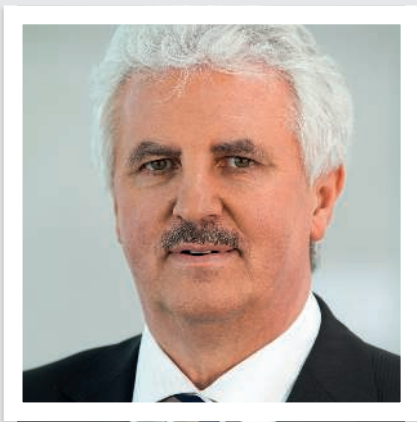




## Nachgefragt



### Weitere Themen:

- Die SNCT ist interessiert
- Der „Kompass“ hilft
- Kurz und knapp
- Untersuchungsstellen-Management
- Der Winter kommt bestimmt



Verein für Qualitätsmanagement  
in der Fahrzeugüberwachung e.V.

Volmerstr. 8 · D - 12489 Berlin

Telefon (030) 817 999 33

Telefax (030) 817 999 355

E-Mail [info@qmev.de](mailto:info@qmev.de)

Web [www.qmev.de](http://www.qmev.de)

Mit einer Umfrage bzgl. der Eignung der Prüfstützpunkte gemäß der neuen SEP-Richtlinie, hat der QM-Verein bei seinen Mitgliedern nachgefragt, wie diese den Vorbereitungsstand der Prüfstützpunkte (PSP) auf das volle Inkrafttreten der Richtlinie einschätzen. Zwischen April und Oktober diesen Jahres wurden mehr als 10.000 Stützpunkte durch Prüfer bzw. Auditoren in Augenschein genommen. Dabei galten folgende Eckdaten und Rahmenbedingungen: 1. Es handelte sich um eine rein visuelle Inaugenscheinnahme des PSP; 2. Die getroffenen Feststellungen beruhen auf fachlich subjektiver Einschätzung der erfassenden Personen und 3. Die Angaben wurden unter Gewährleistung des Datenschutzes erhoben.

Die Zwischenauswertung dieser Momentaufnahme der Prüfengeure zeigt, dass noch sehr viele Werkstätten, in denen gegenwärtig Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO durchgeführt werden, die strenger Forderungen der neuen SEP-Richtlinie nicht erfüllen. In mehr als 47 % der Werkstätten scheint die Aufstellfläche für das Fahrzeug noch nicht den engen Grenzen im Rahmen des Prüfsystems zu entsprechen und es besteht erheblicher Handlungsbedarf. Etwa 20 % der Aufstandsflächen der Fahrzeuge sind aus gegenwärtiger Sicht ohne zusätzlichen Aufwand auch nach den neuen Regeln nutzbar. Noch mehr Handlungsbedarf gibt es scheinbar bei den Aufstellflächen für die Scheinwerfer-Einstell-Prüfgeräte.

Hier sind die Experten der Meinung, dass noch nicht einmal die Hälfte der Flächen ohne deutlichen Nachbesserungsbedarf weiter genutzt werden kann. Aus Sicht der PI sind lediglich etwa 15 % der SEP-Flächen nach neuer Rili weiter nutzbar. Die Vielfalt der unterschiedlichen Messsysteme lässt keine zuverlässigen Schlüsse zu Zustand und Eignung der SEP zu.



Foto: Maha

Fazit ist, dass in sehr vielen Prüfstützpunkten bzgl. der höheren Anforderungen der HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie noch einiges zu tun ist. Man sollte den Stichtag, der vom Ordnungsgeber möglicherweise ins Jahr 2018 verschoben wird, nicht aus den Augen verlieren und in Zusammenarbeit mit den betreuenden Prüforganisationen möglichst zügig nach gangbaren Lösungen suchen.

Dr. Gerd Neumann

## Kurz und knapp

### FUV im Bundesrat

Die Sondersitzung des BLFA TK Ende August 2016 hat die letzten Änderungen im Entwurf der neuen Fahrzeug-Untersuchungs-Verordnung (FUV) eingearbeitet. Nach der Ressort- und Verbandsanhörung geht dann der Vorschlag der neuen Verordnung zur Diskussion in den Bundesrat. Damit sind die Weichen für die Verabschiedung der FUV für 2017 gestellt.

