

# Neuordnung der technischen Fahrzeugüberwachung (Konzept 2006/2010)

- Abgasuntersuchung (AU) an Pkw und Lkw
- Abgasuntersuchung an motorisierten Krafträdern (AUK)
- Sicherheitsprüfung (SP)
- Wiederkehrende Überprüfung der Prüfstützpunkte
- Prüfung von Kraftfahrzeugen mit Gasanlagen
- Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte
- Neue Fahrzeugdokumente ab 1. Oktober 2005
- TAK-Schulungen im Bereich der amtlichen Fahrzeugüberwachung



## Impressum

---

Herausgeber: Verband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK)  
Zentralverband  
Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn  
Telefon: 0228/91 27-0, Telefax: 0228/91 27-150  
E-Mail: [zdk@kfgewerbe.de](mailto:zdk@kfgewerbe.de)  
Internet: [www.kfgewerbe.de](http://www.kfgewerbe.de)

Verfasser: Neofitos Arathymos  
Hans-Walter Kaumanns  
Rudolf Schüssler  
Werner Steber

Erscheinungsdatum: September 2005

Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit Genehmigung des Herausgebers

**Inhalt**

<b>1. Einführung</b>	<b>4</b>
<b>2. Abgasuntersuchung (AU) an Pkw und Lkw *)</b>	<b>6</b>
<b>3. Abgasuntersuchung an motorisierten Krafträdern (AUK) *)</b>	<b>9</b>
<b>4. Sicherheitsprüfung (SP) *)</b>	<b>11</b>
<b>5. Wiederkehrende Überprüfung der Prüfstützpunkte *)</b>	<b>13</b>
<b>5.1 Neue Regelung für die Zusammenarbeit von Prüfsingenieuren und Prüfstützpunkten (Kfz-Werkstätten) - Mängelschleife</b>	<b>14</b>
<b>6. Prüfung von Kraftfahrzeugen mit Gasanlagen *)</b>	<b>15</b>
<b>7. Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte</b>	<b>18</b>
<b>8. Neue Fahrzeugdokumente ab 1. Oktober 2005</b>	<b>21</b>
<b>9. TAK-Schulungen im Bereich der amtlichen Fahrzeugüberwachung</b>	<b>24</b>

\*) Bei den in diesen Kapiteln beschriebenen Eckpunkten zur Neuordnung der technischen Fahrzeugüberwachung gehen wir von der Zustimmung der Verordnungstexte durch den Bundesrat im Oktober/November 2005 und dem Inkrafttreten der Vorschriften zum 1. Januar 2006 aus.

Die ausführlichen Informationsbroschüren, die über den Werbemittelservice des Kfz-Gewerbes vertrieben werden, stehen erst mit der endgültigen Verabschiedung und Veröffentlichung der Vorschriften zur Verfügung.

## 1. Einführung

Die Vorschriften über die periodisch technische Fahrzeugüberwachung sind zuletzt in 1998 umfassend geändert worden. Damals wurden Einzelvorschriften - nämlich die Bremsensonderuntersuchung (BSU) und die Zwischenuntersuchung (ZU) - in eine Sicherheitsprüfung (SP) zusammengeführt. Die mit dieser Maßnahme angestrebten Vereinfachungen für den Fahrzeughalter einerseits und die prüfenden Stellen - Prüforganisationen und anerkannte Kfz-Werkstätten - andererseits wurden erreicht und haben sich bewährt.

In diesem Sinne ist nunmehr vorgesehen, mit der 41. Änderung zur StVZO die Vorschriften der § 29 StVZO (Hauptuntersuchung) und § 47a StVZO (Abgasuntersuchung) nach einem zeitlich gestuften Verfahren zusammenzufassen. Weitere Kernpunkte der neuen Vorschrift sind:

- Einführung einer Untersuchung der Abgase (AUK) und Geräusche an zulassungspflichtigen Krafträdern
- Aufnahme einer Vorschrift zur wiederkehrenden Prüfung der Prüfstützpunkte in Kfz-Werkstätten durch anerkannte Kfz-Innungen (soweit von der obersten Landesbehörde nichts anderes bestimmt wird)
- Untersuchung der umwelt- und sicherheitsrelevanten elektronischen Bauteile im Rahmen der Hauptuntersuchung anhand von Systemdaten

Unabhängig von allen hier aufgeführten und in den nachfolgenden Kapiteln im Detail erläuterten Neuerungen ist festzuhalten, dass - wie bisher - die AU von Kfz-Werkstätten durchgeführt und bescheinigt werden kann. An diesem wichtigen Grundsatz hat sich nichts geändert.

Mit der Einführung der so genannten "Motorrad-AU" kommt eine weitere von anerkannten Werkstätten durchzuführende amtliche Prüfung hinzu. Erstmals wird für Krafträder mit Zulassungskennzeichen (keine Mopeds mit Versicherungskennzeichen) eine regelmäßige Überwachung ihres Abgas- und Geräuschverhaltens vorgeschrieben. Die Betriebe des Kfz-Gewerbes können die Motorrad-AU anbieten und durchführen; die Kfz-Innungen erkennen sowohl die Betriebe des Kfz-Gewerbes als auch die des Zweirad-Mechanikerhandwerks - analog der Abgasuntersuchung (AU) für Pkw und Lkw sowie der Sicherheitsprüfung (SP) - an.

Unabhängig von den vorstehend beschriebenen Neuregelungen des Konzeptes der technischen Fahrzeugüberwachung 2006/2010 sind zusätzlich zwei weitere neue eigenständige Vorschriften für folgende Bereiche erarbeitet worden:

- Regelmäßige Überwachung von Fahrzeugen mit Gasanlagen (CNG und LPG) und Vorschriften über die Nachrüstung derartiger Systeme
- Neuordnung der Vorschriften zur Prüfung von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten

Für beide Bereiche wurde - wie bei AU und SP - die Möglichkeit geschaffen, dass anerkannte Kfz-Betriebe diese Arbeiten durchführen, die Kfz-Innungen anerkennende Stellen sind und dass die Bildungsstätten des Handwerks die Schulungen dazu durchführen können.

Für alle Bereiche der technischen Fahrzeugüberwachung bietet die Bildungseinrichtung des ZDK, die Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (TAK), entsprechende Schulungen an. Hierzu wird nachfolgend ebenfalls informiert.

Seit Einführung der Abgasuntersuchung am 1. April 1985 sind die einzelnen Vorschriften zur periodisch technischen Fahrzeugüberwachung für den Bereich anerkannter Kfz-Werkstätten erweitert worden. Inzwischen ist es Standard, dass Kfz-Innungen - nach Delegation durch die obersten Landesbehörden - Kfz-Werkstätten anerkennen und diese die hoheitlichen Prüfungen durchführen. Es gilt, das Erreichte zu sichern. Absolute Voraussetzung dafür ist, dass alle Überprüfungen gemäß ihrem "amtlichen Charakter" korrekt durchgeführt und bescheinigt werden.

Einen Bereich, der nur indirekt mit der amtlichen Fahrzeugüberwachung zu tun hat, möchten wir in diesem Dokument dennoch ansprechen:

- neue Fahrzeugdokumente ab 1. Oktober 2005

Hier gibt es aus Sicht des Kundendienstes und Fahrzeughandels Veränderungen, die für die Kfz-Betriebe von Bedeutung sind.

Mit der Gesamtübersicht in diesem Dokument haben wir die einzelnen Themen zur Neuordnung der technischen Fahrzeugüberwachung so angesprochen, dass interessierte Werkstätten einen Überblick darüber gewinnen können, was die wesentlichen Punkte der Neuregelung sind.

In Ergänzung haben wir die Ihnen bereits bekannten ZDK-Broschüren "Abgasuntersuchung" und "Sicherheitsprüfung" aktualisiert bzw. für die Bereiche "Fahrzeuge mit Gasanlagen", "Einführung des digitalen Fahrtschreibers" usw. neue Informationen erstellt. Hierzu gehört auch das Thema "Neue Fahrzeugpapiere", das in einer separaten Information aufgearbeitet wurde.

