

*Mit der HU-Scheinwerferprüfrichtlinie aus 2014 wird die Prüfung der Scheinwerfer im Rahmen einer HU nur noch mit einem sog. Scheinwerferprüfsystem – bestehend aus je einer Aufstellfläche für das Fahrzeug und das Scheinwerferprüfgerät (SEP) sowie das SEP selbst – zulässig sein.*

Darüber hinaus ist dieses System zukünftig ortsfest. Konnte bisher in jedem Bereich der Werkstatt geprüft werden, so ist dieses nunmehr nur noch an dem oder den eingerichteten, eingemessenen, abgenommenen und markierten System(en) zulässig. Die Abnahme des Systems ist zukünftig durch ein Prüfprotokoll nachzuweisen. Bereits für die 2017 fälligen Überprüfungen der SEP ist diese Richtlinie auf die Systeme anzuwenden. Darüber hinaus gelten ausschließlich im Jahr 2017 noch sog. abweichende Anforderungen speziell für die Überprüfung des SEP. Neben den zulässigen Neigungen ist es speziell die Anforderung an die Ebenheit des Bodens, die darüber entscheidet, ob ein System geeignet ist oder nicht.

Erste Überprüfungen zeigten, dass die Böden die Anforderungen erfüllen, die oftmals angebotenen alternativen Nivellierflächen oder gar umfangreiche Arbeiten am Hallenboden

sind daher unnötig, weil auch sehr kostenintensiv. Anders sieht es hingegen bei den SEP selbst aus. Die Mängelquote war überraschend hoch und sofern eine Neuinvestition angedacht ist, sollte darauf geachtet werden, dass das neue Gerät einen Prüfschirm hat, mit dem auch zukünftig LED-Matrix-Scheinwerfer eingestellt werden können. Ob das Gerät analog oder digital sein sollte, ist oft eine Philosophie und nicht nur reine Kostenfrage. Sofern das Gerät auch noch über einen elektronischen Niveaueausgleich verfügt, ist die Ebenheit der Aufstellfläche des SEP im Rahmen der Überprüfung des Systems als erfüllt anzusehen. Die Überprüfung dieser Systeme dürfen nur noch Sachkundige durchführen. Interessierte Betriebe können sich u. a. an die örtliche Kfz-Innung wenden.

Mit dem Inkrafttreten der HU-Scheinwerferprüfrichtlinie ist eine gegenüber der bisherigen Prüfpraxis deutlich umfangreichere Prüfungs- und Dokumentationspflicht verbunden. Die Prüfintervalle sind nach einer Erstabnahme in Abständen von max. 24 Monaten wiederkehrend und die Prüfprotokolle sind dabei fünf Jahre aufzubewahren. Viele Betriebe werden im Rahmen der nächsten fälligen Prüfstützpunkt- oder Prüfplatzprüfung erstmalig dieser Thematik gegenüberstehen, spätestens jedoch am 02.01.2018,

denn ab diesem Zeitpunkt werden die Überwachungsorganisationen ein System fordern müssen, welches der Richtlinie entspricht. Kurz gesagt: „**Kein System – keine HU!**“ Der Vorordnungsgeber definiert die Ausnahme für den Einsatz eines SEP im Rahmen einer HU übrigens wie folgt, und damit im Wesentlichen zutreffend im Bereich Land- und Baumaschinen:

- ▶ **Kraftfahrzeuge mit  $v_{\max}/\text{zul.} \leq 40\text{km/h}$**
- ▶ **Kraftfahrzeuge, deren Scheinwerfer (Abblend- und Fernlicht sowie Nebenscheinwerfer) aufgrund ihrer Anbauhöhe mit einem SEP nicht mehr geprüft werden können  $H > 1,40\text{m}$**

Wer nun aber glaubt, er sei damit fein raus, der irrt. Denn kann kein SEP eingesetzt werden, so müssen die Scheinwerfer mittels Prüffläche (Anl. 1 i.V.m. Anl. 2 der RiLi) geprüft werden. Die dazugehörige Aufstellfläche für das Fahrzeug muss dabei der Richtlinie entsprechen. Damit muss jeder Betrieb mindestens über eine geeignete Aufstellfläche verfügen!

**Für Rückfragen steht Dipl.-Ing. Michael Ollesch unter [ollesch@kfz-nrw.de](mailto:ollesch@kfz-nrw.de) zur Verfügung.**