



PG 11-22/ PI 04-11/ 2022
Donnerstag, 24. November 2022

Fachbereich Prüfstände leistet Basisarbeit für technische Richtlinien

- **Rückblick: Bremsprüfstands-Richtlinie nachgebessert**
- **Gelenkspieltester: ASA-Verband definiert Mindeststandards**
- **HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie: Neue Baumusterprüfung**

Ralf Koch, stellvertretender Leiter des Fachbereichs Prüfstände, skizzierte in seinem Vortrag im Rahmen der Jahrespressekonferenz 2022 des Bundesverbandes der Hersteller und Importeure für Automobil-Serviceausrüstungen e.V. (ASA) noch einmal die Entwicklung der Bremsprüfstands-Richtlinie 2021.

„Bei Sichtung des Entwurfs haben wir einige technisch fragwürdige Inhalte identifiziert und dieses innerhalb des Fachbereichs diskutiert. Im Ergebnis hat der Fachbereich Prüfstände eine ASA-Kommentarfassung abgestimmt und an den Ordnungsgeber übergeben“, sagt Ralf Koch. Dazu fand im Januar 2022 ein Treffen der beiden Fachbereichsleiter mit Vertretern des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sowie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Bonn statt. „Das Gespräch war insgesamt sehr konstruktiv. Wir konnten alle aus unserer Sicht kritischen Punkte in der BPS-RiLi vortragen. All unsere Fragen wurden ausführlich beantwortet und seitens des Ordnungsgebers auch die Hintergründe der neuen Anforderungen erklärt. Einen großen Teil der von uns vorgeschlagenen Änderungen hat man auch angenommen.“

Die Quintessenz dieses Gesprächs schlägt sich im Sommer 2022 in der Veröffentlichung der Korrekturfassung zur BPS-RiLi 2021 im Verkehrsblatt 13/2022 nieder.

Kernpunkte der geänderten BPS-RiLi 2021

- Baumusterzulassung nach BPS-RiLi 2021 gilt für neue Modelle ab 01.07.2022.
- Bereits nach RiLi 2011 zugelassene und weiter vertriebene Modelle müssen spätestens ab 01.01.2024 der neuen RiLi entsprechen und zugelassen sein.
- Baumusterzulassungen sind auf 5 Jahre befristet.
- Im Feld befindliche BPS nach RiLi 2011 genießen Bestandsschutz bis 2034.
- Entgegen der ursprünglichen Auslegung sind diese BPS ab 01.07.2022 nach den Vorgaben der RiLi 2021 zu prüfen und zu kalibrieren.
- Die bisherige „Stückprüfung“ wird durch die „Prüfung auf Kalibrierfähigkeit“ ersetzt.
- Der Arbeitsumfang verringert sich eher nicht (z.B. Ermittlung und Wichtung der Rollendurchmesser).
- Prüfergebnisse sind jetzt im Kalibrierschein integriert.



- Eine Sachkundes Schulung ist im Gegensatz zur BPS-RiLi 2011 nicht mehr gefordert; die Kompetenz der Kalibriertechniker soll bei der Akkreditierung des Prüflabors nachgewiesen werden.
- Hinterlegung der Gutachten und für die Kalibrierung relevanter Daten erfolgen künftig (ab Oktober 2023) in einer Herstellerdatenbank beim ASA-Verband.
- Die geforderte Offenlegung technischer Details (geistiges Eigentum der Hersteller) konnte nicht verhindert werden. Diese Daten sind den Prüfstellen und Kalibrierdienstleistern zur Verfügung zu stellen.
- BPS nach RiLi 2021 müssen mit einer Datenschnittstelle (ASA-Livestream) nach Leitfaden 1.2 ausgestattet sein (Bestandteil der Baumusterzulassung).
- Ein Novum der RiLi ist die Auslagerung der Anforderungen an die Datenschnittstelle (ehemals Anlage 3) in einen separaten Leitfaden unter Federführung des ASA-Verbandes. Künftig kann die Datenschnittstelle angepasst werden, ohne die RiLi zu verletzen (Änderungen sind begutachtungspflichtig).
- Bei einigen von den Herstellern vorgeschlagenen Anpassungen wurde auf EU-Vorgaben verwiesen (Rollenlänge, Schlupfgrenze, Beschränkung von Platten-BPS auf 3,5t GG).

VDI 5901-Ausschuss

Zur praktischen Umsetzung der Kalibrierrichtlinien wurde der VDI 5901 Ausschuss gegründet. Neben den allgemeinen Grundsätzen zur „Kalibrierung von Prüf- und Messmitteln im Kraftfahrzeugwesen“ (Blatt 1) entstehen spezifische Anweisungen zur Kalibrierung von BPS (Blatt 2) bzw. SEPS (Blatt 3). „Momentan befindet sich das Blatt 2 in der Finalisierung“, ergänzt Ralf Koch.

Gelenkspieltester – ASA-Verband definiert Mindeststandards

Die konstruktive Zusammenarbeit bei der praktischen Umsetzung der BPS-RiLi 2021 hat auch dazu geführt, dass der Verordnungsgeber das technische Know-how der Experten im ASA-Bundesverband bei einem neuen Vorhaben frühzeitig mit einbindet. Konkret beim Thema Gelenkspieltester. „Hier hat das BMDV den Verband gebeten, aus technischer Sicht Mindeststandards zu definieren, die ein Gelenkspieltester erfüllen können muss“, erklärt Ralf Koch.

