.1991 und vor 28.07.2010	45			16			
		ab 28.07.2010	50			16			
O	Anhängefahrzeuge ≤ 25 km/h	alle	25	---	---	15	60	---	
	Anhängefahrzeuge > 25 km/h	vor 01.01.1991	40			p _m = 6,5 bar			15
		ab 01.01.1991 und vor 28.07.2010	43						16
		O3 und O4, Drehschemel > 25 km/h	50 ⁶⁾						16
	O3 und O4, Sattel > 25 km/h	ab 28.07.2010	45 ⁶⁾			16			
T	lof - Zugmaschinen ≤ 40 km/h	alle	35	40	60	15	40	60	
	lof - Zugmaschinen > 40 km/h		40	---	70	16	60	70	
---	übrige Kraftfahrzeuge ≤ 25 km/h	vor 01.01.1991	25	---	80	15	60	80	
		ab 01.01.1991	25		70			70	
	übrige Kraftfahrzeuge > 25 km/h ²⁾	vor 01.01.1991	40	---	80	15		80	
		ab 1.01.1991			70	16		70	
			v ⁴⁾	h ⁴⁾	v u h				
L3, L3e	Krafträder ohne Beiwagen	vor 01.10.1998	30	30 ⁵⁾	50	20	50	---	---
		ab 01.10.1998	35		50		35		
L4, L4e	Krafträder mit Beiwagen	vor 01.10.1998	30	25	40	20	50	---	---
		ab 01.01.1991 und vor 28.07.2010	35	30	45		35		
		ab 28.07.2010			46				
L5, L5e	dreirädrige Kfz. (symmetr. Anordnung)	vor 01.10.1998	---	---	45	20	50	15	40
		ab 01.10.1998			45		16		
L7, L7e	vierrädrige Kfz.	vor 01.10.1998	---	---	45	20	50	15	40
		ab 01.10.1998					16		
			Dauerbremsanlage						
M	Kraftomnibus > 5,5 t	vor 01.01.1991	5 % im Fahrversuch aus 30 km/h (gem. Typ II Anh.II RL 71/320/EWG)						
N	LKW / Zugm. > 9 t								
M ₃ , N ₃	LKW / Zugm. / Kraftomnibus	ab 01.01.1991	6 % im Fahrversuch aus 30 km/h (gem. Typ II Anh.II RL 71/320/EWG)						
M ₃	Kraftomnibus Kl. II/III								
F _F	Fußkraft								
F _H	Handkraft								
z	Abbremsung								
1)	Wohnmobile > 3,5 t siehe Fahrzeugklassen N ₂ , N ₃								
2)	Jedoch für Kraftfahrzeuge, die ab dem 01.01.2001 erstmals in Verkehr gekommen sind und deren Baumerkmale den unter die EG-Richtlinien über Bremsanlagen fallenden Fahrzeugen gleichzusetzen sind, gelten die Vorgaben dieser jeweiligen Fahrzeugklasse								
3)	40, wenn radstandsbezogene Schwerpunkthöhe h/E ≥ 0,5								
4)	anzuwenden, wenn unabhängige Betriebsbremsen vorhanden, die nur auf eine Achse wirken								
5)	25, wenn Übertragung der Bremskraft aufgrund blockierender Räder nicht möglich								
6)	Jedoch ≥ 43 % für Drehschemel- und ≥ 40 % für Sattelanhänger, wenn trotz einwandfreiem Zustand der Bremsanlage auf Grund des Messverfahrens die Mindestwerte von 50 % bzw. 45 % nicht erreicht werden								

Abbildung 2-2: Tabelle der einzuhaltenden Werte für die Mindestabbremsung bei der HU

2.5 Dokumentation der HU anhand des Untersuchungsberichtes

Die Durchführung einer Hauptuntersuchung endet an einem untersuchungspflichtigen Fahrzeug mit dem Ausdruck eines HU-Untersuchungsberichtes mit fälschungsschwerenden Merkmalen, dem Eintrag in der Zulassungsbescheinigung Teil I (Prüfstempel des HU-Prüfers) und der Zuteilung der HU-Prüfplakette auf dem hinteren Zulassungskennzeichen.

Neben der fälschungsschwerenden Ausführung der HU-Untersuchungsberichte können diese zukünftig alternativ einen manipulationssicheren HU-Code aufweisen. Der HU-Code ist eine als zweidimensionale Grafik (QR-Code) ausgeführte, maschinenlesbare Darstellung bestimmter Angaben der durchgeführten HU. Der "HU-Code" enthält Angaben hinsichtlich der Fahrzeugdaten (Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN), KBA-Schlüsselnummern (HSN/TSN), Erstzulassung usw.), Daten zur Hauptuntersuchung (Fälligkeitsdatum der nächsten HU, Personalnummer des HU-Prüfers) und Kennzeichnung der erstellenden Prüforganisation.

Darüber hinaus können auch so genannte HU-Code-Plaketten eingesetzt werden; diese bestehen aus dem HU-Code und einem unteren Rand ("Klartextbereich"). Der Klartextbereich beinhaltet auf der linken Seite den Namen oder das Logo der untersuchenden Stelle und auf der rechten Seite den Monat und das Jahr des Ablaufs der Frist für die nächste HU. Die "HU-Code-Plakette" kann unter anderem auf den Untersuchungsbericht, das Zulassungsdocument Teil I und - bei Zustimmung des Fahrzeughalters - auf der B-Säule des Fahrzeuges aufgeklebt werden.



Eine solche Plakette kann durch die realisierte manipulationssichere Vorhaltung zentraler Angaben als Sicherheitsmerkmal für den HU-Untersuchungsbericht dienen. Darüber hinaus ermöglichen diese HU-Code-Plaketten die sekundenschnelle automatische Erfassung des maschinenlesbaren Codes und die Übernahme der wichtigsten Daten für eine amtliche Untersuchung (HU/AU, SP). Der HU-Code und die HU-Code-Plakette können zukünftig Bestandteil des HU-Untersuchungsberichtes sein; eine verpflichtende Umsetzung durch die Prüforganisationen ist nicht gefordert.

