SCHEINWERFER-PRÜFRICHTLINIE

Schonfrist verlängert

Die HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie stellt hohe Anforderungen an Prüfplätze. Weil viele Werkstätten die Vorgaben nicht erfüllen und bei der Stückprüfung viele Punkte offen waren, gibt es nun einen Aufschub.

Foto: Fotolia/ panptys

Spätestens ab 1.1.2018 müssen Werkstätten die Vorgaben der Scheinwerfer-Prüfrichtlinie erfüllen, sonst dürfen sie keine HU mehr machen.

Mit der HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie, die seit 1. Januar 2015 anzuwenden ist, hat der Gesetzgeber auf die technische Entwicklung bei der Fahrzeugbeleuchtung reagiert. Die „Richtlinie für die Überprüfung der Einstellung der Scheinwerfer von Kraftfahrzeugen bei der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO“ stellt bestimmte Mindestanforderungen an den Prüfplatz in den Werkstätten. Im Kern stellt die neue Richtlinie sicher, dass der Prüfplatz in der Werkstatt eine hinreichend genaue Messung überhaupt zulässt. Eine exakte Einstellung ist besonders wichtig bei den neuen leistungsstarken Beleuchtungstechniken wie LED. Nur so kann vermieden werden, dass andere Autofahrer geblendet werden. Prüfstützpunkte, die nach dem 1. Januar 2015 neu in Betrieb genommen wurden, müssen die Voraussetzungen der Richtlinie bereits erfüllen, alle anderen Prüfstützpunkte – so sah es eine Übergangsregelung vor, sollten eigentlich ab 1. Januar 2017 den neuen Anforderungen entsprechen.

Weil sie das mehrheitlich nicht tun und weil es noch viele offene Fragen hinsichtlich der geforderten Stückprüfung der Einstellplätze gibt, wird die Schonfrist für bestehende Prüfplätze, mit denen die HU schon vor 2015 abgenommen wurde, um ein Jahr verlängert. Der Bestandschutz wird verlängert, es gibt eine Schonfrist bis 1.1.2018.

Verschnaufpause für Werkstätten

Das ist zunächst eine gute Nachricht für Werkstätten, die ihr Scheinwerfereinstellprüfsystem noch nicht den Vorgaben der neuen Richtlinie angepasst haben. Sie dürfen kurzzeitig aufatmen. „Weil die Durchführung der Stückprüfung bisher nicht eindeutig geregelt war und zu einer Verunsicherung im Feld geführt hat, wurde die Frist für den zwingenden Nachweis einer Stückprüfung und einer Kalibrierung seitens des BMVI bis zum 1.1.2018 verlängert“, erklärt Frank Beaujean, ASA-Präsident und Fachbereichsleiter Prüfstände. Eine offizielle Bestätigung seitens des Bundesverkehrsministeriums für die Verschiebung steht noch aus.

Bekannt wurde allerdings, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Länder in einem Schreiben vom 24. November 2016 darüber informiert hat, dass die 2. Stufe der HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie erst zum 1.1.2018 in Kraft treten soll.

Für alle neuen Systeme zur Überprüfung der Einstellung von Scheinwerfern hingegen gilt die Richtlinie seit dem 1.1.2015 unverändert. Darin enthalten ist auch eine Stückprüfung, die eine Beschaffenheitsprüfung sowie eine messtechnische Überprüfung der SEP umfasst, so Beaujean. Diese Stückprüfung muss laut Richtlinie alle zwei Jahre erfolgen und von einem Sachkundigen durchgeführt werden.

Kalibrierung erforderlich

Im Verkehrsblatt 14/2016 wurde hierzu eine Änderung veröffentlicht. Die „Regelung über abweichende Anforderungen von den Nummern 6.2.6. und 6.2.7. der DIN EN ISO/IES 17020:2012“ (veröffentlicht in der asp 9) besagt unter anderem, dass für die SEP, die bei der HU eingesetzt werden, zusätzlich zur Stückprüfung auch eine Kalibrierung in drei Messreihen erforderlich ist. Das bedeutet: für Prüfsysteme, deren Stückprüfungstermin in 2017

KURZFASSUNG

Die HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie sah für bestehende Prüfsysteme eine Übergangsfrist von zwei Jahren vor. Jetzt wurde die Schonfrist verlängert. Werkstätten sollten sich dennoch nicht zurücklehnen, sonst ist bald Schluss mit der HU im eigenen Betrieb.

ansteht oder die neu eingerichtet werden, gilt diese Übergangsregelung mit Stückprüfung und Kalibrierung. Die Regelung hat sich aus der Tatsache ergeben, dass die Prüforganisationen ihr Audit nach der entsprechenden ISO-Norm nicht vollständig bestanden haben.