Diese ZDK-Informationen enthalten - wie bisher immer - alle Details, die für anerkannte Werkstätten und anerkennende Kfz-Innungen wichtig sind. Dazu zählen natürlich auch

Hinweise über notwendige Formulare, Ausstattungsumfänge der Kfz-Werkstätten je nach Durchführung einer amtlichen Überprüfung sowie notwendige Schulungen und die vorgeschriebenen Bedingungen für die Anerkennung von Betrieben.

### **2. Abgasuntersuchung (AU) an Pkw und Lkw**

Eine periodische Kontrolle des Abgasverhaltens ist seit nunmehr 20 Jahren an Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor (Otto) und seit mehr als 12 Jahren an Kraftfahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor (Diesel) in Deutschland vorgeschrieben. Damit werden seit vielen Jahren an Kraftfahrzeugen - Pkw und Lkw - Abgasuntersuchungen als amtliche Untersuchung bei den Überwachungsinstitutionen oder anerkannten AU-Betrieben durchgeführt.

Seit Einführung der so genannten Abgassonderuntersuchung (ASU) im Jahr 1985 wurden die entsprechenden verkehrsrechtlichen Vorschriften aufgrund der immer höheren Anforderungen an das Abgasverhalten von Neufahrzeugen kontinuierlich weiter entwickelt. Mit der obligatorischen Einführung der On-Board-Diagnose (OBD) für Pkw mit Ottomotor ab 2001, der Einführung der OBD für Pkw mit Dieselmotor ab 2004 und der Übernahme dieser Technik für Diesel-Nutzfahrzeuge ab 2006/2007 wurde es notwendig, die bisherigen Vorschriften zur periodischen Abgasuntersuchung an Pkw und Lkw anzupassen.

Dies wird nun mit dem Gesamtkonzept der technischen Fahrzeugüberwachung ab 1. Januar 2006 geschehen; die bisherigen Vorschriften zu den §§ 29, 47a und 47b StVZO über die regelmäßige technische Fahrzeugüberwachung wurden neu gefasst bzw. teilweise aufgehoben.

Entscheidend für die Regelungen der zukünftigen Abgasuntersuchung (AU) war die Einführung der On-Board-Diagnose (OBD) für Otto- und Dieselfahrzeuge. Da mit den OBD-Systemen das Abgasverhalten der Fahrzeuge während ihres Betriebes permanent überwacht und Fehler - falls diese auftreten - angezeigt oder im Fehlerspeicher abgelegt werden, war diese Fahrzeugtechnik in den neuen Vorschriften zu berücksichtigen.

Eine zeitliche Stufung - erste Stufe ab 1. Januar 2006 und zweite Stufe ab 1. Januar 2010 - wurde deshalb gewählt, weil im Jahr 2006 nur ca. ein Drittel der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge mit einem OBD-System ausgestattet sind, während in 2010 voraussichtlich 60 % der Fahrzeuge diese OBD-Technik aufweisen. Die Übergangszeit von 2006 bis 2010 berücksichtigt also den sukzessiven Anstieg der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge mit OBD

und stellt auch sicher, dass eine Kontrolle über die durchgeführte Abgasuntersuchung durch die AU-Plakette am vorderen Nummernschild bis Ende 2009 gewährleistet ist.

Aus Sicht des Kfz-Gewerbes sind bei der Umsetzung dieser Neuerungen im Hinblick auf die AU-Durchführung in und durch anerkannte Werkstätten folgende Punkte festzuhalten:

- Die Abgasuntersuchung (AU) für Fahrzeuge mit OBD-System wird ab 2006 Teil der Hauptuntersuchung (HU) und zeitlich an die HU-Frist angebunden.

Für Fahrzeuge mit Erstzulassung ab 1. Januar 2006 wird ein zweistufiges Prüfverfahren festgeschrieben. Bei Fahrzeugen mit Erstzulassung bis 31. Dezember 2005 ändert sich im Prüfverlauf nur, dass die Sichtprüfung der abgasrelevanten Bauteile entfällt.

- Die Abgasuntersuchung für Fahrzeuge ohne OBD bleibt bis Ende 2009 nach dem heutigen Prozedere bestehen; ab dem 1. Januar 2010 wird sie - wie bei Fahrzeugen mit OBD-System - an die Hauptuntersuchung gekoppelt. Dies bedeutet, dass bis 31. Dezember 2009 bei diesen Fahrzeugen sowohl die Sichtprüfung der abgasrelevanten Bauteile als auch eine Untersuchung der Abgase durchgeführt wird.

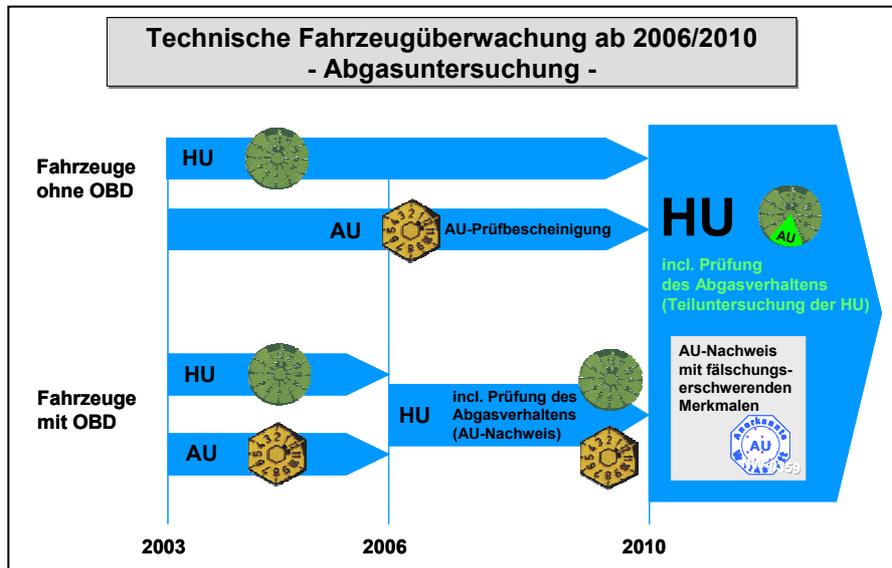
Unabhängig von der Zusammenfassung von Hauptuntersuchung und Abgasuntersuchung nach dem zeitlich gestuften Verfahren wird sich für die anerkannten AU-Werkstätten bei der Durchführung der Abgasuntersuchung an Kraftfahrzeugen mit und ohne OBD - als eigenständige Teiluntersuchung der Hauptuntersuchung - nichts ändern; im Kfz-Gewerbe können diese amtlichen Untersuchungen wie bisher durchgeführt und bescheinigt werden. Eine Einschränkung gibt es somit nicht; auch die ordnungsgemäß durchgeführte Abgasuntersuchung wird - wie bekannt - mit einer AU-Prüfbescheinigung/einem AU-Nachweis dokumentiert.

### **Stufenplan für die Anbindung der Abgasuntersuchung an die Hauptuntersuchung**

Im Rahmen der Neufassung der Vorschriften zur Hauptuntersuchung (HU) wird die Abgasuntersuchung (AU) stufenweise - beginnend ab 1. Januar 2006 für Kraftfahrzeuge mit OBD bzw. ab 1. Januar 2010 für Fahrzeuge ohne OBD - an die Hauptuntersuchung angebunden. Hierbei wird zwischen Kraftfahrzeugen ohne OBD bzw. Kraftfahrzeugen mit OBD unterschieden. Für den anerkannten AU-Betrieb ist es wichtig, die einzelnen zeitlichen Stufen zu kennen.