3 Sicherheitsprüfung (SP)

Sinn und Zweck der Sicherheitsprüfung (SP) ist die Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit, der Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit aller SP-pflichtigen Kraftfahrzeuge auf einem einheitlich hohen Niveau.

Um die Qualität bei der SP-Durchführung zu verbessern, wurde die Richtlinie zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen (SP) nach § 29 und Anlage VIII StVZO (SP-Richtlinie) in mehreren Punkten überarbeitet, um dem derzeitigen Stand der Nutzfahrzeugtechnik und der neuen Prüftechnologien gerecht zu werden. Daher ist die zukünftige SP-Richtlinie insbesondere in den Prüfbereichen und bezüglich der Prüfumfänge an die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik mit einer deutlicheren Mängelbeschreibung (Beschränkung der SP auf vier Prüfbereiche) und der Streichung "unwichtiger" beziehungsweise Aufnahme "neuer" Prüfpunkte angepasst worden. Neu sind der Nachweis der Wirksamkeit der Bremsanlage mittels Bezugsbremskräfte und die Prüfung von elektronischen Systemen anhand von Vorgaben (Vorgabenprüfung = Systemdaten- beziehungsweise Schnittstellenprüfung) im Rahmen der SP-Durchführung.

Mit der neuen SP-Richtlinie kann sichergestellt werden, dass auch in Zukunft an modernen Nutzfahrzeugen eine effiziente SP-Durchführung ohne Qualitätsverlust in allen berechtigten SP-Untersuchungsstellen (Technische Prüfstelle (TP), Prüfstelle einer TP beziehungsweise einer Überwachungsorganisation, anerkannte SP-Werkstätten) möglich ist.

Im Folgenden werden die wesentlichen Neuerungen/Änderungen für die zukünftige SP-Durchführung beschrieben.

3.1 SP-Prüfbereiche/-punkte

Ausgehend von dem relativ hohen Arbeitsaufwand bei der Prüfung der Abgasanlage (Nr. 2.4 der voraussichtlich bis zum 31.03.2012 gültigen SP-Richtlinie) - Führerhäuser müssen zum Teil abgekippt werden - und den eventuell nicht verkehrssicherheitsrelevanten Mängeln, die durch diese Prüfung feststellbar sind, wird zukünftig auf die Untersuchung der Abgasanlage im

Sicherheitsprüfung (SP)

Rahmen der SP verzichtet. Diese Prüfung wird einmal jährlich im Rahmen der HU/AU durchgeführt.

Die SP-Durchführung wird sich voraussichtlich ab dem 01.04.2012 auf die folgenden vier Prüfbereiche beschränken:

- ➡ Fahrgestell/Fahrwerk/Aufbau/Verbindungseinrichtungen
- ➡ Lenkung
- ➡ Reifen/Räder und
- ➡ Bremsanlage

Innerhalb dieser Prüfbereiche wurden einzelne Prüfpunkte gestrichen beziehungsweise diese um neue Punkte, wie z.B. die Überprüfung der Brand- und/oder Rauchmeldeanlage bei Bussen, der Ladungssicherungspunkte, der Niederspanneinrichtung bei Kippeinrichtungen und der Reifendrucksensoren, erweitert.

3.2 Konditionierungsfahrt / Probefahrt

Vor Beginn der SP-Durchführung und der Abarbeitung der einzelnen Prüfpunkte ist mit dem zu untersuchenden Fahrzeug eine kurze Fahrt mit einer Geschwindigkeit von mindestens 8 km/h durchzuführen. Dabei kann z.B. die Bremsanlage für die folgende Prüfung konditioniert und eventuell vorhandene Mängel in anderen Prüfbereichen, z.B. Lenkungsspiel, festgestellt werden, ohne dass insgesamt zusätzlicher Zeitbedarf entsteht. Soweit durchführbar, sind Fahrten auch mit Anhängerfahrzeugen durchzuführen.

Mit der Verpflichtung einer Fahrt im Rahmen der SP müssen die durchführenden Personen (verantwortliche Person, Fachkraft) im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis der Klassen 2 beziehungsweise CE sein. Bei einer Antragsstellung beziehungsweise einer Änderung der bisherigen Anerkennung ist dies mit dem Inkrafttreten der 47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (47. ÄndVStVR) ab voraussichtlich dem 01.04.2012 gegenüber der anerkennenden Stelle nachzuweisen.

3.3 Wirkungsprüfung der Bremsanlage im Rahmen der Sicherheitsprüfung

Auf die Durchführung einer Hochrechnung auf dem Bremsprüfstand ist zukünftig zu verzichten, wenn Bezugsbremskräfte existieren. Für eine SP-Durchführung sind diese Bezugsbremskräfte ein wichtiges Hilfsmittel, um eine effiziente SP-Durchführung ohne Qualitätsverlust in allen berechtigten Untersuchungsstellen sicherzustellen.

Bezugsbremskräfte sind Vorgaben des jeweiligen Fahrzeugherstellers; diese werden gemäß den gesetzlichen Regelungen an die Zentrale Stelle (Fahrzeugsystemdaten GmbH - FSD) weitergeleitet und von dieser für die SP-Durchführung aufbearbeitet. Jede Bezugsbremskraft setzt sich aus einer Bezugsgröße (dem Bremsleitungsdruck oder einer vergleichbaren Kenngröße) und der zugehörigen Bremskraft der Achse zusammen.

Die Informationen zur Wirkungsprüfung der Bremsanlage im Rahmen der SP werden von der Zentralen Stelle (Fahrzeugsystemdaten GmbH - FSD) über den Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) den anerkannten SP-Werkstätten fahrzeugbezogen bereitgestellt. Damit stehen zukünftig den anerkannten SP-Werkstätten Bezugsbremskräfte für die SP-Durchführung zur Verfügung und können entweder aus den SP-Prüfbüchern der Nutzfahrzeuge entnommen oder über das EDV-Programm SP Plus abgerufen werden.