### Ergebnisse des ersten Halbjahres 2016

Der QM-Verein hat die Ergebnisse der Auditoren für das erste Halbjahr 2016 analysiert und ausgewertet. Die Stichprobe der durchgeführten Nachkontrollen ist statistisch gesichert und gibt ein neutrales Bild der Qualitätsentwicklungen in der Fahrzeugüberwachung. Für das 1. Halbjahr 2016 wurden 3.114 UN ausgewertet. Sowohl bei der Plakettenübereinstimmungsquote, als auch der Ergebnisquote sind die Werte auf einem stabil hohen Niveau. Erstere liegt bei 95,8 Prozent (+ 0,2 %) und die Ergebnisquote stieg um 0,1 %. Der ausführliche Bericht zum 1. HJ 2016 wurde auf dem AKE am 13.09.2016 vorgestellt.

### FSD.HU21 Version 4.9

Die Version 4.9 des FSD.HU21 wurde am 26.07.2016 freigegeben. Mit dieser Version ändern sich die Softwareanforderungen. Ab sofort ist das .NET-Framework 4.6. Mindestvoraussetzung. Aus Kompatibilitätsgründen wird auch das UN-Dokumentations-Tool entsprechend angepasst.

## SNCT ist interessiert

Die SNCT - Nationale Gesellschaft für technische Überwachung (Société nationale de contrôle technique) interessiert sich für das deutsche Modell der Qualitätskontrolle des QM-Vereins

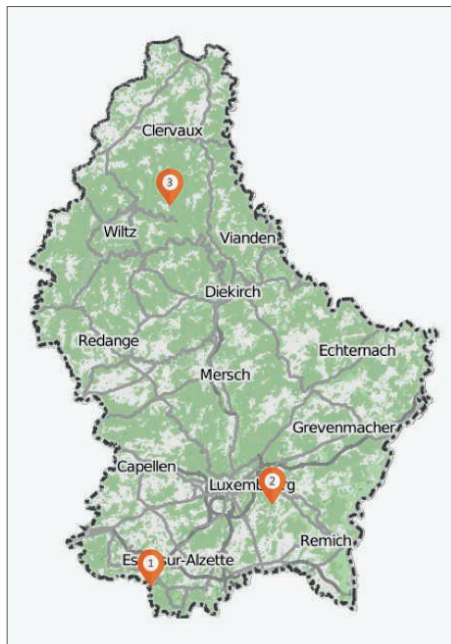


Bei seinem Besuch Anfang Juli diesen Jahres erläuterte Viktor Kretzschmann, Leiter der Geschäftsstelle des QM-Vereins, das wettbewerbsübergreifende Modell der Unangekündigten Nachkontrollen, wie es in Deutschland seit 8 Jahren erfolgreich praktiziert wird. Die Kollegen der SNCT in der Zentral-Prüfstelle Sandweiler waren sehr an der neutralen Qualitätskontrolle in Deutschland interessiert, denn in Luxemburg wurde die Fahrzeuguntersuchung im Februar 2016 liberalisiert, der Markt für weitere Anbieter geöffnet.

Die SNCT ist aus einer staatlichen Stelle hervorgegangen, die in Luxemburg die Fahrzeugüberwachung, der rund 425.000 im Verkehr befindlichen Kfz., durchführt. Bisher sind die Prüfstellen in Esch-sur-Alzette (1), Sandweiler (2), Wilwerwiltz (3) und Bissen die einzigen in Luxemburg.

Im Großherzogtum soll künftig, ähnlich wie in Deutschland, unter den Bedingungen des Wettbewerbs sichergestellt werden, dass die Qualität nicht zum „Spielball“ zwischen den Anbietern wird. Eine Adaption des deutschen Modells der Qualitätskontrolle wäre vorstellbar.

Quelle Karte: <http://www.guichet.public.lu/citoyens/de/organismes/societe-nationale-contrôle-technique>



## Fakten zur HU in Luxemburg

- etwa 8 Wochen vor Ablauf der Prüfbescheinigung Information per Post
- Aufforderung zur online oder telefonischen „Terminvereinbarung“ bei einer SNCT-Prüfstelle – Terminkunden werden vorrangig bedient.
- Möglichkeit, die Prüfung in einer Werkstatt, die eine Zulassung für technische Prüfungen hat, durchzuführen
- Periodizität der HU: 4-2-1-1

# Wenn es unübersichtlich wird, hilft der „Kompass“



Interview mit Gunter Bohnenberger, QM-Fachkraft der Region Baden-Württemberg Süd vom TÜV SÜD und Regionaler Koordinator des QM-Vereins der Region 4

**QM-Verein:** Herr Bohnenberger, Sie sind schon über Jahre als QM-Fachkraft unterwegs,

waren Auditor für den QM-Verein, jetzt koordinieren Sie die Arbeit in der Region 4, sind Sie mit den Qualitätskennzahlen in BW zufrieden?