Dschungel der ISO-Regelungen

Denn für einen Teil der Mess- und Prüfgeräte für die Durchführung der Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen gibt es derzeit keine normenkonforme Kalibrierung. „Theoretisch hätten alle Prüforganisationen ihre Anerkennung verloren. Mit den befristeten Übergangsbestimmungen wird nun Rechtssicherheit für die weitere Vorgehensweise bis zum nächsten regulären Audit im Jahr 2020 geschaffen", erklärt Frank Beaujean.

Wer den Hintergrund verstehen will, begibt sich in einen Dschungel aus ISO-Normen und technischen Vorgaben, die selbst Experten nur schwer durchschauen. Grundsätzlich muss eine Kalibrierung nach der ISO 17020 auf Grundlage einer weiteren internationalen Norm, der DIN EN ISO/IEC 17025:2005 (kurz ISO 17025) durchgeführt werden. Die Anbieter für Kalibrierungen, also die Kalibrierlabore, müssen grundsätzlich auf Grundlage dieser Norm akkreditiert sein. Genau das ist das Problem: In Deutschland gibt es bislang keine akkreditierten Kalibrierlabore für die Kalibrierung von Bremsenprüfständen, aber auch für Systeme zur Überprüfung der Einstellung der Scheinwerfer. Deshalb konnten auch die Überwachungsorganisationen nicht alle Anforderungen an das Qualitätsmanagementsystem fristgerecht nachweisen. Das hat das BMVI dazu veranlasst, in Abstimmung mit den Ländern zeitlich befristete abweichende Anforderungen von den Nummern 6.2.6. und 6.2.7. der DIN EN ISO/IES 17020:2012 in die Anlage VIIIb, Nummer 2.1b der StVZO aufzunehmen. Die Übergangslösung legt fest, dass die für die Durchführung der Hauptuntersuchung eingesetzten Messeinrichtungen für einen Übergangszeitraum auch „abweichenden Anforderungen" entsprechen können.

Die gewonnene Zeit nutzen

Trotz Fristverlängerung sollten Werkstätten sich jetzt nicht ausruhen, sondern die Zeit nutzen, um ihren Prüfplatz den Anforderungen anzupassen. Denn wer für sein neues Prüfsystem noch in 2016 einen Stückprüfungstermin erhält, umgeht die Übergangsregelung, die neben der Stückprüfung auch eine Kalibrierung vorsieht. Genauso kann derjenige, für den erst 2018 der turnusmäßige Regeltermin ansteht, die Stückprüfung mit Kalibrierung in 2017 nach der Übergangsregelung durchführen, weiß Frank Beaujean. So hat die Werkstatt zwei Jahre ihre Ruhe und muss erst 2019 wieder nach der dann novellierten Richtlinie kalibrieren und stückprüfen lassen. Da eins absehbar ist: die Stückprüfung mit akkreditierter Kalibrierung ab 2018 wird nicht günstiger.

Neue Scheinwerfertechnik erfordert genauere Prüfeinrichtungen in der Werkstatt.

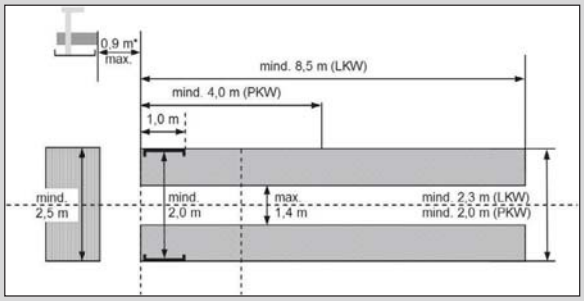
Foto: Fotolia/industrieblick

Neue Richtlinie in Arbeit

Denn ab 2018 wird die Kalibrierung der Übergangsregelung durch eine akkreditierte Kalibrierung ersetzt, die von einer nach ISO 17025 akkreditierten Stelle oder einem entsprechend Bevollmächtigten durchgeführt werden muss. Bis dahin soll