Die Bremswirkung auf dem Bremsprüfstand ist mittels Bezugsbremskräfte nachzuweisen. Hierfür ist pro Achse mindestens eine Bezugsbremskraft kurz vor Erreichen der Blockiergrenze zu überprüfen. Die Mindestabbremssung gilt bei Prüfung mittels Bezugsbremskräfte als nachgewiesen, wenn die gemessene Bremskraft jeder Achse mindestens genauso groß oder größer als der vorgegebene Wert ist.

Bei Fahrzeugen mit einem hohen Last-/Leer-Verhältnis ist eine sinnhafte Wirkungsprüfung der Bremsanlage in unbeladenem Zustand oft ohne weitere Hilfsmittel nicht möglich. Daher sind diese Fahrzeuge - wenn die Räder bereits bei einem Bremsdruck von $< 1,7$ bar (Druckluft-Bremsanlage) blockieren - teilbeladen zur SP vorzuführen, am Prüfort zu beladen oder mit einer "Niederspanneinrichtung" zu belasten.

Sicherheitsprüfung (SP)

Bei Nachweis der Mindestabbremung mittels Bezugsbremskräfte sind die gemessenen Bremskräfte und -drücke im SP-Prüfprotokoll zu dokumentieren.

Liegen für Fahrzeuge mit Druckluft- oder Drucklufthydraulikbremsanlage keine Bezugsbremskräfte vor oder sollte eine Prüfung mittels Bezugsbremskräfte aufgrund der technischen Ausführung der Bremsanlage oder des Fahrzeuges nicht möglich sein, ist wie bisher eine Einpunkt-Hochrechnung durchzuführen.

Bei der Prüfung auf dem Bremsprüfstand versteht man unter der Abbremung das prozentuale Verhältnis der ermittelten Bremskräfte im Verhältnis zu der zulässigen Gesamtmasse des Fahrzeuges.

Für SP-pflichtige Fahrzeuge gelten - abhängig von der Fahrzeugart und vom Erstzulassungsdatum - für die Mindestabbremung und die zulässigen Betätigungskräfte folgende Angaben.

Fahrzeug-Klasse	Erstzulassung	Betriebsbremsanlage (BBA)			Feststellbremsanlage (FBA)		
		z ≥ (%)	F _H ≤ (daN)	F _F ≤ (daN)	z ≥ (%)	F _H ≤ (daN)	F _F ≤ (daN)
M _{2,3}	vor 01.01.1991	48	-	70	15	60	70
	ab 01.01.1991	50			16		
N _{2,3}	vor 01.01.1991	43 ^{*)}	-	70	15	60	70
	ab 01.01.1991	45			16		
	ab 28.07.2010	50					
O ₄	vor 01.01.1991	40	(pm ≤ 6,5 bar)		15	60	-
	ab 01.01.1991	43			16		
	ab 28.07.2010	50/45 ^{**)}					
Übrige Kraftfahrzeuge	vor 01.01.1991	40	-	80	15	60	80
	ab 01.01.1991			70	16		70
*)	40%, wenn radstandsbezogene Schwerpunkthöhe h/E ≥ 0,5						
**)	50% für Anhänger mit Drehschemel, 45% für Sattelanhänger. Jedoch ≥ 43% für Drehschemel- und ≥ 40% für Sattelanhänger, wenn trotz einwandfreiem Zustand der Bremsanlage auf Grund des Messverfahrens die Mindestwerte von 50% bzw. 45% nicht erreicht werden.						

Abbildung 3-1: Tabelle der einzuhaltenden Werte für die Mindestabbremung bei der SP

3.4 Vorgabenprüfung (Systemdaten- beziehungsweise Schnittstellenprüfung)

Um gewährleisten zu können, dass die elektronischen Systeme, die die "Mechanik" der Fahrzeuge steuern, über die gesamte Einsatzzeit ordnungsgemäß arbeiten, ist eine wiederkehrende Prüfung dieser Systeme auch im Rahmen der Sicherheitsprüfung (SP) erforderlich. Dies auch vor dem Hintergrund, dass immer mehr solcher elektronischen Systeme in Nutzfahrzeugen verbaut werden. Zum Erhalt der Sicherheitsfunktionen und -systeme über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeuges soll die zukünftige SP mit einer Vorgabenprüfung einen entscheidenden Beitrag für die Prüfung von elektronischen Systemen leisten.

Nach einem gestuften Zeitrahmen beinhaltet diese Vorgabenprüfung (Systemdaten-beziehungsweise Schnittstellenprüfung) eine Verbaue- und Identifikationsprüfung mit einer Sichtprüfung der Kontroll- und Warnleuchten sowie eine Funktions- und Wirkungsprüfung der im Fahrzeug verbauten elektronisch geregelten Bauteile und Systeme. Liegen für Nutzfahrzeuge entsprechende Daten für eine Vorgabenprüfung vor, ist die Einhaltung dieser Vorgaben im Rahmen der SP ab dem Inkrafttreten der 47. ÄndVStVR - voraussichtlich ab dem 01.04.2012 - zu überprüfen. Damit muss zukünftig immer, abhängig vom Erstzulassungsdatum des untersuchungspflichtigen Nutzfahrzeuges, eine Prüfung der elektronischen Systeme auch für die vier Prüfbereiche Fahrgestell/Fahrwerk/Aufbau/Verbindungseinrichtungen, Lenkung, Reifen/Räder und Bremsanlage anhand einer Vorgabenprüfung (Systemdaten- beziehungsweise Schnittstellenprüfung) von allen berechtigten Untersuchungsstellen durchgeführt werden.

