



**PM 08-08/2022**

Mittwoch, 17. August 2022

- ASA-Taskforce Radspieldetektoren gegründet
- Zusammenarbeit mit BMDV und BAST
- Ziel: Praxisgerechte Umsetzung der Richtlinie 2014/45/EU

### ***ASA-Taskforce Radspieldetektoren gegründet***

Die beiden Fachbereiche Prüfstände und Hebetechnik des ASA-Bundesverbandes der Hersteller und Importeure von Automobilservice-Ausrüstungen e.V. (ASA) haben vor wenigen Wochen eine gemeinsame „Taskforce Radspieldetektoren“ gegründet.

Leiter der Taskforce ist Robin Spaans, der von Ralf Koch (beide aus dem FB Prüfstände) unterstützt wird. Die Taskforce hat am 21. Juli ein erstes Meeting mit Vertretern von Werkstattausrüstungsherstellern aus den beiden Fachbereichen und Verantwortlichen aus dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) durchgeführt. „Dabei ging es vor allem darum, den aktuellen Stand in der Branche zu erfassen und mögliche Anforderungen für eine künftige technische Ausstattung der Werkstätten und Prüfstützpunkte mit Radspieldetektoren zusammen zu tragen“, sagt Robin Spaans.

#### ***Radspieldetektoren: Pflicht oder Option?***

Ursächlich für die Gründung der Taskforce waren zunehmende Unstimmigkeiten im Markt über die gesetzlichen Vorgaben. Hintergrund dieser Unstimmigkeiten ist die Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern.

Diese Richtlinie passt die Hauptuntersuchung schrittweise dem Stand der Technik an. So müssen z.B. die verwendeten Prüfeinrichtungen und -geräte ab dem 20. Mai 2023 den Mindestanforderungen nach Anhang III der Richtlinie genügen.

Das Problem: Die Frage, ob Radspieldetektoren künftig als Pflichtausstattung bei der Fahrzeughauptuntersuchung für Werkstätten und Prüfstützpunkte gelten, beantwortet die Richtlinie nicht eindeutig.



In der Richtlinie 2014/45/EU, Anhang I werden die Mindestanforderungen an die Prüfinhalte und empfohlene Prüfmethode beschrieben. Position „5. Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung“ erwähnt zwar Radspieldetektoren, aber nur als **erlaubt oder für Fahrzeuge über 3,5 t empfohlen**. Das stellt keine unmittelbare Ausrüstungspflicht für die regelmäßige technische Überwachung dar, was die EU-Kommission im Ausschuss für Verkehrs- und Betriebssicherheit (Roadworthiness Committee) auf Nachfrage der Mitgliedsstaaten indirekt bestätigt hat“, sagt Robin Spaans.

Auch in den Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie in die Praxis heißt es in Artikel 11 nur:

„Prüfeinrichtungen und -geräte“

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zur Durchführung der technischen Überwachung eingesetzten Prüfeinrichtungen und -geräte den technischen Mindestanforderungen nach Anhang III genügen.“

„In Anhang III werden dann die Radspieldetektoren unter Punkt 8. nur kurz und knapp definiert“, so Spaans.

### **Richtlinie 2014/45/EU - großer Interpretationsspielraum**

Allerdings lasse diese allgemeine Definition großen Interpretationsspielraum, der in der Praxis zwangsläufig zu mehr Fragen als Klarheit führen kann.

„Die Richtlinie kennt beispielsweise nur eine grobe Einteilung in Radspieldetektoren mit Platten für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und Platten für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. In der Praxis ist das ist viel zu ungenau und wird dem deutschen und europäischen Fuhrpark nicht gerecht, denn hier sind beispielsweise viele 5 Tonnen Transporter im Einsatz“, erläutert Robin Spaans. Zu klären und zu definieren sei aber nicht nur die Frage, bei welcher Tonnage eine Radspieldetektoren-Platte wie groß sein müsse. „Crafter, Sprinter etc. sind nicht unbedingt ein Fall für Lkw-Gelenkspieltester, auch wegen der Länge der Fahrzeuge, denn natürlich sind bei den Planungen in den Werkstätten und Prüfstellen auch die Fahr- und Rangierwege zu berücksichtigen“. Zudem sei der Plattenverfahrweg von Lkw-Radspieldetektoren (min. 95mm laut Richtlinie) für Wohnmobile und Transporter größer 3,5 Tonnen zu groß, so Spaans. Zu den Details gehöre außerdem, dass Radspieldetektoren, die im Bereich von Systemen zur Überprüfung der Einstellung der Scheinwerfer (SEPS) verbaut sind, bodeneben installiert sein müssen. Für Plattenoberflächen müssten darüber hinaus – wie bei Bremsprüfstands-Rollen – Reibwerte definiert werden, um exakte und reproduzierbare Grenzwerte zu erhalten. „Nur so lässt sich die Kraft/ das Losbrechmoment präzise berechnen“, erklärt Spaans.

### **Detailfragen klären**

Diese und weitere Detailfragen zur Umsetzung der Richtlinie 2014/45/EU in die Hauptuntersuchungs-Praxis soll die „Taskforce Radspieldetektoren“ im



Auftrag und in Zusammenarbeit mit BMDV/BASSt lösen. „Soll die neue Richtlinie den von EU-Kommission und -Parlament angestrebten Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten, muss der allgemein gehaltene Richtlinienentwurf durch präzise technische Vorgaben mit Leben gefüllt werden. Dieser Aufgabe widmen wir uns in den nächsten Monaten in der „Taskforce Radspieldetektoren“, sagt Robin Spaans abschließend.

### **Anlagen:**

Bild 1: Robin Spaans leitet die ASA-Taskforce Radspieldetektoren.

Bild 2: Beispiel eines integrierten Gelenkspieltesters für schwere Lkw/ Busse.

### **Weitere Informationen:**

Geschäftsstelle	Telefon: +49 8106 99960-27
ASA-Bundesverband	Fax: +49 8106 99960-34
Amselweg 2a	E-Mail: <a href="mailto:geschaeftsstelle@asa-verband.de">geschaeftsstelle@asa-verband.de</a>
85591 Vaterstetten	Internet: <a href="http://www.asa-verband.de">www.asa-verband.de</a>