

DAS LÄUFT NICHT RUND

Die Umsetzung der Bremsprüfstandsrichtlinie geht weiterhin nur schleppend voran. Jetzt hat der Gesetzgeber einen weiteren Stolperstein in den Weg gelegt: Seit Januar ist eine erweiterte Stückprüfung mit Kalibrierung vorgeschrieben – doch bis jetzt gibt es kein zugelassenes Kalibrierverfahren.

OTTMAR HOLZ

WAS IST KALIBRIERUNG?

Unter Kalibrierung versteht man den Vergleich von Messungen eines Prüfmittels mit den Werten eines genaueren Normal nach einem dokumentierten Verfahren mit dem Ziel, Abweichungen zu erkennen und aufzuzeichnen. Das Wörterbuch der Metrologie (VIM) definiert: „Kalibrieren umfasst die Tätigkeiten zur Ermittlung des Zusammenhangs zwischen den ausgegebenen Werten eines Messmittels [...] und den bekannten Werten der Messgröße unter bekannten Bedingungen.“ Dabei kann zusätzlich die Einhaltung vorgegebener Toleranzen überprüft und gegebenenfalls ein Abgleich durchgeführt werden. Der Begriff Kalibrierung beinhaltet diesen Abgleich jedoch nicht zwangsläufig. Durch die Kalibrierung von Prüfmitteln wird deren Funktion und Genauigkeit überprüft und im Kalibrierschein dokumentiert. Nach Reparaturen und Wartungsarbeiten muss immer eine Kalibrierung erfolgen. Die verwendeten Normale müssen rückführbar auf nationale Normale sein. Quelle: esz AG

Seit 2011 rollt der Tsunami Bremsprüfstandsrichtlinie auf die Werkstätten zu – und genau wie die Badenden am Strand schenken viele dem unaufhaltsam heranrückenden Datum 31.12.2019 noch keine große Beachtung. So dürften immer noch rund 15.000 Werkstätten einen Prüfstand benutzen, der die Anforderungen der Richtlinie nicht erfüllt – und genießen den Bestandsschutz, den ihnen der Gesetzgeber großzügig gewährt. Doch diese Sicherheit könnte trügerisch sein. Seit dem 1. Januar gelten für Prüfstände, auf denen die Bremsen bei der Hauptuntersuchung eines Fahrzeugs geprüft werden, die Vorschriften der „Regelung über abweichende Anforderungen von den Nummern 6.2.6. und 6.2.7. der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 nach Anlage VIIIb, Nummer 2.1b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)“. Was verbirgt sich hinter dieser mit heißer Nadel gestrickten Verordnung? Die im zweijährlichen Turnus vorgeschriebene Stückprüfung wird um eine Kalibrierung erweitert. Die



Foto: Holz

Ohne diese Datenschnittstelle wird es ab 2020 keine HU mehr in Ihrem Betrieb geben.

Umsetzung erfolgt häppchenweise. So sehen die abweichenden Anforderungen der Regelung, die im Bundesverkehrsblatt 14/2016 mit der Nummer 115 verkündet wurde, unter anderem vor, dass der Rollendurchmesser von Bremsprüfständen gemessen und bei der Bremskraftumrechnung kompensiert werden muss. Zudem