Entsprechend der gesetzlichen Vorschriften zur periodisch technischen Fahrzeugüberwachung sind Vorgaben

- ➔ Systemdaten (Verbauinformationen und die zugehörigen Prüfverfahren für elektronisch geregelte Systeme sowie Informationen zur Prüfung elektronisch geregelter Bauteile und Systeme über die Fahrzeugschnittstelle),
- ➔ Prüfdaten (Vorgaben der Fahrzeughersteller und -importeure für nicht elektronisch geregelte Fahrzeugsysteme; dies sind zum Beispiel auch Druckwerte für Bremsanlagen oder sicherheits- und umweltrelevante Verschleißmaße)

Für Nutzfahrzeuge mit einer Erstzulassung ab dem 01.04.2006 bis zum 31.12.2013 ist die Vorgabenprüfung anhand der Untersuchung auf Einhaltung der Systemdaten (Systemdatenprüfung) im Rahmen der SP durchzuführen. Systemdaten sind Vorgaben für sicherheitsrelevante elektronisch geregelte Fahrzeugsysteme über die im jeweiligen Einzelfahrzeug verbauten sicherheitsrelevanten Bauteile und Systeme mit elektronischen Komponenten, für die nach Anlage VIIIa StVZO die Untersuchung vorgeschrieben ist (Verbauinformationen) sowie die Prüfverfahren für diese Systeme. Werden für diese Fahrzeuge über die Systemdatenprüfung hinaus bereits weitergehende Vorgaben bereitgestellt, ist eine Vorgabenprüfung anhand einer Schnittstellenprüfung über die im Fahrzeug verbauten OBD-Dose durchzuführen.

Für Nutzfahrzeuge mit einer Erstzulassung ab dem 01.01.2014 und für Anhänger mit einer Erstzulassung ab dem 01.01.2015 ist grundsätzlich die Vorgabenprüfung anhand einer Schnittstellenprüfung in den vier Prüfbereichen mit einem so genannten SP-Adapter über die im Fahrzeug verbaute OBD-Dose durchzuführen.

Die Verwendung des SP-Adapters über die Fahrzeugschnittstelle (OBD-Dose) ermöglicht bei vielen Bauteilen und Systemen unter anderem

- ➡ eine effektive und effiziente Verbauprüfung,
- ➡ eine effiziente Zustandsprüfung,
- ➡ eine effiziente Funktionsprüfung sowie
- ➡ eine effektive Wirkprüfung

und kann so dazu beitragen, die Qualität der SP-Durchführung weiter zu steigern.

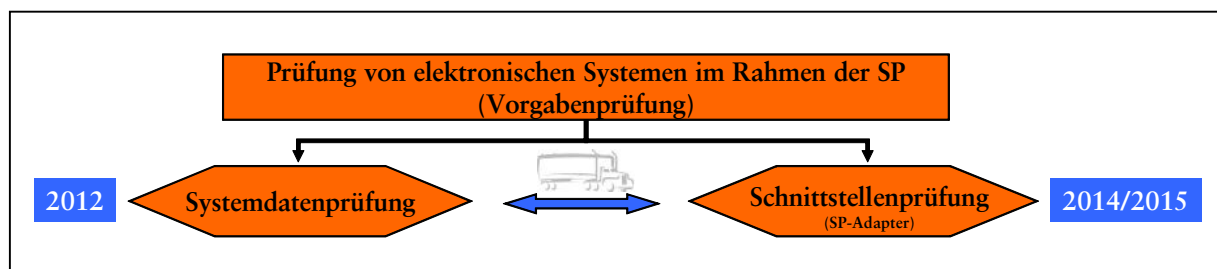


Abbildung 3-2: Prüfung von elektronischen Systemen im Rahmen der HU (Vorgabenprüfung)

3.5 Bereitstellung und Nutzung der SP-Prüfvorgaben

Mit dem Inkrafttreten der 47. ÄndVStVR - voraussichtlich ab dem 01.04.2012 - wird die Überprüfung elektronisch geregelter Fahrzeugsysteme für Nutzfahrzeuge mit Erstzulassungsdatum ab dem 01.04.2006 Pflichtbestandteil der Sicherheitsprüfung (SP) nach § 29 StVZO sein.

Um die Vorgabenprüfung (Systemdaten- beziehungsweise Schnittstellenprüfung) an Nutzfahrzeugen im Rahmen der SP durchführen zu können, müssen allen Untersuchungsstellen Informationen zur Prüfung dieser sicherheitsrelevanten elektronisch geregelten Systeme zur Verfügung gestellt werden. Die aktuelle Bereitstellung dieser fahrzeugbezogenen Prüfvorgaben für die ordnungsgemäße Durchführung der SP wird ab dem Inkrafttreten der neuen SP-Richtlinie durch die Zentrale Stelle (Fahrzeugsystemdaten GmbH - FSD) den berechtigten Untersuchungsstellen (Technische Prüfstellen (TP), Prüfstellen einer TP beziehungsweise einer Überwachungsorganisation, anerkannte SP-Werkstätten) sichergestellt.

Die Bereitstellung der Daten/Informationen für die Vorgabenprüfung und deren Anwendung für alle Untersuchungsstellen dienen der einheitlichen Beurteilung der Fahrzeuge und damit auch einer Qualitätssteigerung bei der SP-Durchführung.

Die für die SP-Durchführung erforderlichen Daten/Informationen für die Vorgabenprüfung (Systemdaten- beziehungsweise Schnittstellenprüfung) werden mittels eines klar definierten Prozessablaufs für die nach Anlage VIIIc StVZO anerkannten SP-Betrieben über den Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) zur Verfügung gestellt.