Die nachfolgende Übersicht zeigt deutlich, dass mit der Neufassung der Vorschriften zur Hauptuntersuchung und Abgasuntersuchung auch zukünftig keine Einschränkung der Tätigkeit von anerkannten AU-Werkstätten erfolgt; sie können über diese Termine hinaus die

Abgasuntersuchung ihren Kunden als eigenständige Teiluntersuchung zur Hauptuntersuchung anbieten.



### Fazit

Anerkannte AU-Betriebe können trotz den Neuerungen der technischen Fahrzeugüberwachung Abgasuntersuchungen an Pkw und Lkw durchführen.

Sofern eine AU-Werkstatt für bestimmte Fahrzeuggruppen noch keine Anerkennung besitzt, wird eine Anerkennungserweiterung über die örtlich zuständige Kfz-Innung auch weiterhin möglich sein. Besitzt der Betrieb bereits heute eine Anerkennung als anerkannte AU-Werkstatt, behält er diesen Status uneingeschränkt bei (Besitzstandregelung).

Kfz-Werkstätten, die bisher noch nicht für die amtliche Abgasuntersuchung anerkannt waren, können auch mit der Neuordnung der technischen Fahrzeugüberwachung ab dem 1. Januar 2006 - sofern sie die entsprechenden Anforderungen für die Abgasuntersuchung erfüllen - über ihre örtlich zuständigen Kfz-Innungen eine AU-Anerkennung erhalten. Eine Einschränkung der Tätigkeit einer AU-Werkstatt im Bereich der technischen Fahrzeugüberwachung wird es somit nicht geben.

Ausführliche Informationen zur Durchführung der Abgasuntersuchung und zum Anerkennungsverfahren finden Sie in der Broschüre "Abgasuntersuchung - Informationen zu den Vorschriften im Rahmen der Neuordnung der technischen Fahrzeugüberwachung", die über den Werbemittelservice Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, 56070 Koblenz, zu beziehen ist.

### **3. Abgasuntersuchung an motorisierten Kraffrädern (AUK)**

Die heutige Hauptuntersuchung (HU) an Kraftfahrzeugen (Pkw, Lkw, Kraffrädern) umfasst eine Vielzahl verschiedener Prüfpunkte, die von den Überwachungsinstitutionen überprüft werden müssen. Unter anderem ist auch eine Beurteilung der Umweltbelastung (Geräusche/Abgase) für Kraftfahrzeuge im Rahmen der Hauptuntersuchung durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen vorgeschrieben. Diese Überprüfung beinhaltet als Pflichtuntersuchung die Beurteilung der Lärmentwicklung und der Motorabgase.

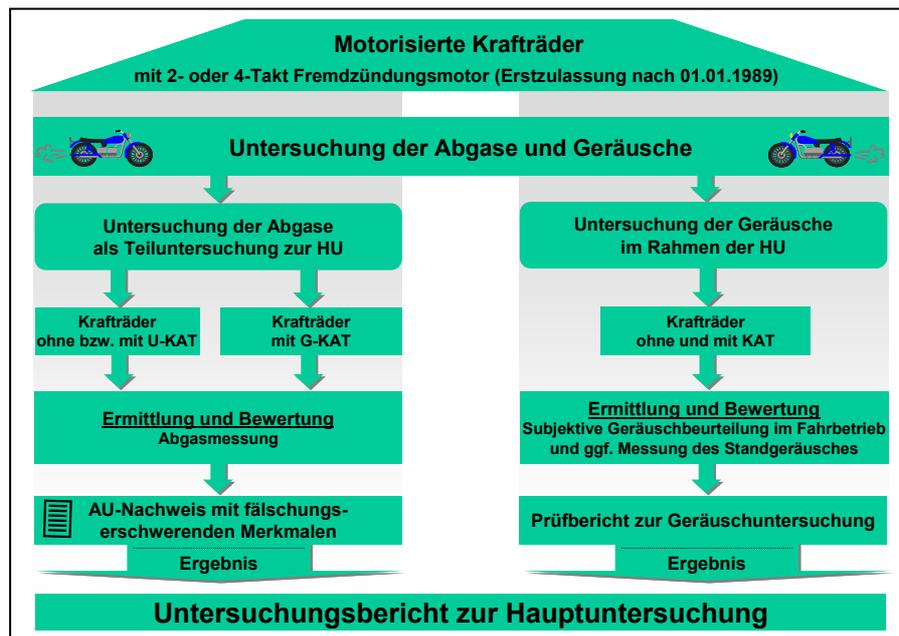
Kraffräder unterlagen bisher allerdings keiner direkten regelmäßigen Überwachung ihres Abgas- und Geräuschverhaltens. Das ändert sich ab 1. Januar 2006 durch die 41. Änderungsverordnung zur Neuordnung der technischen Fahrzeugüberwachung.

Die Untersuchung der Abgase und Geräusche wird zunächst nur Pflicht für zulassungspflichtige Kraffräder mit Zwei- oder Viertaktfremdzündungsmotor und einem Hubraum über 50 ccm bzw. einer Höchstgeschwindigkeit über 45 km/h. Es werden alle entsprechenden zwei-, drei- oder vierrädigen Kraffräder erfasst, die nach dem 1. Januar 1989 erstmals für den Straßenverkehr zugelassen wurden.

Die regelmäßig durchzuführenden Untersuchungen im Rahmen der Hauptuntersuchung sollen die dauerhafte Einhaltung der Abgas- und Geräuschemissionsvorschriften über die Nutzungsdauer eines motorisierten Kraffrades gewährleisten. Im Einzelnen untergliedert sich die Untersuchung an Kraffrädern in die Teilbereiche Abgas- und Geräuschuntersuchung und erfolgt im Rahmen der Hauptuntersuchung.

- Die Untersuchung der Abgase (AUK) kann gleichermaßen durch Überwachungsinstitutionen und anerkannte Kfz-Betriebe/Zweiradbetriebe durchgeführt werden.
- Die Untersuchung der Geräusche erfolgt immer im Rahmen der regelmäßigen Hauptuntersuchung und kann deshalb nur durch die Überwachungsinstitutionen erfolgen.

Mit der Einführung der AUK sind anerkannte Kfz-Betriebe/Zweiradbetriebe somit in diese neue technische Emissionskontrolle eingebunden. Sie erlangen mehr Kompetenz in Fragen der technischen Fahrzeugüberwachung und können - neben den Überwachungsinstitutionen - den Motorradfahrern diese neue Untersuchungsform anbieten.



Im Wesentlichen entspricht die Untersuchung der Abgase an Krafträdern (AUK) der bekannten Pkw-AU. Für die AU-Durchführung sind ein Messgerät zur Ermittlung der Motortemperatur, ein Drehzahlmessgerät und ein geeichtes CO-Messgerät erforderlich.

Bei der Untersuchung wird zwischen Krafträdern ohne Katalysator bzw. mit ungeregeltem Katalysator oder mit geregelttem Katalysator unterschieden. Die positiv durchgeführte Untersuchung von den anerkannten AUK-Betrieben wird anhand eines Nachweises mit fälschungser schwerenden Merkmalen (Nachweis-Siegel mit Zangenprägung) dokumentiert. Dieser Nachweis muss dem HU-Prüfer für die weitere Durchführung der Hauptuntersuchung übergeben werden. Das Ergebnis der AUK wird dann von dem Prüfer in den HU-Untersuchungsbericht übertragen. Beide Papiere - HU-Untersuchungsbericht und AUK-Nachweis - werden nach erfolgreicher Untersuchung dem Kunden übergeben.

Damit zukünftig Kfz-Betriebe und Zweiradbetriebe die Untersuchung der Abgase an Krafträdern als eigenständige Teiluntersuchung zur Hauptuntersuchung durchführen können, müssen diese - wie bei der Pkw-AU - von den örtlich zuständigen Kfz-Innungen überprüft und anerkannt werden. Die Anerkennung einschließlich der Kontrollnummer wird erteilt, wenn die technischen Anforderungen (geeigneter Prüfraum, Prüf- und Messgeräte usw.) und die personellen Voraussetzungen (geschultes Fachpersonal) für die Untersuchungsstelle gegeben sind.