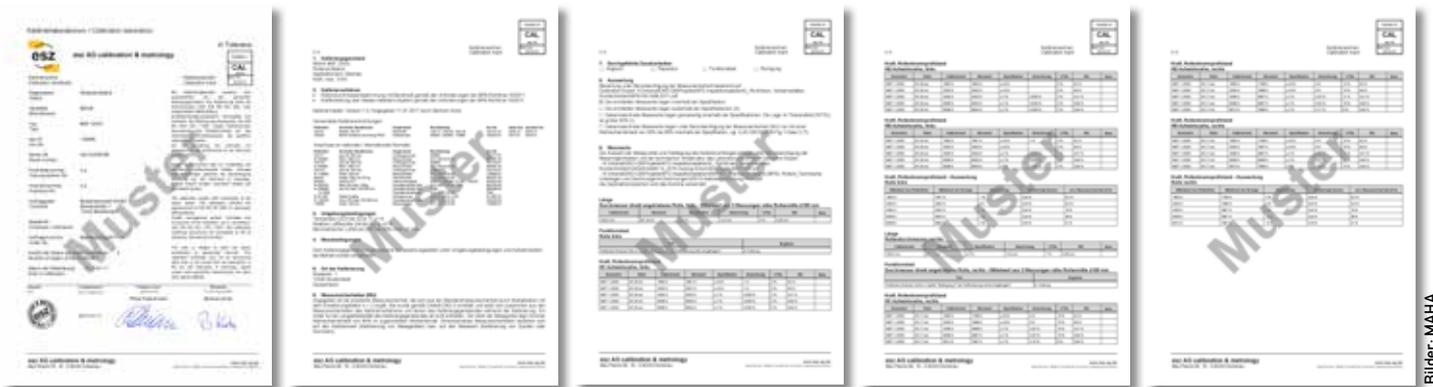
„Bis heute (Stand 6.2.2017) wurden über 150 Sachkundige geschult und befähigt.“

ESZ AG CALIBRATION & METROLOGY



Bild: Nussbaum

Der Rollenzustand wird in Zukunft eingehender geprüft, denn wenn schon der Durchmesser nicht passt, kann die Messung insgesamt nicht stimmen.



Bilder: MAHA

So wird ein DAkkS-konformer Kalibrierschein wahrscheinlich aussehen. Noch gibt es keine seriösen Schätzungen, aber die Vielzahl der einzutragenden Messwerte dürfte den Preis für die zweijährlichen Prüfungen erheblich verteuern.

muss die rückführbare Kalibrierung in drei Messreihen erfolgen. Abschließend muss der Durchführende zusätzlich zum gewohnten Prüfbericht einen normenkonformen Kalibrierschein nach DAkkS-DKD-5-Vorgaben ausstellen.

Das kann bis zum 31.12.2017 ein Sachkundiger erledigen, wenn er von einem anerkannten Kalibrierdienst bevollmächtigt wurde. Praktisch alle Bremsprüfstandhersteller haben die esz AG calibration & met-

rology, einen von der DAkkS akkreditierten Prüfdienstleister mit der Schulung ihrer Sachverständigen beauftragt. Da die Verordnung erst seit dem 1.7.2016 bekannt ist, gab es keine vorbereiteten Lehrgänge; genauso gibt es bis zum heutigen Tag kein akkreditiertes Prüfverfahren für die Bremsprüfstände. Mit Stand 6.2.2017 wurden von der esz AG 150 Sachkundige geschult und befähigt. Zur Erinnerung: In Deutschland gibt es etwa 40.000 Bremsprüfstände -

20.000 erweiterte Stückprüfungen sind also rein rechnerisch 2017 fällig. Davon wurde jedoch noch keine einzige korrekt erledigt, denn es gibt bis dato auch noch kein von der DAkkS anerkanntes Prüfverfahren.

Bestandsschutz ausgehebelt?

Diese erweiterte Stückprüfung durch den Sachverständigen gilt 2017, ab 2018 wird die rückführbare

RÜCKFÜHRBARKEIT

Sie ist nur dann erreicht, wenn alle bei der Kalibrierung eines Prüfmittels verwendeten Normen einen eindeutigen Bezug zu nationalen Normen haben. Dazu müssen die verwendeten Normen entweder direkt mit den nationalen Normen oder mit ihrerseits rückführbaren Normen kalibriert und diese Kalibrierungen dokumentiert werden. So entsteht von jedem Prüfmittel eine ununterbrochene Kette (Rückführkette), also eine Art verfolgbare „Stammbaum“ zum zugehörigen nationalen Normal. Sind nationale Normale nicht verfügbar, können stattdessen auch internationale Normale, physikalische Naturkonstanten oder vorgegebene Prozeduren zur Verkörperung einer Größe verwendet werden. Nur durch die Rückführbarkeit sind eindeutige Messungen möglich, die auch international reproduzierbar bleiben.