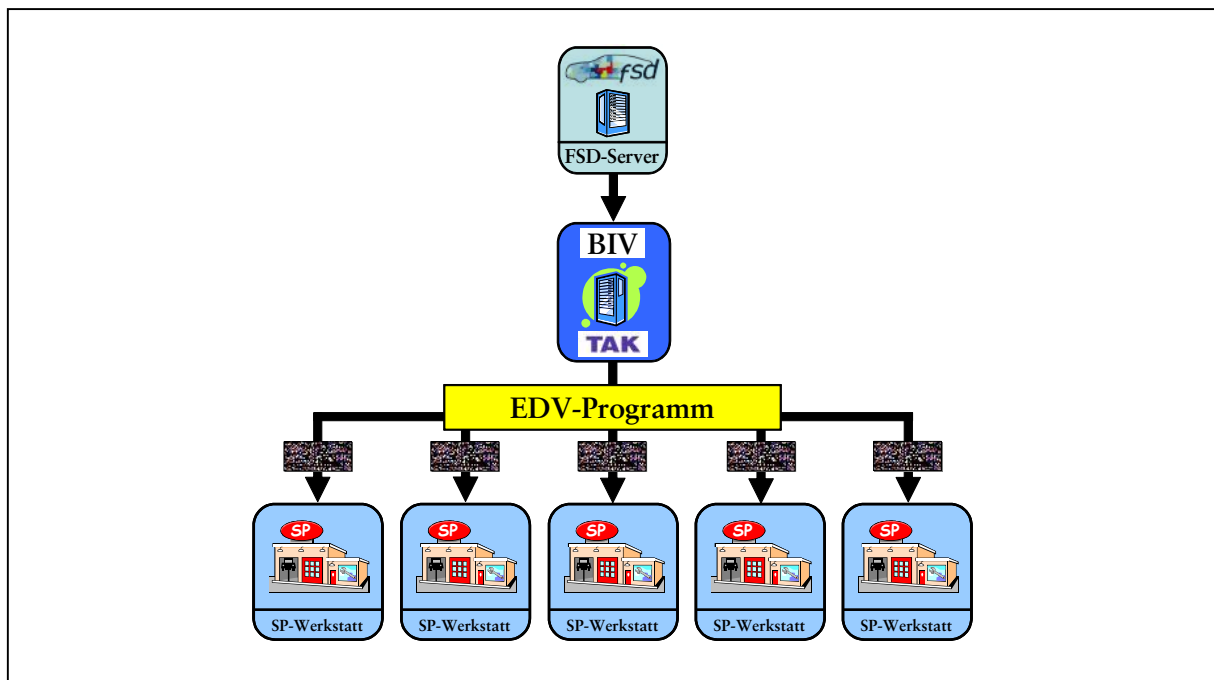


Abbildung 3-3: Bereitstellung der Daten/Informationen für die Vorgabenprüfung

Um eine einheitliche Anwendung dieser Daten gewährleisten zu können, müssen alle anerkannten SP-Betriebe einen standardisierten Zugang zu diesen neuen Prüfinformationen erhalten. Dazu werden die Daten/Informationen für die Vorgabenprüfung den anerkannten SP-Werkstätten anhand eines Zusatzmoduls über das EDV-Programm SP Plus rechtzeitig zur Verfügung gestellt.

Für die Anwendung/Nutzung der Daten/Informationen für die Vorgabenprüfung durch die SP-Werkstatt sind das EDV-Programm SP Plus und ein Internetzugang (PC oder Laptop, SP-Adapter) erforderlich.

Damit nur berechnete SP-Werkstätten zu diesen fahrzeugbezogenen Daten/Informationen für die Vorgabenprüfung einen Zugang über den BIV erhalten, wird dazu über den BIV eine Benutzerverwaltung eingerichtet. Damit ist sichergestellt, dass die von der FSD gelieferten Daten/Informationen unverändert an die anerkannten SP-Werkstätten weitergeleitet werden.

Liegen für elektronische Fahrzeugsysteme eines zur SP anstehenden Fahrzeuges keine Informationen zur Vorgabenprüfung vor, ist zur Beurteilung der Vorschriftsmäßigkeit, der Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit eine geeignete Untersuchung durch anerkannte SP-Werkstätten durchzuführen. Soweit möglich, sind in diesem Fall die erforderlichen Verbauminformationen zu diesem elektronischen System von den SP-Werkstätten zu ermitteln und über den BIV an die FSD zu übermitteln.

