

Neuordnung der AU

Kfz-Gewerbe | Die Hardwarenachrüstung für Dieselfahrzeuge und die neuesten Entwicklungen bei der Abgasuntersuchung waren die zentralen Themen bei der Mitgliederversammlung des ZDK.



Posierten anlässlich der Mitgliederversammlung des ZDK in Travemünde (v. l.): Das ZDK-Präsidium mit Wilhelm Hülsdonk, Jürgen Karpinski und Thomas Peckruhn mit der Präsidentin des gastgebenden Verbandes Schleswig-Holstein, Nina Eskildsen.

Laut ZDK-Präsident Jürgen Karpinski steht das Diesel-Thema nach wie vor auf der Agenda des Kraftfahrzeuggewerbes. Anlässlich der Mitgliederversammlung seiner Organisation am

6. Juni in Travemünde sagte er, dass der ZDK sich erfolgreich für die Hardwarenachrüstung älterer Dieselfahrzeuge eingesetzt habe. Das sei ein weiterer wichtiger Schritt, Fahrverbote zu vermeiden und den Wert dieser Fahrzeuge zu stabilisieren: „Wir warten jetzt auf genehmigte Systeme. Die sollen in den nächsten Wochen kommen.“

Zum Beispiel habe die Firma Baumot kürzlich angekündigt, in diesen Tagen entsprechende Anträge beim Kraftfahrtbundesamt einzureichen. Die Autohäuser stünden bereit für den Einbau. Die Automobilhersteller und -importeure forderte Karpinski auf, mit den Anbietern von Nachrüstanlagen zu kooperieren.

Bundesinnungsmeister Wilhelm Hülsdonk ergänzte, dass sich einige Hersteller von Abgasreinigungssystemen nicht mehr um das Thema Nachrüstung bemühen würden, weil in der Verordnung des Bundesverkehrsministers die Hürden für die Nachrüstung sehr hoch gelegt worden seien. So dürfe zum Beispiel der Spritverbrauch nach dem Einbau nicht mehr als sechs Prozent steigen. Deswegen könnten viele Fahrzeuge nicht umgerüstet werden. Nach seiner Schätzung wären dadurch bereits 60 Prozent aller Massenfahrzeuge ausgeschlossen. Hoffnung gäbe es aber zum Beispiel für leichte Nutzfahrzeuge über 2,8 Tonnen. Hier wären keine Eingriffe in das Motormanagement nötig.

Kurzfassung

Der Anspruch an die technische Fahrzeugüberwachung steigt. Prüfingenieure dürfen in den Werkstätten nur noch solche Prüf- und Messeinrichtungen verwenden, die von einem akkreditierten Labor kalibriert wurden.

„Wir warten in den nächsten Wochen auf genehmigte Systeme zur Dieselnachrüstung.“

Jürgen Karpinski, ZDK-Präsident

Nach seinen Informationen stünde ein System des Zulieferers HJS für diese Fahrzeuge kurz vor der Genehmigung.

Neuordnung der AU

Karpinski unterstrich die Bedeutung der Abgasuntersuchung (AU) für die Betriebe. Sie sei ein wichtiger Kundenkontakt. Pro Jahr würden in Deutschland rund 25 Millionen AU durchgeführt. Davon entfielen etwa 14 Millionen auf die knapp 36.000 anerkannten AU-Werkstätten. Der technologische Fortschritt bringe es mit sich, dass die AU-Vorschriften fortlaufend angepasst werden müssen (siehe Kasten).

Im Jahr 2017 hätten die Werkstätten bei der AU rund 1,23 Millionen Mängel erfasst und 445.000 Fahrzeuge repariert, berichtete der ZDK-Präsident. Um diese Aufträge zu bekommen, müsse ein Betriebsinhaber aber auch bereit sein, die AU im Betrieb selbst durchzuführen. Karpinski warnte davor, die AU als unbequeme Last zu sehen und sie dem Prüfingenieur zu überlassen. Oder vielleicht auch den Betrieb nicht mehr als Prüfstützpunkt zu qualifizieren: Die Werkstatt als Prüfstützpunkt sei ein Image-Faktor und bringe Auslastung und Umsatz.