Quelle: esz AG

Kalibrierung (nach heutigem Stand) nur noch von einem Kalibrierdienst durchgeführt werden dürfen. Entsprechend laufen derzeit von wohl jeder Prüfgesellschaft entsprechende Anträge, von der DAkkS als Kalibrierdienstleister akkreditiert zu werden. Nicht zuletzt strebt dies auch der ZDK an.

Die Stückprüfung gilt ausnahmslos für alle Prüfstände, also auch für solche, die der Bremsprüfstandsrichtlinie 2011 nicht entsprechen! Wenn der Prüfstand fällig ist, muss er nach den neuen Richtlinien geprüft werden. Ob die Prüfstandshersteller allerdings entsprechende Verfahren auch für diese „alten Schätzchen“ nachreichen? Wie gesagt: Keine Stückprüfung mit Kalibrierung - keine HU auf diesem Prüfstand.

Auch für die Besitzer eines Prüfstands, dessen Hersteller im Ausland sitzt oder mittlerweile nicht mehr existiert, wird es eng. Frank Beaujean, der Präsident des ASA-Verbands erwartet zwar keine Marktaustritte von aktuellen ausländischen Marktteilnehmern. Potentielle Neueinsteiger dürften ihre Risikobewertung eines Markteintritts



Niemand weiß genau, wie viele dieser „alten Schätzchen“ noch im Einsatz sind.

unter diesen Umständen allerdings neu überdenken. Auch das könnte deutliche Folgen für die Marktversorgung mit Prüfständen haben, denn die Produktions- und Installationskapazität wird voraussichtlich nicht ausreichen, um den Kaufwunsch jeder Werkstatt zu bedienen.

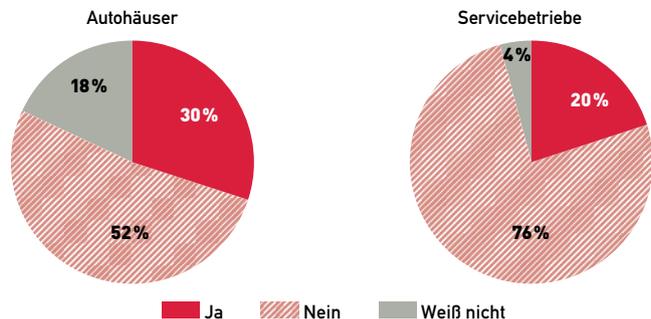
Neue Chance für den Plattenprüfstand

An einer anderen Front scheint es dagegen Entwarnung zu geben. Die Pressestelle des ASA-Verbands teilte auf Anfrage mit, dass die seit 2011 geforderte Datenübertragung per ASA-Livestream-Schnittstelle inzwischen auch beim Plattenprüfstand funktionieren soll. Bereits im März 2017 (also

nach nur sechs Jahren) scheint das „Zeitstempel“-Problem endlich gelöst. Die Hersteller von Plattenprüfständen und die FSD haben sich auf ein einheitliches ASA-Livestream-Plattenprüfstandsprotokoll geeinigt und diese Vorgabe schriftlich hinterlegt. Somit ist die technische Lösung gesichert. Diese Ergänzungen sind in der Anlage 3 der zu überarbeitenden Bremsprüfstandsrichtlinie-„2017“ hinterlegt und nicht mehr Teil der Diskussionen der laufenden Gremienarbeit. Die Funktionalität wurde vom FSD als zentraler Stelle bis heute nicht im Feld ausgerollt. Eine redaktionelle Anfrage an den FSD nach einem „Vorzeigebetrieb“ blieb bis heute unbeantwortet. Es bleibt leider spannend. ©

ERFÜLLT IHR BREMSPRÜFSTAND DIE AKTUELLE PRÜFSTANDSRICHTLINIE ?

Quelle: BBE/»kfz-betrieb«



Die kommende Prüfstandsrichtlinie in puncto ASA-Livestreamschnittstelle, Rollendurchmesser und Prüfgeschwindigkeit erfüllen 30 Prozent der Prüfstände in den Autohäusern, bei den Servicebetrieben beträgt der Anteil 20 Prozent.