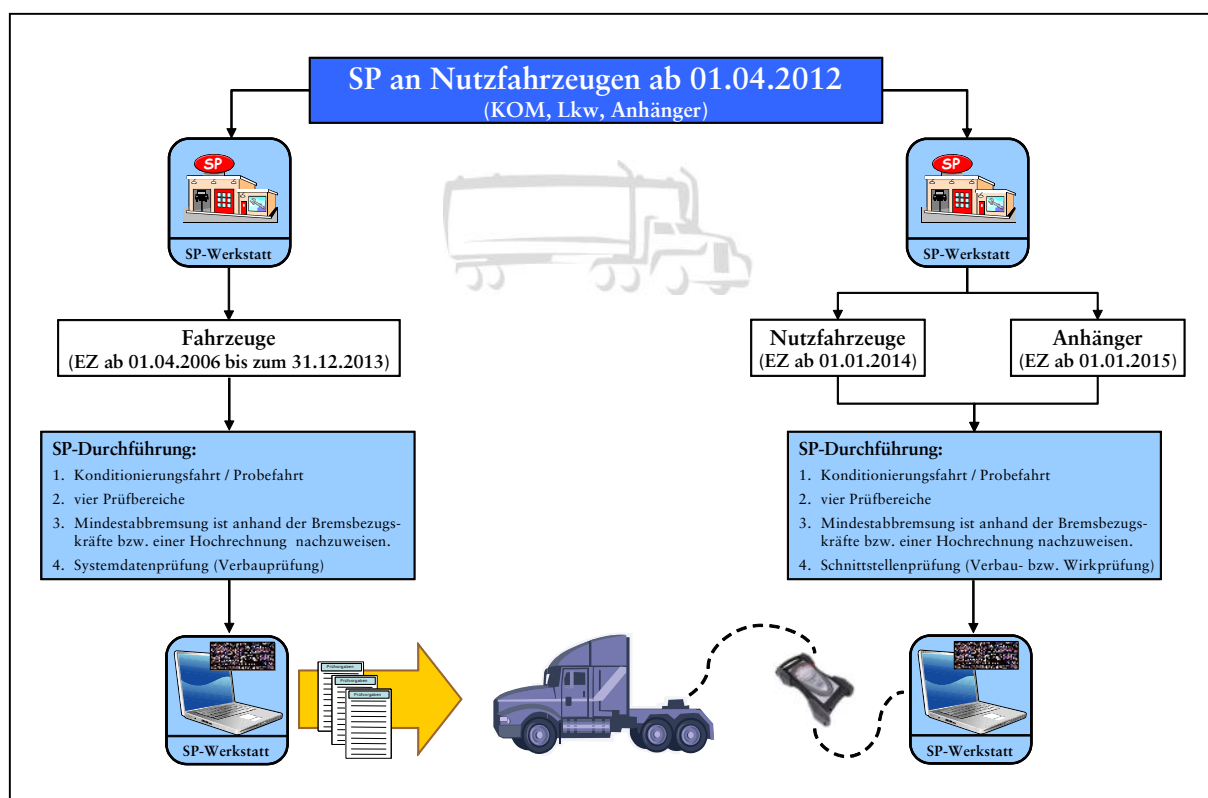


Abbildung 3-4: SP-Durchführung in Abhängigkeit des Erstzulassungsdatums

Trotz der dargestellten Neuerungen zur SP und der erforderlichen Investitionen in ein EDV-Programm und einen Internetzugang (PC oder Laptop, SP-Adapter) ist diese Weiterentwicklung ein Meilenstein für anerkannte SP-Werkstätten, da sie damit in Bezug auf ihre Prüfkompentenz in Augenhöhe mit den Überwachungsorganisationen bleiben und ihre Kompetenz bei der amtlichen Fahrzeugüberwachung behalten.

4 *Fristenregelung HU, AU, SP und Selbstfahrmietfahrzeuge*

Mit der 47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (47. ÄndVStVR) werden voraussichtlich ab dem 01.04.2012 die bisherigen Bestimmungen zur Fristenregelung zur Hauptuntersuchung (HU) und dem frühestmöglichen Termin der AU-Durchführung durch eine anerkannte AU-Werkstatt neu geregelt. Nachfolgend werden die Fristenregelungen zur HU, AU, SP und für Selbstfahrmietfahrzeuge vorgestellt.

4.1 *Hauptuntersuchung (HU)*

Die bisherige Regelung über die so genannte "Rück- oder Fälligkeitsdatierung" (Nr. 2.3 Anlage VIII StVZO i.V.m. Nr. 2.2 Anlage VIIa StVZO) werden mit den neuen Vorschriften der 47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (47. ÄndVStVR) auf den Vorschriftenstand vor dem 01.12.1999 zurückgesetzt. Voraussichtlich ab dem 01.04.2012 wird es keine Rückdatierung mehr bei der Hauptuntersuchung geben. Das heißt, innerhalb der ersten zwei Monate ist eine "normale" Hauptuntersuchung und ab dem dritten Monat eine vertiefende Hauptuntersuchung (Pflicht- und Ergänzungsuntersuchung) durchzuführen. Die neue Frist für die nächste HU beginnt somit immer mit dem Monat der HU-Durchführung; eine Prüfplakette wird mit der vollen Frist gemäß Nummer 2.1 Anlage VIII StVZO bis zur nächsten fälligen HU zugeteilt.

Wird eine Hauptuntersuchung nach Überschreitung des HU-Vorführtermins um mehr als zwei Monate durchgeführt, ist die Gebühr für diese vertiefende Untersuchung (Pflicht- und Ergänzungsuntersuchung) aus der Gebühr für die übliche Hauptuntersuchung zuzüglich dem 0,2 fachen dieser HU-Gebühr zu bilden. Der zeitliche Mehraufwand, den der HU-Prüfer für die Durchführung der obligatorischen Ergänzungsuntersuchungen zusätzlich zu den Pflichtuntersuchungspunkten benötigt, wird durch eine entsprechend höhere Gebühr berücksichtigt.

4.2 *Abgasuntersuchung (AU)*

Aufgrund einiger Problemfälle in der Praxis (Vorziehen beziehungsweise Überziehen des HU-/AU-Termins oder AU-Durchführung bei abgemeldeten Fahrzeugen) wird mit der

47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (47. ÄndVStVR) der AU-Durchführungstermin für diese Teiluntersuchung, durchgeführt durch eine anerkannte AU-Werkstatt geändert. Nunmehr darf die Untersuchung der Abgase von Kraftfahrzeugen (Pkw, Nutzfahrzeug, Kraftrad) durch die anerkannte AU-Werkstatt frühestens zwei Monate vor der Hauptuntersuchung durchgeführt werden.

Wird die HU dann nicht innerhalb der nächsten zwei Monate durchgeführt, ist eine neue AU erforderlich.

4.3 Sicherheitsprüfung (SP)

Sollte ein SP-pflichtiges Fahrzeug später als den durch die HU-Plakette angegebenen Monat zur HU vorgeführt werden, ist mit dem Bestehen der HU auch entsprechend der vorgeschriebenen "SP-Fristenregelung" (Anpassung der SP-Zeitabstände an die jetzt durchgeführte HU) neben der HU-Plakette ebenfalls eine neue SP-Prüfmarke von dem HU-Prüfer zu verkleben.

4.4 Fristenregelung für Selbstfahrmietfahrzeuge

Bei erstmals zugelassenen Pkw gilt für die erste HU eine HU-Frist von 36 Monaten und für die weiteren Hauptuntersuchungen eine Frist von 24 Monaten. Wenn untersuchungspflichtige Fahrzeuge ohne Gestellung eines Fahrers gewerbsmäßig vermietet werden, ohne dass sie für den Mieter zugelassen sind, beträgt die Frist für die Hauptuntersuchung in allen Fällen 12 Monate (Selbstfahrmietfahrzeug).

Sofern diese Selbstfahrmietfahrzeuge bei einem Halterwechsel innerhalb der ersten sieben Monate nach der Erstzulassung zur HU vorgeführt werden, gilt - wie bei Neufahrzeugen - eine HU-Frist von 36 Monaten. Ausgehend von dem geringen Mängelaufkommen dieser Fahrzeuge und der Durchführung einer HU innerhalb der ersten sieben Zulassungsmonate ist eine Gleichstellung mit den "erstmals in den Verkehr kommenden" Pkw bei der Fristfestsetzung nach Ansicht des Verordnungsgebers gerechtfertigt.