Für die Untersuchung der Abgase müssen die Fachkräfte eine Abschlussprüfung in einem anerkannten Ausbildungsberuf und die verantwortlichen Personen eine Meisterprüfung

erfolgreich bestanden haben. Mit der Einführung einer an Krafträdern durchzuführenden Untersuchung der Abgase ist auch, wie bisher im Pkw- und Nutzfahrzeugbereich, eine Schulung für die Durchführung der AUK-befassten Mitarbeiter erforderlich.

Bevor ein Kfz-Betrieb/Zweiradbetrieb AUK durchführen darf, muss er gegenüber der zuständigen Anerkennungsstelle (Kfz-Innung) nachweisen, dass die technischen und personellen Voraussetzungen im Betrieb vorhanden sind. Erst nach erfolgter Anerkennung durch die Kfz-Innung kann der AUK-Betrieb diese Teiluntersuchung den Motorradfahrern anbieten.

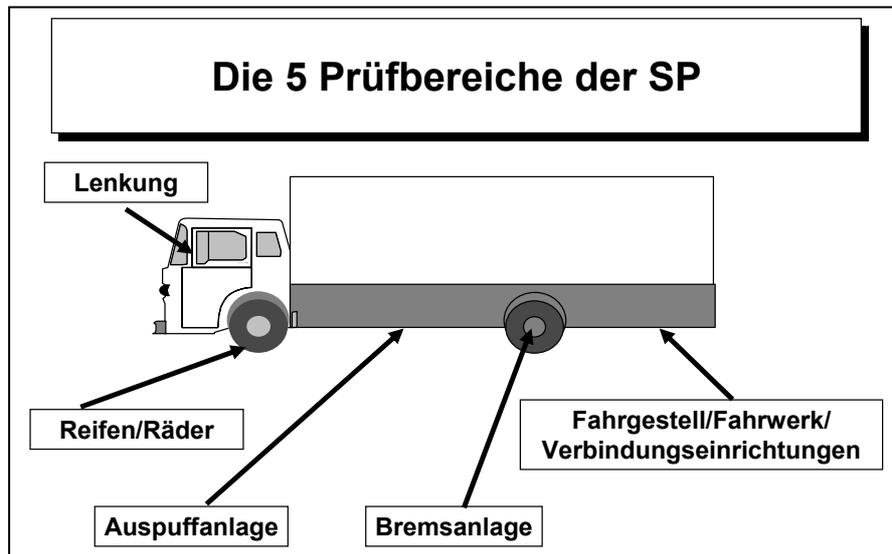
Ausführliche Informationen zur Einführung der Abgasuntersuchung an Krafträdern und zum Anerkennungsverfahren sind in der ZDK-Broschüre "Abgasuntersuchung an Krafträdern - Informationen für Kfz-Betriebe" enthalten, die über den Werbemittelservice Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, 56070 Koblenz, zu beziehen ist.

#### 4. Sicherheitsprüfung (SP)

Die Vorschriften über die regelmäßige technische Fahrzeugüberwachung wurden zuletzt im Mai 1998 umfassend geändert. Die bis dahin für Nutzfahrzeuge vorgeschriebenen Bremsensonderuntersuchung (BSU) und Zwischenuntersuchung (ZU) wurden zu einer Untersuchung, der so genannten Sicherheitsprüfung (SP), zusammengefasst. Seitdem können anerkannte Kfz-Werkstätten neben den Überwachungsinstitutionen eine Sicherheitsprüfung an SP-pflichtigen Fahrzeugen durchführen.



In der SP-Durchführungsrichtlinie gemäß Anlage VIII StVZO werden für die Prüfbereiche die einzelnen Prüfpunkte und möglichen Mängel vorgegeben. Diese Prüfpunkte müssen alle geprüft werden. Sicherheitsrelevante Prüfbereiche sind:



Bei der Sicherheitsprüfung festgestellte Mängel müssen sofort beseitigt werden, damit eine SP-Marke vergeben werden kann. Geringe Mängel, die vom Fahrzeughalter erst nach der Sicherheitsprüfung zu beseitigen sind, gibt es nicht.

Mit dem Konzept der technischen Fahrzeugüberwachung 2006/2010 wird im Wesentlichen diese bisher für Nutzfahrzeuge vorgeschriebene technische Fahrzeugüberwachung unverändert übernommen. Die Sicherheitsprüfung bleibt somit weiterhin Bestandteil der gesetzlichen Regelung nach § 29 StVZO.

Es werden lediglich die geltenden Untersuchungs-, Anerkennungs- und Aufsichtsvorschriften für die Hauptuntersuchung, Abgasuntersuchung und Sicherheitsprüfung zusammengefasst, um den Umfang der Vorschriften insgesamt reduzieren zu können. Das heißt, dass sich für bereits anerkannte SP-Betriebe mit dem Inkrafttreten der 41. Änderungsverordnung zum 1. Januar 2006 keine Änderungen ergeben.

Nutzfahrzeugbetriebe, die ab 1. Januar 2006 eine SP-Anerkennung anstreben, unterliegen dem Regelungsbereich der dann gültigen Vorschriften.

Die wesentlichen Änderungen in Bezug auf die Anerkennung und Schulungen der verantwortlichen Personen/Fachkräfte der SP-Werkstatt werden in der überarbeiteten Broschüre "Sicherheitsprüfung (SP) - Informationen für Kfz-Betriebe im Rahmen der Neuordnung der technischen Fahrzeugüberwachung" ausführlich dargestellt. Diese

Broschüre kann über den Werbemittelservice Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, 56070 Koblenz, bezogen werden.

## **5. Wiederkehrende Überprüfung der Prüfstützpunkte**

Bis zum Jahr 1989 konnten nur DEKRA und die FKÜ der Technischen Überwachungs-Vereine (TÜV) Hauptuntersuchungen (HU) in Prüfstützpunkten (Kfz-Werkstätten) durchführen. Im Jahr 1989 wurden die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, dass auch freiberufliche Sachverständige (Prüfingenieure - PI) der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen Hauptuntersuchungen in Prüfstützpunkten durchführen können. Infolge der Novellierung dieser Vorschriften wurden neben TÜV und DEKRA weitere Überwachungsorganisationen (z.B. GTÜ, KÜS) zur Durchführung der Hauptuntersuchungen in Prüfstützpunkten anerkannt.

Der Anteil der Hauptuntersuchungen, die von Prüfingenieuren in Prüfstützpunkten (Kfz-Betriebe) durchgeführt werden, liegt heute bei ca. 75 %. Obwohl die Hauptuntersuchungen nicht von den Werkstätten selbst durchgeführt werden können, zeigt diese Entwicklung, dass die Stellung des Kfz-Gewerbes auch im Zusammenhang mit der Durchführung von Hauptuntersuchungen zunehmend an Bedeutung gewinnt. Alle in den vergangenen Jahren festgelegten Maßnahmen, die die Qualität der HU-Durchführung in Kfz-Werkstätten erhalten bzw. verbessern sollten, wurden daher auch vom Kfz-Gewerbe mitgetragen.

Als zusätzliche Maßnahme zur Steigerung der Qualität bei der HU-Durchführung ist nunmehr vorgesehen, auch die Einrichtung, Ausstattung sowie die weiteren Anforderungen an Prüfstützpunkte regelmäßiger als bisher zu überprüfen. Um hierbei ein neutrales Vorgehen sicherzustellen, werden die wiederkehrenden Überprüfungen der Prüfstützpunkte nach der ersten Prüfung durch die Überwachungsorganisation/en gemäß den neuen Vorschriften in regelmäßigem Prüfrhythmus - mindestens einmal in drei Jahren - durch die Kfz-Innungen durchgeführt.