**Bohnenberger:** In Qualitätsfragen wäre Zufriedenheit fatal, denn dabei würde man den Blick für das Wesentliche verlieren. Es klingt immer wieder etwas „abgedroschen“, aber es gilt nach wie vor der Grundsatz, als Mensch ist man nicht unfehlbar. Es schleichen sich hin und wieder Fehler ein, vor allem, wenn sich trotz unterschiedlicher Rahmenbedingungen bestimmte Prüfrouтины gebildet haben.

**QM-Verein:** Sie meinen die häufig diskutierten unterschiedlichen Rahmenbedingungen bei der HU in den Prüfstützpunkten, die Sie ja auch bei eigenen HU und Audits selbst erlebt haben?

**Bohnenberger:** Genau das ist der Punkt. Der Prüfenieur ist zum Glück keine Maschine und so kommt es schon vor, dass die verschiedenen Abläufe in einer Werkstatt einmal ablenken können. Sei es die andere Reihenfolge der Prüfschritte oder die Suche nach dem Scheinwerfeinstellgerät. Hier kann dann mitunter ein festgestellter Mangel bei der Dokumentation vergessen werden.

**QM-Verein:** Das heißt, der Prüfenieur muss den Überblick behalten?!

**Bohnenberger:** Genau darauf kommt es an. Die räumlichen Gegebenheiten in

einem Stützpunkt können den Prüfenieur während der HU schon mal von einem Prüfschritt zum anderen „springen“ lassen. Das haben, glaube ich, alle im Prüfgeschäft Tätigen, bei ihren Analysen ähnlich festgestellt. Deshalb haben wir beim TÜV SÜD ein spezielles Konzept erarbeitet, wie wir dem Prüfenieur eine Hilfestellung geben können, wenn es unübersichtlich wird. Er soll bei der Arbeit immer die entsprechende Ausrichtung haben und somit den Überblick behalten.

**QM-Verein:** Das geschieht bei Ihnen mit welchen Mitteln bzw. Methoden?

**Bohnenberger:** Es klingt fast banal, hilft aber wirklich sehr effektiv. Wir nennen es HU-Prüfkompass. Denn gerade die immer komplexer werdende HU, mit mehr Elektronik, neuen Baugruppen/Systemen, modernen Prüfmitteln, dem Einsatz von HU-Adapter etc. können den Prüfenieur hin und wieder „vom Weg“ abkommen lassen. Der „HU-Kompass“ lässt den Prüfenieur strukturiert arbeiten. Der Prüfprozess wird in Sektionen eingeteilt: Vorbereitung, Prüfung, Dokumentation und Abschluss.

In den Sektionen gibt es dann nochmals eine Feingliederung: innen, außen, oben, unten, vorn und hinten etc.

So aufbereitet und vom Prüfer verinnerlicht, können wir einen hohen Gesamtwirkungsgrad einer HU erreichen. Dieser Wirkungsgrad setzt sich logischerweise aus Teilmengen zusammen wie u. a. die vollständige Mangelerkennung, die richtige Mangelbewertung und die vollständige Dokumentation. Hoher Gesamtwirkungsgrad bedeutet hohe Qualität, zu der wir vom Gesetzgeber verpflichtet sind und die der Kunde von uns erwartet.

FORTSETZUNG AUF SEITE 4

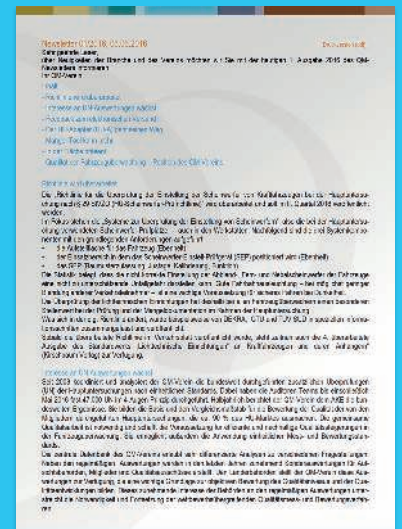
## Kurz und knapp

### Auswertung und Analyse zur Fristüberziehung

Der QM-Verein führt gemeinsam mit der IVT Research GmbH Mannheim ein Projekt „Analyse der Entwicklung und Folgen nicht fristgerecht durchgeführter Hauptuntersuchungen“ durch. Ergebnisse und konkrete Handlungsvorschläge sollen im IV. Quartal 2016 vorliegen.