5 AU-Richtlinie

Unabhängig von den Änderungen der periodisch technischen Fahrzeugüberwachung im Rahmen der zu erwartenden 47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (47. ÄndVStVR) zum 01.04.2012 wird im Frühjahr 2012 eine Anpassung der AU-Vorschriften vorgenommen.

5.1 AU-Grenzwertanpassung - Plakettenwert

Ausgehend von der in der Öffentlichkeit geführten Diskussion über die Sinnhaftigkeit der AU-Durchführung an modernen Diesel-Fahrzeugen und einer Vorgabe aus der Europäischen Richtlinie 2010/48/EU zur technischen Fahrzeugüberwachung bezüglich des einzuhaltenden Grenzwertes bei der periodischen Abgasuntersuchung ist eine Anpassung der Vorschriften zur AU-Durchführung von allen beteiligten Kreisen als zwingend erforderlich erachtet worden.

Im Rahmen eines vom Verordnungsgeber eingerichteten Arbeitskreises mit den beteiligten Organisationen (ADAC, ASA, BGL, Überwachungsorganisationen, VDA, VDIK, ZDK) unter der Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde beraten, inwieweit eine Messung der Partikelkonzentration (Masse bezogen auf das Volumen) für moderne Pkw-Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter im Rahmen der Abgasuntersuchung (AU) integriert werden könnte. Alle Beteiligten gehen davon aus, dass eine Messung der Partikelkonzentration in mg/m^3 vorerst nicht im Rahmen der AU zu erwarten ist. Hierzu müsste im ersten Schritt auf europäischer Ebene in der entsprechenden Richtlinie 2010/48/EU ein verbindlicher "Partikel-Grenzwert" für die periodische Abgasuntersuchung anstelle des bisherigen Trübungsgrenzwertes festgeschrieben werden. Erst dann könnten die nationalen Bestimmungen zur Durchführung der Abgasuntersuchung angepasst werden. Eine derartige Änderung wird zurzeit von allen Beteiligten vor dem Hintergrund der Richtlinie 2010/48/EU und dem dort verankerten Plakettenwert für die Abgasuntersuchung nicht gesehen.

Dennoch streben alle Beteiligten im Sinne der Verbesserung und Wirksamkeit der AU eine Lösung an, bei modernen Diesel-Fahrzeugen (Pkw, Nutzfahrzeuge) eine Trübungsmessung auf Basis des in der Richtlinie 2010/48/EU verankerten Plakettenwerts für die AU zu ermöglichen.

Demnach wird vom Verordnungsgeber für Fahrzeuge (Pkw/Nutzfahrzeuge) der am Typschild vermerkte "Plakettenwert" in die AU-Vorschriften festgeschrieben, um auch zukünftig eine sinnvolle, moderne und effiziente AU anhand eines "verschärften" AU-Grenzwertes gewährleisten zu können.

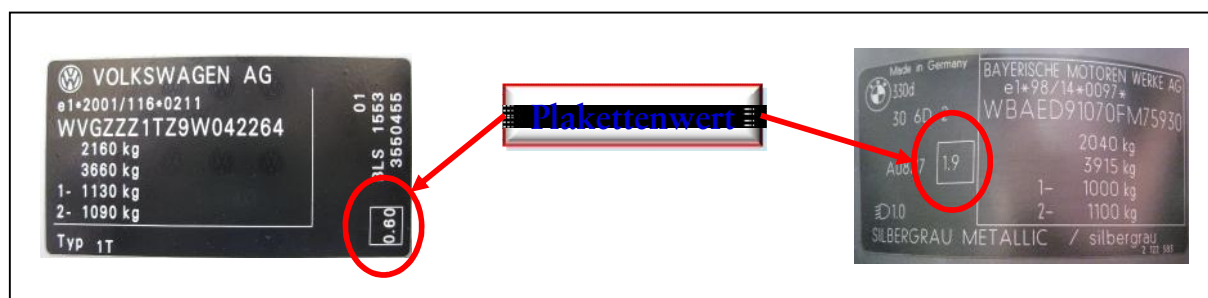


Abbildung 5-1: Am Typschild vermerkter "Plakettenwert"

Mit dem Inkrafttreten der neuen Richtlinie für die Durchführung der Untersuchung der Abgase von Kraftfahrzeugen nach Nummer 6.8.2 der Anlage VIIIa StVZO (AU-Richtlinie) ist frühestens Ende des ersten Quartals 2012 zu rechnen. Bis zur Veröffentlichung der neuen AU-Richtlinie im Verkehrsblatt gelten die bisherigen Bestimmungen.

5.2 AU-Messgeräte

Mit der Einführung des Plakettenwertes für die AU ist von Seiten der Messgerätehersteller geplant, bis Mitte 2012 eine neue Messgerätetechnik, basierend auf dem Streulichtmessverfahren, für den Einsatz im Rahmen der AU anzubieten. Diese neue Messgerätetechnik (Opazimeter II) wäre dann für den Einsatz im Rahmen der AU unter Einhaltung von bestimmten Rahmenbedingungen (erforderliche PTB-Zulassung) möglich. Eine verpflichtende Anschaffung dieser neuen Messgerätetechnik (Opazimeter II) wird es - solange für die AU eine Trübungsmessung bezogen auf den Plakettenwert vorgeschrieben ist - nicht geben. Bisherige Trübungsmessgeräte (Opazimeter I) können vorerst weiter genutzt werden.

Bei einer Ersatzbeschaffung abgeriebener beziehungsweise nicht mehr funktionstüchtiger Trübungsmessgeräte (Opazimeter I) könnte dennoch diese neue Messgerätetechnik nach einer erfolgreichen PTB-Zulassung als Alternative für die heute im Betrieb befindlichen Trübungsmessgeräte im Rahmen der AU verwendet werden.