Hintergrund ist die nicht eindeutig kommunizierte Anforderung an die Ausstattung von Prüfstützpunkten mit Prüfmitteln entsprechend der EU/2014/45.

Die Ausstattung mit Achsspieltestern zur Prüfung von Kfz mit einer zulässigen Gesamtmasse >3,5t ist „optional“, wie im Protokoll des „Committee on Roadworthiness“ vom 20. September 2018 beschrieben. „Das BMDV hat die optionale Ausstattung der Prüfstützpunkte bestätigt. Es gibt also keine Einführungspflicht zum Mai 2023, wie wiederholt behauptet wurde“, stellt Ralf Koch klar.

Wenn diese Geräte im Rahmen der HU verwendet werden, sollten sie gewisse Mindestanforderungen erfüllen. „Die Anforderungen aus o.g. EU-Richtlinie sind relativ unkonkret. Mittelfristig geht es um die verpflichtende Einführung von Achsspieltestern für Fahrzeuge über 3,5t“, ist Koch überzeugt. Insofern wurde der ASA-Verband vom BMDV gebeten "Technische Anforderungen für Achsspieltestern" für Fahrzeuge über 3,5 t zu erarbeiten.



Diese Aufgabe hat die Taskforce Gelenkspieltester übernommen, die sich für den ASA-Verband aus Mitgliedern der Fachbereiche Prüfstände und Hebetchnik zusammensetzt. „Den Vorsitz hat Robin Spaans übernommen. Eingebunden sind ebenfalls Vertreter des Handwerks und der Überwachungsorganisationen“, so Koch.

Im September 2022 hat die Taskforce den Verantwortlichen bei BMDV und BASt einen ersten Entwurf dieses Anforderungspapiers übergeben. Dieser befindet sich nach Rückmeldung in der 2. Entwurfsstufe (Stand Nov 2022).

Eckpunkte des Anforderungskatalogs

Der Achs- und Gelenkspieltester ist für die Verwendung in Werkstätten auf Hebebühnen und Arbeitsgruben geeignet. Weil Fahrwerksgelenke an modernen Fahrzeugen immer größer und steifer werden, ist gefährliches Spiel mit bloßer Muskelkraft kaum mehr festzustellen. Daher ist der Einsatz eines Achs- und Gelenkspieltester von Nöten, um diese Mängel aufzudecken.

Für den Test werden zwei Prüfplatten vorwärts oder seitwärts mittels Kabel- oder Funkhandlampe gesteuert. „Durch das Verspannen der Achsgeometrie kann man unzulässiges Spiel an Gelenken, Spurstangenköpfen und Achsschenkeln bei nicht angehobener Achse erkennen“, erklärt Ralf Koch.

„Die EU 2014/45 spezifiziert nur den Einsatz für die Prüfung von Kfz >3,5t GG. Das ist aus Sicht der Hersteller nicht passend für Kfz bis zu 7,5t GG (zu großer Verfahweg und Schubkraft). Daher schlagen wir eine Unterscheidung in unterschiedliche Fahrzeuggewichtsklassen vor“.

Das ASA-Dokument spezifiziert die Anforderungen an elektrohydraulische Achs- und Gelenkspieltester, wie:

- Größe und Beschaffenheit der Prüfplatten
- Bewegungsrichtungen (gleich-/ gegenläufig)
- Verfahweg und -geschwindigkeit
- Bedienung (Handlampe mit Totmannschaltung)

SEP – Neue Baumusterzulassung ab 2023

Ihre technische Kompetenz haben die Experten im ASA-Verband, insbesondere aus dem Fachbereich Prüfstände, auch bei der Neufassung der Richtlinie für die Prüfung von Scheinwerfer-Einstell-Prüfgeräten eingebracht. Diese wurde am 15. September 2020 im Verkehrsblatt 17/2022 veröffentlicht und löst die Vorgängerversion aus dem Jahr 1981 ab.

„Der FB Prüfstände war in die Ausgestaltung involviert und unsere Kommentare wurden weitestgehend berücksichtigt“, sagt Ralf Koch. Ab 1. Januar 2023 tritt die neue Richtlinie nun für alle ab diesem Datum hergestellten Geräte in Kraft.

„Ausschlaggebend ist hierbei das Produktionsdatum auf dem Typenschild des Gerätes“, so Koch.

Keine Auswirkungen auf Betreiber

Für Betreiber ist wichtig zu wissen, dass die neue Richtlinie für sie keine Auswirkung hat. „Da viele Hersteller ihre Geräte auf Lager produzieren werden mit Sicherheit im ersten



Halbjahr 2023 und darüber hinaus noch zahlreiche Geräte nach alter Richtlinie ausgeliefert werden. Dem Kunden entstehen dadurch keinerlei Nachteile“, betont Ralf Koch.

Zum aktuellen Zeitpunkt laufen bei den meisten, im ASA Verband vertretenen Herstellern, noch die Zulassungen beim TÜV Nord.

„Der Zeitraum bis zum Jahresende ist sicher sehr sportlich. Aus Sicht des ASA Verbandes gibt es aktuell jedoch keinen Anlass für eine Verlängerung der Frist 01.01.2023“, sagt Koch abschließend

Weitere Informationen:

Geschäftsstelle	Telefon: +49 8106 99960-27
ASA-Bundesverband	Fax: +49 8106 99960-34
Amselweg 2a	E-Mail: geschaeftsstelle@asa-verband.de
85591 Vaterstetten	Internet: www.asa-verband.de