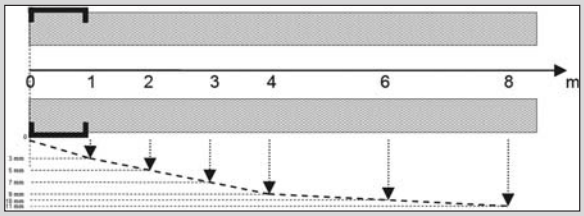
VORGABEN AUS DER SCHEINWERFER-PRÜFRICHTLINIE

Ein wesentliches Kriterium ist das Vorhandensein einer geeigneten Aufstellfläche für das Fahrzeug und für das Scheinwerfer-Einstell-Prüfgerät (SEP). Insbesondere für die Ebenheit der Aufstellfläche gelten enge Toleranzen. Die Aufstellflächen für das Fahrzeug und für das SEP bilden ein Messsystem. Die Neigung des gesamten Prüfsystems darf nicht größer als 1,5 Prozent sein.



Quelle: Verkehrsblatt

Die zulässige Unebenheit der Aufstellfläche darf nur wenige Millimeter betragen.



Quelle: Verkehrsblatt

es aber eine novellierte HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie geben, die hoffentlich alle Unklarheiten und Interpretationsmöglichkeiten beseitigt. Frank Beaujean: „Wir gehen aus heutiger Sicht davon aus, dass diese Übergangsbestimmungen in absehbarer Zeit durch eine novellierte HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie ersetzt werden, die dann endgültig mit der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 konform ist.“ Die novellierte HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie soll frühestens ab dem 1.1.2018 in Kraft treten.

Schätzungen der Prüfdienste gehen davon aus, dass 70 bis 80 Prozent der Werkstattbetriebe die Anforderungen an den Prüfplatz derzeit noch nicht erfüllen. Das gilt vor allem für die freien Werkstätten, die nicht in einer Markenorganisation eingebunden sind.

Umbauten gehen ins Geld

Die bautechnische Umrüstung eines Prüfplatzes kann schnell einige Tausend Euro kosten. Welche Möglichkeiten haben nun also Werkstätten, die sich eine solche Investition nicht leisten können? Die sicherste Art, Scheinwerfer korrekt zu prüfen, ist eine massive, ebene Bodenfläche. Jedoch lassen die Platzverhältnisse in der Werkstatt oft keine zusätzliche Prüffläche zu. In solchen Fällen kann auf die Hebebühne zurückgegriffen werden, um eine geeignete Aufstellfläche für das Fahrzeug zu schaffen. Am besten geeignet sind laut TÜV SÜD Fahrschienen-Hebebühnen (4-Säulen-Bühne oder Scherenbühne) ohne zusätzliche Einbaugeräte wie Achsspieltester oder Freiheber. Eine korrekte Messung ist nur möglich, wenn alle Räder des Fahrzeugs auf Flächenteilen der Hebebühne liegen. Bei der Prüfung muss darüber hinaus sichergestellt sein, dass sich die Fahrschienen in Endstellung befinden. Eine weitere Alternative sind Nivellierplatten aus Stahl.

Aufstellfläche für SEP

Der Aufstellfläche für das Prüfgerät kommt eine besondere Bedeutung zu, deshalb gelten dafür deutlich geringere Toleranzen. Ein Höhenunterschied des Bodens führt aufgrund der geringen Spurweite des Fahrwagens unweigerlich zu Messfehlern. Während der Messung muss das SEP über die Fahrzeugbreite verschoben werden, weil ja beide Scheinwerfer geprüft werden müssen. Hier sind einstellbare Schienensysteme eine technische Lösung, um die vorgegebenen Toleranzen einzuhalten. Werkstattausrüster bieten mittlerweile auch selbstnivellierende Scheinwerfer-Einstell-Prüfgeräte an.