Bei der wiederkehrenden Überprüfung durch die Kfz-Innung wird geprüft, ob alle baulichen Anforderungen erfüllt und die vorgeschriebenen Prüfgeräte/Einrichtungen vorhanden und in einem einwandfreien Zustand sind. Zudem muss es sich bei den Prüfstützpunkten um einen in die Handwerksrolle eingetragenen Kfz-Betrieb bzw. einen entsprechenden Fachbetrieb handeln und nicht um eine "Do-it-yourself-Werkstatt".

Wird bei der Überprüfung des Prüfstützpunktes festgestellt, dass eine der Voraussetzungen nicht erfüllt ist, wird von der Kfz-Innung eine angemessene Frist zur Beseitigung des

entsprechenden Mangels festgelegt. Wird der Mangel innerhalb dieser Frist nicht beseitigt, dürfen in dem entsprechenden Prüfstützpunkt durch die Überwachungsorganisationen keine Hauptuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen oder Abgasuntersuchungen durchgeführt werden; dies wird den dort tätigen Überwachungsorganisationen mitgeteilt.

Alle Prüfstützpunkte, die Verträge mit Überwachungsorganisationen abgeschlossen haben und die in regelmäßigen Zeitabständen durch die Kfz-Innungen überprüft werden, können das Schild "Anerkannter Prüfstützpunkt für § 29 StVZO Hauptuntersuchung" bei ihrer Kfz-Innung beantragen. Durch dieses Schild wird nach außen signalisiert, dass die Durchführung der Hauptuntersuchung durch eine Überwachungsorganisation angeboten wird.



Weitere Informationen zu diesem Thema können dem von uns erstellten Flyer "Kurzinformation für Prüfstützpunkte" entnommen werden.

### 5.1 Neue Regelung für die Zusammenarbeit von Prüferingenieuren und Prüfstützpunkten (Kfz-Werkstätten) - Mängelschleife

Im Rahmen der Neuordnung der technischen Fahrzeugüberwachung wird auch das Verfahren zur so genannten "Mängelschleife" eindeutig festgelegt.

Unter dem Begriff Mängelschleife versteht man den Vorgang, dass z.B. durch einen Prüferingenieur in einem Prüfstützpunkt bei der Durchführung der Hauptuntersuchung (HU) ein Mangel festgestellt und anschließend direkt von der Werkstatt behoben wird. In der Praxis wurde hierbei bisher so verfahren, dass die Hauptuntersuchung erst **nach der Beseitigung des Mangels** und einer Überprüfung durch den Prüferingenieur abgeschlossen und - soweit keine weiteren Mängel mehr an dem Fahrzeug vorhanden waren - die HU-Plakette zugeteilt wurde. Das Verfahren der Mängelschleife wurde bisher insbesondere bei kleineren Mängeln, die direkt durch die Werkstatt beseitigt werden konnten, angewandt. Für den Fahrzeughalter

hatte diese Mängelschleife den Vorteil, dass er - da die Hauptuntersuchung erst nach der Mängelbeseitigung abgeschlossen wurde - nur das Entgelt für eine Hauptuntersuchung und nicht für eine Hauptuntersuchung und einer kurz danach durchgeführten Nachuntersuchung tragen musste. Bei der Anwendung der Mängelschleife gab es allerdings unterschiedliche Interpretationen zu der Frage, welcher Zeitraum zwischen der eigentlichen Hauptuntersuchung und der anschließenden Mängelbeseitigung liegen durfte. Um hierbei in Zukunft eine einheitliche Vorgehensweise zu gewährleisten, wird im Rahmen der Neuordnung der Vorschriften zur technischen Fahrzeugüberwachung in Bezug auf die Mängelschleife folgendes festgelegt:

- Werden z.B. von einem Prüfenieur bei der Hauptuntersuchung Mängel festgestellt, die vor Abschluss der Untersuchung beseitigt werden, so sind diese unter Angabe der Uhrzeit im HU-Untersuchungsbericht einzutragen (Uhrzeit der Mängelfeststellung).
- Die festgestellten Mängel müssen noch während des Aufenthaltes des Prüfenieurs in der Untersuchungsstelle beseitigt werden.
- Die sofortige Mängelbeseitigung ist vom Prüfenieur durch die Bezeichnung des Mangels mit einer eindeutigen Bestätigung unter Angabe der Uhrzeit zu bescheinigen (Uhrzeit der Mängelbeseitigung).

Selbstverständlich darf auch in diesem Fall die HU-Plakette erst dann erteilt werden, wenn das Fahrzeug keine weiteren Mängel und keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges bestehen.

### **6. Prüfung von Kraftfahrzeugen mit Gasanlagen**

Aufgrund der historischen Entwicklung mussten Gasanlagen in der Vergangenheit - anders als alle übrigen Fahrzeugkomponenten - nicht nach verkehrsrechtlichen Vorschriften, sondern auf Grundlage der Vorschriften aus der Anlagentechnik genehmigt und wiederkehrend überprüft werden.

Um hier ein einfacheres Verfahren zu erreichen, wurde bereits im Jahr 2002 vom ZDK gemeinsam mit den Fahrzeugherstellern/-importeuren und den Fahrzeugüberwachern der Vorschlag erarbeitet, alle Vorschriften für Gasanlagen in die StVZO zu übernehmen. Dies erfolgt nun zum 1. Januar 2006.

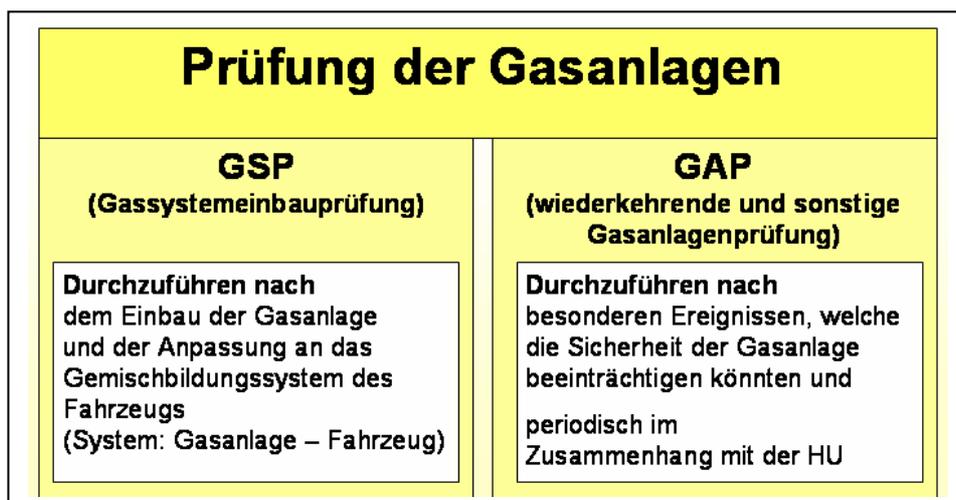
Die neuen Vorschriften sehen im Wesentlichen folgendes vor:

- Bei Neufahrzeugen, die nach dem 1. Januar 2006 erstmals zugelassen werden, müssen die Gasanlagen im Rahmen der Typgenehmigung nach den international gültigen Vorschriften ECE-R 67 (Flüssiggas) bzw. ECE-R 110 (Erdgas) genehmigt sein.
- Gasnährsysteme sollen grundsätzlich nur noch mit einer Teilegenehmigung nach ECE-R 115 angeboten werden.

Allerdings:

Da für Nährstgasanlagen bisher kaum ECE-Genehmigungen erteilt worden sind, wird es auch in Zukunft möglich sein, dass Nährstgasanlagen im Rahmen einer Einzelabnahme nach § 21 StVZO begutachtet werden. Diese Anlagen müssen jedoch die technischen Anforderungen der ECE-R 115 erfüllen.