### Newsletter kommt an

Der QM-Newsletter erscheint jetzt regelmäßig zweimal pro Jahr. Das Feedback zeigt, dass die elektronische Variante gut ankommt. Regulär und anlassbezogen wird über Neuigkeiten, Schwerpunktthemen und auch über Entwicklungen in puncto Qualität der Fahrzeuguntersuchung informiert. Das Printmedium QM-Journal erscheint parallel zum QM-Newsletter.



**QM-Verein:** Welche Rolle spielt der „Kompass“ bei den UN?

**Bohnenberger:** In letzter Zeit konnten wir, gerade was die „nachkontrollierte“ Qualität der HU betrifft, positive

Ergebnisse dokumentieren. Der „Kompass“ ist Bestandteil unserer Aus- und Weiterbildung und wird durch die PI zunehmend effizienter angewendet. Die Qualitätskennziffern sind auf sehr hohem Niveau stabil bzw. wurden punktuell noch gesteigert. Falls bei den UN Abweichungen festgestellt werden,

unterstützen wir unsere Kollegen zielgerichtet mit dem „Kompass“, um der Prüftätigkeit immer die richtige „Orientierung“ zu geben.

**QM-Verein:** Vielen Dank für das Gespräch.

## Untersuchungsstellen-Management und neue Programmversion in Mecklenburg-Vorpommern im Test

Im Projekt „Untersuchungsstellen-Management“ (US-Management) begann im September 2016 der organisationsinterne Test der neuen Version (4.1) des Programms zur Dokumentation der Unangekündigten Nachkontrollen (UN). Ab Oktober wird die 4.1 in der Pilotregion Mecklenburg-Vorpommern von einzelnen Auditoren in der Praxis getestet. Am Projekt beteiligen sich DEKRA, FSP, GTÜ und TÜV Nord.

Es geht darum, die neu eingerichteten Funktionalitäten: Dokumentation der sogenannten Fehlversuche, d. h., der Besuch in der Untersuchungsstelle bei nicht erfolgter UN und das Vorhalten von Informationen, wann die letzte UN oder ein Fehlversuch stattgefunden haben - ausgiebig zu testen.

Beide Funktionen dienen in erster Linie der Optimierung und Unterstützung der Tätigkeit der Auditoren. Andererseits

kann so aber auch das flächenmäßige Wirken der zusätzlichen Qualitätsarbeit des QM-Vereins besser dokumentiert und ausgewertet werden. Das Ausrollen des Projektes nach erfolgreichen Tests wird dann Bundesland für Bundesland vorgenommen. Mit den entsprechenden schrittweise zunehmenden Rückmeldungen gibt dann eine gesamte „UN-Deutschlandkarte“ ein detailliertes Bild über Verteilung und Intensität der Nachkontrollen bzw. der noch „dünn“ kontrollierten Gebiete.

## Der Winter kommt bestimmt



### Winterreifen neu definiert

Am 24.06.2016 wurde der EU-Kommission ein Vorschlag für eine 52. Änderungsverordnung zum Straßenverkehrsrecht zur Notifizierung vorgelegt. Die Stillhaltefrist gilt bis 26.09.2016. Dort wurde die

Winterreifendefinition neugefasst und präzisiert. Sie dient der Untermauerung der bereits im Jahr 2010 eingeführten situationsabhängigen Winterreifenpflicht und soll damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Es werden klar definierte Anforderungen für Winterreifen in die StVZO aufgenommen und auch die Gruppe der Kraftfahrzeuge, die der Winterreifenpflicht unterliegen, angepasst. Der neue Bußgeldtatbestand in der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) bezüglich der Verantwortung des Fahrzeughalters „für die Inbetriebnahme von Kraftfahrzeugen mit unzulässiger Bereifung bei winterlichen Wetterverhältnissen aufgenommen“,

sieht Bußgelder bis zu 75 Euro vor.

Die in der Verordnung vorgeschriebenen technischen Anforderungen an Winterreifen dokumentiert das neue Reifensymbol.



Übergangsbestimmungen (bis 30.09.2024) stellen sicher, dass Reifen mit der M+S Kennzeichnung weiterhin bei der üblichen verschleißbedingten Nutzungsdauer gefahren werden können. Bereits jetzt sind im Markt erhältliche Winterreifen überwiegend mit dem nun gültigen Reifensymbol gekennzeichnet.

Ein Unternehmen von:



Partner des TÜV Rheinland