Schon bald dürfte auch die Prüfung der Fahrerassistenzsysteme Teil der Hauptuntersuchung werden. „Wer dafür als Betrieb nicht vorbereitet ist, wird dieses Geschäft auch ohne Prüfstützpunkt-Status verlieren – wenn er sich nicht um das dafür nötige Equipment kümmert und seine Mitarbeiter weiterbildet.“

Neues Akkreditierungssystem

Die Übertragung hoheitlicher Aufgaben gehöre zur Kern-DNA des Kraftfahrzeuggewerbes, so Karpinski weiter. Bund und Länder erhöhten aber den Druck, die Qualität bei der technischen Fahrzeugüberwachung aufrechtzuerhalten. Das heißt: mehr Aufwand für Sicherheit und

Kontrolle. Bund und Länder führen deshalb ein Akkreditierungssystem ein. Konkret bedeutet das: Die Prüfingenieure der Überwachungsorganisationen dürfen nur noch solche Prüf- und Messeinrichtungen verwenden, die von einem akkreditierten Labor kalibriert wurden. Bei Scheinwerfereinstell-Prüfsystemen und Bremsprüfständen gab es dafür viel zu wenig Kapazitäten. Deswegen haben das Kraftfahrzeuggewerbe und die Technische Akademie des Kraftfahrzeuggewerbes (TAK) ein eigenes Kalibrierlabor – TAK Cert – eingerichtet. TAK Cert darf inzwischen Scheinwerfereinstell-Prüfsysteme und Abgasmessgeräte kalibrieren. Weitere Akkreditierungen werden folgen.

Neues Register für Werkstätten

Nach der neuesten Verordnung müssen sich zudem alle anerkannten Kfz-Werkstätten bis zum Jahr 2020 einem akkreditierten System anschließen oder selbst akkreditiert sein. Um den zusätzlichen Aufwand für die Betriebe so gering wie möglich zu halten, entwickelte der Bundesinnungsverband gemeinsam mit den Landesverbänden ein System, das noch 2019 von der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkKS) anerkannt werden soll.

Dafür wurde ein Qualitätsmanagement-System aufgesetzt, das die bisherigen Strukturen zur Überwachung der

anerkannten Kfz-Werkstätten weitgehend übernimmt. In diesem Zusammenhang spielt die zentrale Prüfstützpunkt-Datenbank eine entscheidende Rolle. Dort werden die anerkannten Kfz-Werkstätten erfasst, ebenso ihre Mess- und Prüfeinrichtungen mitsamt den Kalibriernachweisen sowie den verantwortlichen Personen und Schulungsnachweisen. Sobald der Bundesinnungsverband über diese Akkreditierung verfügt, kann er für die Durchführenden in den Betrieben eine formelle Bevollmächtigung aussprechen, erläuterte ZDK-Geschäftsführer Technik, Werner Steber. Diese müssten dann nur noch eine Auftragserteilung ausfüllen, ansonsten wird sich für die Werkstätten nicht viel ändern.

Problematisch sei bei dieser Vorgehensweise noch, berichtete ZDK-Mann Werner Steber, dass derzeit nicht genug Kapazität im Markt ist, um die rund 100.000 Geräte in den Autohäusern zu kalibrieren. Denn Dieseltester und Benzintester zählen als je ein Gerät – auch wenn sie in einem Gehäuse zusammengefasst sind. Deswegen werde es wohl nicht gelingen, dass alle heutigen AU-Werkstätten zum 1. Januar 2020 einsatzfähig sein werden. Der Bundesinnungsverband werde sich deshalb um eine Übergangsregelung bemühen, da weder Betriebe noch der Verband für diese Verzögerungen verantwortlich seien.

Doris Plate

Fahrplan für die geänderte AU

Das Bundesverkehrsministerium hatte im vergangenen Jahr die Weiterentwicklung der Abgasuntersuchung in drei Stufen festgeschrieben:

- **Stufe 1:** Seit 1. Januar 2018 gilt die obligatorische Abgasmessung am Auspuff-Endrohr, kombiniert mit der OBD-Prüfung an Dieseln und Benzinern.
- **Stufe 2:** Zum 1. Januar 2019 wurden die Abgasgrenzwerte an allen Kraftfahrzeugen mit der Emissionsklasse Euro 6 angepasst.
- **Stufe 3:** Zum 1. Januar 2021 wird ein Verfahren zur Messung der Partikelanzahl an allen Dieselfahrzeugen eingeführt. Außer dem Messverfahren müssen hier noch die Grenzwerte definiert werden.