- Für die Prüfungen der Gasanlagen sind alle Vorschriften zur Gasanlagenprüfung in die StVZO übernommen worden. Hierbei gibt es zwei Formen der Prüfung:



Wiederkehrende und sonstige Gasanlagenprüfungen (GAP) sind für Fahrzeuge vorgeschrieben, deren Gastanks nach ECE genehmigt sind. Bei diesen Fahrzeugen entfallen die bisher in der alten Druckbehälterverordnung vorgeschriebenen Druckprüfungen.

Für ältere Fahrzeuge, bei denen der Gastank noch nicht nach ECE genehmigt ist, sind diese Druckprüfungen weiterhin auf Grundlage der alten Druckbehälterverordnung durchzuführen.

- Sowohl die Gasanlagenprüfung (GAP) als auch die Gassystemeinbauprüfung (GSP) können von den Sachverständigen und Prüflingen der Fahrzeugüberwacher und von anerkannten Kfz-Werkstätten durchgeführt werden.
- Das Verfahren zur Anerkennung der Werkstätten für die Prüfung von Gasfahrzeugen wurde analog zur AU und SP gestaltet. Die Anerkennungen werden - sofern eine entsprechende Delegation durch die obersten Landesbehörden erfolgt ist - durch die Kfz-Innungen vorgenommen.

Für die Anerkennung muss die Kfz-Werkstatt nachweisen, dass sie über alle formalen Voraussetzungen (z.B. persönliche Zuverlässigkeit des Inhabers, Handwerksrollen-eintragung) und personellen Anforderungen (geschulte verantwortliche Personen und Fachkräfte) verfügt. Darüber hinaus muss von der Kfz-Werkstatt nachgewiesen werden, dass die für die Durchführung der Prüfungen notwendige Ausrüstung (z.B. Leck-Suchspray) vorhanden ist.

Die Anerkennung zur Durchführung der Gassystemeinbauprüfung (GSP) berechtigt eine Kfz-Werkstatt auch, Gasanlagenprüfungen (GAP) durchzuführen. Allerdings kann die Anerkennung auch auf die Durchführung der GAP beschränkt werden. Dies ist z.B. für solche Betriebe interessant, die bereits mit Gasanlagen ausgerüstete Fahrzeuge im Kundenbestand haben, aber keine Nachrüstungen durchführen wollen.

Voraussetzung für die Anerkennung als Werkstatt zur Durchführung der Gassystemeinbauprüfungen (GSP) ist, dass

- die verantwortlichen Personen mindestens eine Meisterprüfung im Kfz-Techniker-Handwerk oder Karosserie- und Fahrzeugbauer-Handwerk bestanden haben müssen,
- die verantwortlichen Personen an einer mindestens dreitägigen Schulung erfolgreich teilgenommen haben.

Die verantwortlichen Personen und Fachkräfte, die nur Gasanlagenprüfungen (GAP) durchführen sollen, können an einer auf einen Tag verkürzten Schulung teilnehmen. Die Anerkennung der Werkstatt wird in diesem Fall entsprechend beschränkt.

Ausführliche Informationen zur Durchführung und Dokumentation der Gasanlagenprüfungen und insbesondere zum Anerkennungsverfahren sind in der Broschüre "Gasanlagenprüfungen in anerkannten Kfz-Werkstätten" enthalten, die über den Werbemittelservice Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, 56070 Koblenz, vertrieben wird.

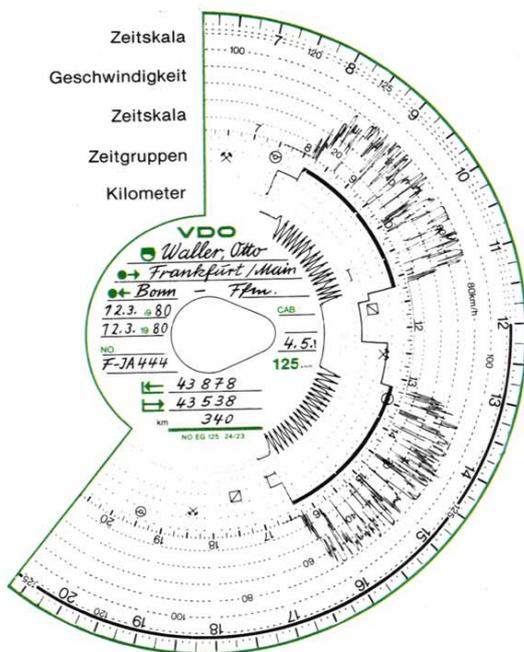
## **7. Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte**

Fahrtschreiber sind in Deutschland bereits seit 1952 für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 Tonnen oder mehr und Busse vorgeschrieben. Seit 1970 sind in allen EU-Mitgliedstaaten die so genannten Kontrollgeräte für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugkombinationen, bei denen die Gesamtmasse des Zuges über 3,5 Tonnen liegt und die gewerblich genutzt werden, sowie für Kraftomnibusse vorgeschrieben. Die Fahrtschreiber und Kontrollgeräte müssen in einem Rhythmus von zwei Jahren sowie nach jedem Einbau, jeder Reparatur oder Änderung am Fahrzeug, die einen Einfluss auf die Funktionen des Gerätes haben können, geprüft werden. Diese Prüfungen konnten bislang nur von solchen Werkstätten durchgeführt werden, die hierzu von einem Hersteller von Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten ermächtigt worden waren.

Aufgrund der Einführung des so genannten "digitalen Kontrollgerätes" nach Anhang I B wurden auch die deutschen Vorschriften in Bezug auf Fahrtschreiber und Kontrollgeräte neu gefasst. Obwohl der Termin zur Einführung der Kontrollgeräte nach Anhang I B auf EU-Ebene voraussichtlich erst im Frühjahr 2006 verbindlich festgelegt wird, sind seit Juli 2005 in Deutschland die neuen Vorschriften insbesondere in Bezug auf die Prüfung aller Fahrtschreiber und Kontrollgeräte sowie die Anerkennung/Beauftragung der Werkstätten und die Schulung der verantwortlichen Fachkräfte anzuwenden.

Bei den neuen Kontrollgeräten nach Anhang I B werden die fahrerbezogenen Lenk- und Ruhezeiten sowie die Geschwindigkeit nicht mehr auf Diagrammscheiben, sondern auf Chipkarten - den so genannten Fahrerkarten - aufgezeichnet. Die Fahrerkarte ist eine von vier Kontrollgerätkarten.

## Diagrammscheibe



## Kontrollgerätkarten



Obwohl bei den Kontrollgeräten nach Anhang I B eine zum Teil ganz neue Technik eingesetzt wird, hat sich am Ablauf der Prüfung nur relativ wenig geändert. Die Neuerungen betreffen in erster Linie die Anerkennung und Schulung der Werkstätten, die Prüfungen an Fahrtschreibern und Kontrollgeräten durchführen wollen.

Für Werkstätten sind folgende Vorschriften ab Juli 2005 von besonderer Bedeutung:

1. Auch die neuen Kontrollgeräte nach Anhang I B sind wie die bisherigen Fahrtschreiber und Kontrollgeräte in einem Rhythmus von zwei Jahren sowie nach jedem Einbau, jeder Reparatur, jeder Änderung der Wegdrehzahl oder Wegimpulszahl und nach jeder Änderung des wirksamen Reifenumfanges zu prüfen. Die neuen Kontrollgeräte nach Anhang I B sind darüber hinaus zu überprüfen, wenn die UTC-Zeit (einheitliche Weltuhrzeit) um mehr als 20 Minuten abweicht oder wenn sich das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeuges geändert hat. Für die Prüfung und ggf. Justierung der Kontrollgeräte nach Anhang I B wird die so genannte Werkstattkarte benötigt. Diese

Werkstattkarte wird nur an solche Werkstätten ausgegeben, die nach § 57b StVZO anerkannt bzw. beauftragt sind. Die Ausgabestellen für die Werkstattkarten werden auf Länderebene festgelegt. Nähere Informationen, welche Stellen in den jeweiligen Bundesländern für die Ausgabe der Werkstattkarten benannt worden sind, erhalten Werkstätten bei ihrer Kfz-Innung.