5.3 Weiterentwicklung der AU

Für das Jahr 2012 sind neben der Festschreibung des so genannten Plakettenwertes in die AU-Richtlinie als neuer AU-Grenzwert weitere Punkte, wie z.B. die verbindliche Einführung eines OBD-Prüfverfahrens für Nutzfahrzeuge mit einem OBD-System (typgenehmigt nach 2005/55/EG (Euro IV/V) beziehungsweise der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI)) sowie ein spezielles Prüfverfahren für die so genannten Euro 5- und Euro 6-Fahrzeuge (Pkw) in der Diskussion. Um jedoch hierfür entsprechende gesetzliche Vorgaben definieren zu können, sind weitergehende Projekte/Untersuchungen unumgänglich und von allen Beteiligten angedacht. Die sich hieraus ergebende erneute Anpassung der AU-Vorschriften ist erst in Abstimmung mit allen Beteiligten frühestens für die Jahre 2013/2014 realisierbar.

Eine wichtige Säule im Servicebereich ist und bleibt die werkstattorientierte Abgasuntersuchung (AU). Auch die nächsten vorgesehenen Neuerungen im Sinne der Verbesserung und Wirksamkeit der amtlichen Prüfung können nur dann gelingen, wenn alle AU-Werkstätten auch zukünftig in moderne Messtechnik und Weiterbildung der Mitarbeiter investieren, um diese amtliche Untersuchung der Abgase an Kraftfahrzeugen und an Krafträdern weiterhin ihren Kunden anbieten zu können.

6 Fazit

Unabhängig von allen zukünftigen Neuerungen zur StVZO und Änderungen im Bereich der technischen Fahrzeugüberwachung ist es oberste Priorität des gesamten Kfz-Gewerbes, dass anerkannte Kfz-Werkstätten weiterhin amtliche Fahrzeuguntersuchungen, wie z.B. AU, AUK, SP, eigenständig durchführen und bescheinigen sowie darüber hinaus dem Autofahrer als anerkannte Prüfstützpunkte HU durch Überwachungsorganisationen anbieten können.

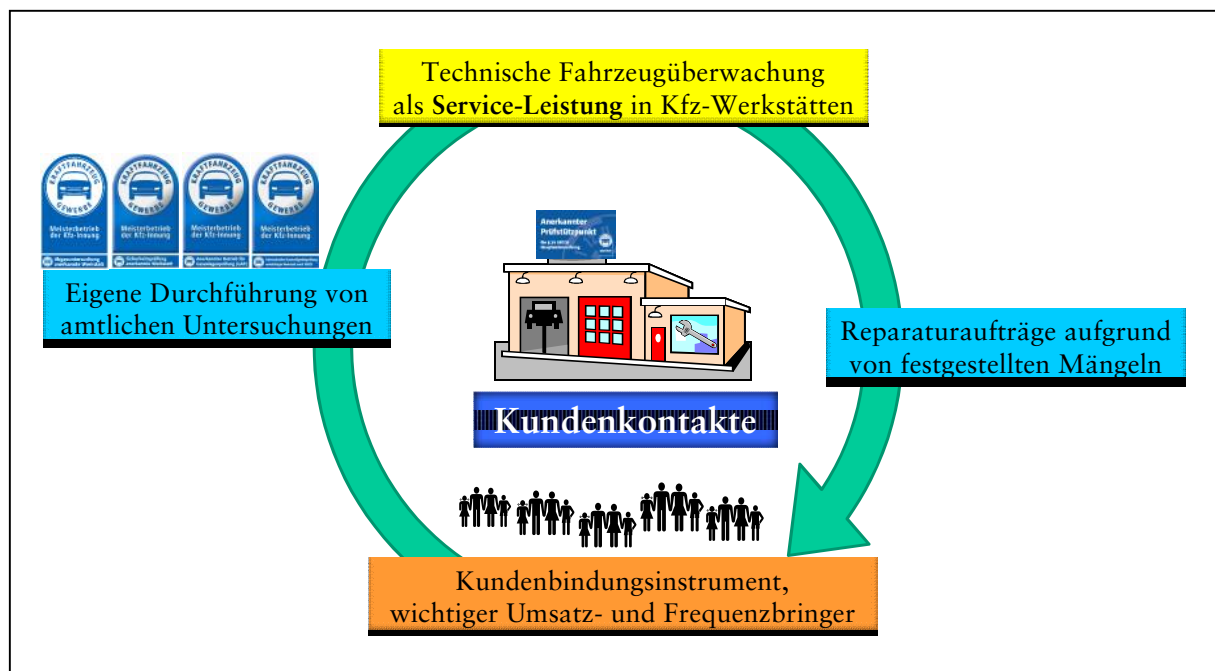


Abbildung 6-1: Die Technische Fahrzeugüberwachung als Service-Leistung

Darüber hinaus muss es eine wichtige Serviceleistung der Kfz-Betriebe bleiben, moderne Fahrzeuge für die anstehende HU entsprechend vorzubereiten ("HU-fertig machen"). Um diese Dienstleistung dem Autofahrer weiterhin anbieten zu können, benötigen die anerkannten Prüfstützpunkte die selben Informationen und Werkzeuge, die für die HU-Durchführung erforderlich sind. An diesen wichtigen Grundsätzen wird sich in 2012 nichts ändern.

Herausgeber:
Zentralverband des Kraftfahrzeughandwerks
(Bundesinnungsverband)
Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn

Telefon: 0228/91 27-0
Telefax: 0228/91 27-150
E-Mail: zdk@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

Verfasser:
Hans-Walter Kaumanns
- Informationsstelle für Unternehmensführung -

Nachdruck:
- auch auszugsweise -
nur mit Genehmigung des Herausgebers

Haftungsausschluss:
Obwohl die in dieser Broschüre enthaltenen Informationen mit größter Sorgfalt erstellt wurden, kann der Herausgeber keine Haftung für die inhaltliche Richtigkeit und keinen Anspruch auf Vollständigkeit übernehmen.

Copyright und Rechtsvorbehalt:
Die Broschüre einschließlich aller ihrer Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Erscheinungsdatum: November 2011



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Zentralverband