Digital muss nicht sein

Als SEP dürfen nur kalibrierfähige Geräte mit entsprechender Baumusterfreigabe verwendet werden. Dies dürfen weiterhin analoge SEP sein, die Anschaffung eines digitalen Gerätes ist nicht zwingend notwendig. Wer allerdings ohnehin die Neuanschaffung plant, sollte wissen, dass man mit einem digitalen Gerät auch schon für künftige Beleuchtungssysteme gerüstet ist. Die Bauartprüfung ist auf dem Fabrikschild angegeben. Mit der Bauartprüfung weist der Gerätehersteller nach, dass ein baugleiches Mustergerät bei einem Labortest die erforderliche Genauigkeit erzielt.

In einer Broschüre gibt TÜV SÜD Tipps für die Einrichtung des Messplatzes und zum SEP. So ist neben der Bauartgenehmigung beim Kauf darauf zu achten, dass alle Einrichtungen (Fahrwagen, Mast, Visiereinrichtung, Messkasten) massiv gebaut und spielfrei gefertigt sind.

Valeska Gehrke, Dietmar Winkler

WAS AB WANN FÜR WEN GILT

2015

- 1.1.2015: Für Neueinrichtung von Scheinwerferprüfsystemen gilt die HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie, darin ist eine Stückprüfung alle 2 Jahre festgelegt.
- Alte Prüfplätze, an denen bereits vor 1.1.2015 Scheinwerfer geprüft wurden, haben Bestandschutz bis 31.12.2016 und dürfen die HU nach alter Richtlinie vor 2015 durchführen.

2016

- Für Neueinrichtung von Scheinwerferprüfsystemen gilt die HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie, darin ist eine Stückprüfung alle 2 Jahre festgelegt.
- Alte Prüfplätze haben Bestandschutz in 2015 und 2016 und 2017* und dürfen die HU nach alter Richtlinie durchführen.
- Die Übergangsfrist für die Nutzung „alter“ Scheinwerferprüfsysteme wird bis zum Ablauf der Kalibrierung* (24 Monate nach Durchführung) nach bisheriger Art verlängert, sofern diese Kalibrierung vor dem 1.1.2017 durchgeführt wurde. Eine Übergangsregelung wird im Verkehrsblatt Nr. 115/2016 veröffentlicht. Sie beschreibt den Mindestumfang der Kalibrierungen bei Messgeräten, die für die HU eingesetzt werden.

2017

- Für Neueinrichtung gilt die HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie + Übergangsregelung, die neben der Stückprüfung ab 1.1.2017 eine Kalibrierung vorsieht (drei Messreihen + Dokumentationspflicht).
- Wenn die Stückprüfung laut Regeltermin fällig ist, muss diese nach der Übergangsregelung durchgeführt werden (Stückprüfung + Kalibrierung). Das bedeutet: Scheinwerferprüfsysteme, deren Kalibrierung nach dem 31.12.2016 abläuft, müssen spätestens nach dem Ablauf dieser Kalibrierfrist der HU-SWP-Rili 2014 entsprechen.
- Die Übergangsfrist für die Nutzung „alter“ Scheinwerferprüfsysteme wird bis zum Ablauf der Kalibrierung* (24 Monate nach Durchführung) nach bisheriger Art verlängert, sofern diese Kalibrierung vor dem 1.1.2017 durchgeführt wurde.

2018

- Die HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie gilt für alle.
- Ab 1.1.2018 endet die Übergangsregelung aus VkBl. 115/2016 für Scheinwerferprüfsysteme. Ab diesem Zeitpunkt dürfen Kalibrierungen an Scheinwerferprüfsystemen ausschließlich durch akkreditierte Dienstleister (Labore) durchgeführt werden.
- Eine überarbeitete Rili soll die HU-SWP-Rili aus 2014 ablösen:
  - Ziel ist es, die Interpretationsspielräume einzuschränken, um einer homogenen Auslegung in der Praxis näherzukommen.
  - Klare Darstellungen, z.B. der Kalibrierung, sollen eine einheitliche Durchführung sicherstellen.
  - Darin ist neben der Stückprüfung eine akkreditierte Kalibrierung enthalten, um der Kalibrierung der zur HU verwendeten Prüfgeräte nach ISO 17020 zu entsprechen.
  - Aktuell wird ein Prozess entwickelt, wie diese akkreditierte Kalibrierung in Kooperation mit den von der DAkkS akkreditierten Laboren/Kalibrierdienste ablaufen kann.

*noch keine Rechtsgrundlage