2. Werkstätten, die Fahrtschreiber und Kontrollgeräte prüfen durften, mussten bisher eine Ermächtigung durch einen Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller nachweisen können. Aufgrund der neuen Vorschriften können Werkstätten von den zuständigen Kfz-Innungen für die Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte anerkannt werden. Im Grundsatz wurde für diese Anerkennung das Verfahren von AU und SP übernommen. Alternativ zu der Anerkennung können Werkstätten auch von einem Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller für die Prüfung beauftragt werden.

Die Voraussetzungen für die Anerkennung oder die Beauftragung sind gleich.

3. Für die Anerkennung muss nachgewiesen werden, dass in der Werkstatt verantwortliche Fachkräfte angestellt sind, die eine "amtliche" Schulung nachweisen können. Die verantwortlichen Fachkräfte müssen mindestens Geselle in einem Kfz-Bereich sein.

Die Schulungen für die verantwortlichen Fachkräfte können in Zukunft auch von den Bildungszentren des Handwerks durchgeführt werden, wenn sie hierzu von dem Bundesinnungsverband des Kfz-Handwerks autorisiert worden sind. Wie bei der AU und SP werden die Schulungen in den handwerklichen Bildungszentren auf Grundlage eines einheitlichen Konzeptes durchgeführt, das von der Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (TAK) erstellt wurde. Diese Schulungen sind geräte- und herstellerübergreifend. Nähere Informationen zu diesen Schulungen (Schulungsort und Termine) können bei der Kfz-Innung erfragt werden. Darüber hinaus sind die Termine auch auf der Internetseite [www.tachoplus.de](http://www.tachoplus.de) hinterlegt.

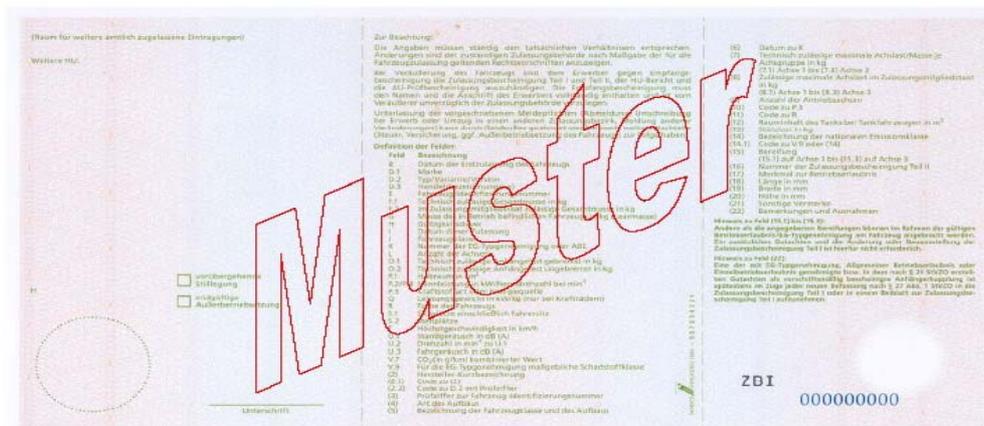
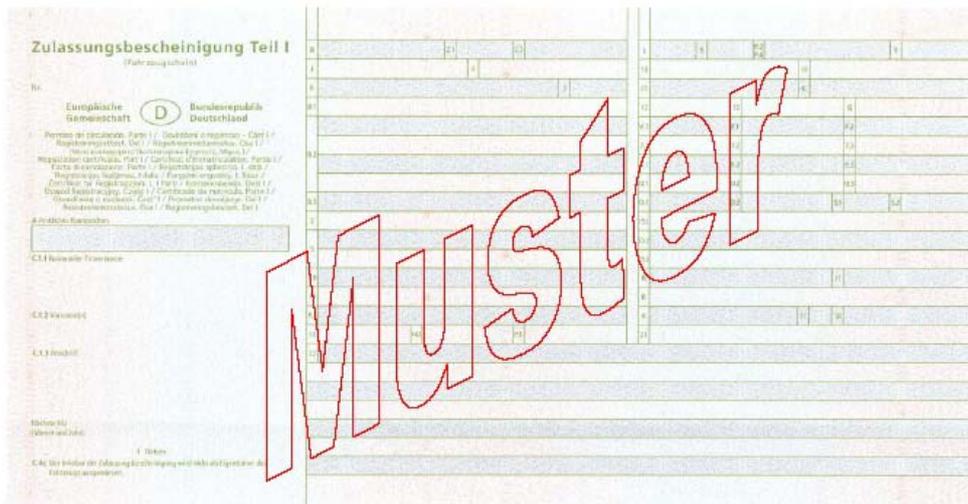
Ausführliche Informationen zur Einführung der Kontrollgeräte nach Anhang I B und zum Anerkennungsverfahren sind in der ZDK-Broschüre "Fahrtschreiber und Kontrollgeräte - Informationen für Kfz-Betriebe zur Neuordnung der deutschen und europäischen Vorschriften" enthalten. Auch diese Broschüre kann über den Werbemittelservice Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, 56070 Koblenz, bezogen werden.

## 8. Neue Fahrzeugdokumente ab 1. Oktober 2005

Die gesetzlichen Bestimmungen für den Betrieb und die Zulassung von Kraftfahrzeugen sind durch die politische Entwicklung in Deutschland und Europa einem stetigen Wandel unterworfen.

Ab 1. Oktober 2005 werden bei der Neuzulassung oder der Umschreibung eines Kraftfahrzeuges (Pkw, Lkw, Kraftrad) von den Kfz-Zulassungsbehörden nur noch die neuen EU-harmonisierten Zulassungsdokumente ausgestellt. Dies sind:

- Zulassungsbescheinigung Teil I (anstelle des Fahrzeugscheins) und
- Zulassungsbescheinigung Teil II (anstelle des Fahrzeugbriefs)



# Neuordnung der technischen Fahrzeugüberwachung



**Europäische Gemeinschaft  
Bundesrepublik Deutschland**  
Zulassungsbescheinigung Teil II  
(Fahrzeugbrief)



Permisso de circulación, Parte II / Ověřovací o registraci - Část II / Registreringsattest, Del II / Μηνα κυκλοφορίας/Πιστοποιητικό Εγγραφής, Μέρος II /  
 Registracii certificate, Part II / Certificate d'immatriculation, Partie II / Carta de circulație, Parte II / Registrācijas apliecība, II. daļa /  
 Registrācijas liudzimas, II. daļa / Forgalmi engedély, II. rész / Certifikat ta' Registrazzjoni, In-II Parti / Kenakalan Biji, Del II / Dowód Rejestracyjny, Część II /  
 Certificado de matrícula, Parte II / Ověřovací o evidenci, Část II / Prometno dovoljenje, Del II / Reģistrēšanās atbilstus, Ota II / Registreringsbeviset, Del II

**Diese Bescheinigung n i c h t im Fahrzeug aufbewahren!**

A	Amtliches Kennzeichen		
B	Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs	(1) Anzahl der Vorhalter	(1) Anzahl der Vorhalter
C.3.1 C.6.1	Name oder Firmenname		
C.3.2 C.6.2	Vorname(n)		
C.3.3 C.6.3	Ausweis zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung		
C.4c	Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen.		
I	Datum		Datum

**0486794**  
(Nummer der Zulassungsbescheinigung)

(Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Barcode)

D.1	Marke		(2.3) Raum für interne Vermerke des Herstellers
	Typ		 <p><b>Harley-Davidson GmbH</b> 64546 Mürlen</p> <p><i>Muot...</i> Unterschrift:</p> <p style="font-size: x-small;">(2.3) Diese Bescheinigung wurde für das untenstehend beschriebene Fahrzeug ausgestellt durch (Zulassungsbehörde bzw. Genehmigungsbehörde).</p>
D.2	Variante		
	Version		
D.3	Handelsbezeichnung		
(2)	Handelsbezeichnung		
(2.1)	Stich zu (2)	(2.2) Farbe in RAL mit Hersteller	(3) Stühle auf Fahrzeug montiert
E	Fahrzeugkennzeichnungsnummer		
J	Fahrzeugfarbe	(4) Ist ein Fahrzeug	
(5)	Bezeichnung der Fahrzeugfarbe und des Aufbaus		
R	Farbe des Fahrzeugs		(11) Jahr
P.1	Motorleistung	(P.2) Motorleistung in kW (bestimmte) per sec.	
P.3	Anzahl der Zylinder		(10) Jahr
K	Nummer der 16-Typen		(6) Jahr
(17)	Merkmal vor Seriennummer		
(25)	Technische Merkmale der Zulassungsbehörde		

Für die Teilnahme des Fahrzeugs am Straßenverkehr ist bei der Zulassungsbehörde, bei der das Fahrzeug seinen regelmäßigen Standort haben soll, die Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens und die Ausstellung einer Zulassungsbescheinigung Teil I erforderlich, die bei Fahrten im öffentlichen Straßenverkehr mitzuführen ist. Bei vorübergehender Stilllegung gilt das Fahrzeug als endgültig aus dem Verkehr gezogen, wenn es nicht vor Ablauf von 18 Monaten wieder in Betrieb genommen wird. Soll das Fahrzeug danach wieder in den Verkehr gebracht werden, ist bei der Zulassungsbehörde eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II zu beantragen. Hierzu ist das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr erforderlich und diese Zulassungsbescheinigung Teil II durch die Zulassungsbehörde einzusetzen.

Beide neuen Dokumente und ihre Einträge sind mit fälschungsschwerenden Sicherheitsmerkmalen ausgestattet und damit besser gegen Missbrauch gesichert als die bisherigen Zulassungsdokumente. Sie bestehen aus einem einheitlichen Trägermaterial, das mit verschiedenen eingearbeiteten sowie technisch aufgebracht Sicherheitsmerkmalen ausgestattet ist.

Für bereits zugelassene Fahrzeuge müssen die neue Zulassungsbescheinigung Teil I und Zulassungsbescheinigung Teil II ausgestellt werden, wenn

- ein Fahrzeug ab 1. Oktober 2005 den Halter wechselt oder
- der Halter seine zurzeit gültigen Dokumente verliert.

Die Fahrzeugdokumente bilden eine Einheit. Ein Nebeneinander von "alten" und "neuen" Dokumenten für ein Fahrzeug ist nicht möglich.

Die Neustrukturierung der Zulassungsdokumente und der daraus resultierende Wegfall bzw. die Einschränkungen bisheriger Angaben sind mit einem nicht zu unterschätzenden Aufwand verbunden. Aufgrund der EU-einheitlichen Angaben in den Zulassungsbescheinigungen Teil I und Teil II gibt es einige Neuheiten für das Kfz-Gewerbe; hier sind im Bereich Service und Handel folgende Punkte zu beachten:

- **Bereich Service - Identifikation der Fahrzeuge**

Für die richtige Identifikation der Fahrzeuge - z.B. bei der Abgasuntersuchung (AU), Sicherheitsprüfung (SP), Gasanlagenprüfung, § 57-Prüfungen, Fahrzeugbewertung usw. - sind neben den alten Fahrzeugdokumenten auch die neuen Zulassungsbescheinigungen vom Kfz-Betrieb zu beachten.

- **Bereich Service - Verkauf/Beratung von Ersatzteilen, Schwerpunkt Reifen**

In den neuen Zulassungsdokumenten wurde auf einige Angaben verzichtet. So wird beispielsweise nur eine genehmigte Bereifung, z.B. aus der allgemeinen Betriebserlaubnis, eingetragen. Es ist nicht erforderlich, dass diese Bereifung auch tatsächlich am Fahrzeug montiert ist. Durch den Wegfall dieser Angaben wird die Wahl der zulässigen Rad-/Reifenkombinationen erschwert.

- **Bereich Handel - Zulassungsbescheinigung Teil II als Eigentumsnachweis**

Die Zulassungsbescheinigung Teil II wird ähnlich dem bislang geltenden Kraftfahrzeugbrief als Eigentumsnachweis angesehen. Fahrzeuge, die die deutschen Händler von den Kfz-Herstellern/-Importeuren zum weiteren Verkauf übereignet bekommen, werden mit der Zulassungsbescheinigung Teil II übergeben (Hersteller können die Zulassungsbescheinigung Teil II direkt ausstellen).

Für reimportierte Neufahrzeuge, die ab dem 1. Oktober 2005 keine Zulassungsbescheinigung Teil II haben, kann eine solche auf Antrag (z.B. durch den Kfz-Händler) von der örtlich zuständigen Zulassungsbehörde auch ohne gleichzeitige Zulassung des Fahrzeuges ausgefüllt werden, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind.

Ausführliche Informationen zu diesen Punkten finden Sie in unserer Broschüre "Neue Fahrzeugdokumente", die auf unserer Internetseite [www.kfzgewerbe.de](http://www.kfzgewerbe.de) unter "Branche Intern > Technik und Umwelt > Vorschriften" eingestellt ist.

## 9. TAK-Schulungen im Bereich der amtlichen Fahrzeugüberwachung

Die TAK - Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes - bietet den Kfz-Werkstätten für alle amtlichen Untersuchungen die notwendigen Schulungen an. Die Schulungskonzepte sind hersteller- und produktübergreifend aufgebaut und ermöglichen so eine neutrale Schulung der für die Prüfungen verantwortlichen Personen und Fachkräfte.

Über 150 Berufsbildungszentren des Handwerks sind unsere Partner bei den Schulungen zum Thema Abgasuntersuchung, Sicherheitsprüfung, Fahrtschreiber/Kontrollgeräte und Gasanlagen. Durch das bundesweit flächendeckende Netz von Schulungsstätten wird den Teilnehmern eine kurze Anreise ermöglicht, so dass zusätzliche Übernachtungskosten in der Regel entfallen.

Alle Lehrgänge unterliegen einer ständigen Qualitätskontrolle. Diese erfolgt einerseits durch regelmäßige Besuche der Schulungsstätten und andererseits durch eine ebenfalls regelmäßige Teilnehmerbefragung.

Die repräsentativen Ergebnisse der Teilnehmerbefragungen werden in Form eines Gutachtens veröffentlicht. Nach der letzten Umfrage kommt der Gutachter zu folgender bemerkenswerten Bewertung: *"Die Absicht ..., die Konzept- und Durchführungsqualität der Prüfungslehrgänge nachhaltig zu steigern, ist voll erfüllt worden. Damit haben die Prüfungslehrgänge ein kaum noch steigerungsfähiges Spitzenniveau erreicht."*

Um dieses hohes Schulungsniveau zu halten, werden darüber hinaus alle Trainer der Lehrgänge über den ZDK sowie durch eigene TAK-Schulungsangebote weitergebildet.

Nach jeder Schulungsphase (maximal 36 Monate) werden alle Lehrgangsunterlagen komplett überarbeitet und dem aktuellen technischen Stand angepasst. Dies erfolgt immer unter Federführung des ZDK und in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), der Automobilindustrie und deren Verbände VDA, VDIK und ASA.

Weitere detaillierte Informationen zu den einzelnen Seminarthemen und eine Übersicht aller Schulungsstätten finden Sie im Internet unter [www.tak.de](http://www.tak.de).