

Kleine Anfrage

des Abg. Reinhold Gall SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Umsetzung der HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie (§ 29 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung [StVZO]) für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Entspricht es den Tatsachen, dass die Beleuchtung von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen unter bestimmten Voraussetzungen gemäß der Anlage 3 der HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur von 2014 analog der Fahrzeugklasse N eingestellt werden muss?
2. Welche Übergangsregelungen existieren in diesem Bereich und welche Änderungen der Praxis treten zum 1. Januar 2018 in Kraft?
3. Vor welchem Hintergrund wird bzw. wurde diese Neuregelung geschaffen?
4. Wie viele landtechnische Werkstätten im Land sind ihrer Einschätzung nach von der Umsetzung der Regelung betroffen und verfügen nicht über einen Prüfplatz mit einer ausreichenden Aufstellfläche?
5. Welche Kosten entstehen den betroffenen Betrieben für den Fall, dass sie einen neuen, richtlinienkonformen Prüfplatz zur Durchführung der Prüfungen schaffen müssen?
6. Wie beurteilt sie die Auswirkungen der Regelungen für landtechnische Werkstätten im ländlichen Raum und die Zukunft der damit verbundenen Arbeitsplätze?
7. Welche anderen Möglichkeiten (beispielsweise erweiterte Übergangsregelungen, andere Lösungen) sieht die Landesregierung?
8. Wird sie gegebenenfalls Initiativen ergreifen, andere Regelungen (auch auf Bundesebene) zu erwirken?

19. 12. 2017

Gall SPD

Eingegangen: 19. 12. 2017 / Ausgegeben: 26. 01. 2018

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Die neue HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge schafft zurzeit erhebliche Beunruhigung bei den betroffenen Betrieben. Es stellen sich deshalb Fragen nach dem Hintergrund der Änderung der Richtlinie, nach den Auswirkungen und nach möglichen Ausnahmen, Alternativen für die betroffenen Werkstätten und nach möglichen Übergangsfristen.

Antwort

Mit Schreiben vom 10. Januar 2018 Nr. 4-3863/1023 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Entspricht es den Tatsachen, dass die Beleuchtung von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen unter bestimmten Voraussetzungen gemäß der Anlage 3 der HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur von 2014 analog der Fahrzeugklasse N eingestellt werden muss?*

Das trifft (auch) für die wiederkehrende Fahrzeugüberwachung nach § 29 StVZO zu. Da die Blendung anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht von der Fahrzeugart, sondern primär von der Anbauhöhe der Scheinwerfer für Abblendlicht abhängt, gelten die Einstellvorschriften der „HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie“ für die Neigung des Abblendlichts für alle Kraftfahrzeuge gleichermaßen und sind im Wesentlichen abhängig von der Anbauhöhe der Abblendscheinwerfer. Dies wird in den EU-Genehmigungsvorschriften auch für die vorzuziehende Einstellung der Abblendscheinwerfer der jeweiligen Fahrzeuge so berücksichtigt.

- 2. Welche Übergangsregelungen existieren in diesem Bereich und welche Änderungen der Praxis treten zum 1. Januar 2018 in Kraft?*

Die neuen amtlichen Einstellrichtlinien des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) datieren vom 20. Februar 2014 und wurden im Verkehrsblatt 2014, S. 174 veröffentlicht. Eine ergänzende Klarstellung erfolgte zum 30. Januar 2017 mit Verlautbarung im Verkehrsblatt 2017, S. 52. Die Änderungen treten nun zum 1. Januar 2018 in Kraft, womit sich eine Übergangsfrist von fast vier Jahren ergibt.

Die gesamte „HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie“ wurde neu gefasst und berücksichtigt nun auch stärker moderne lichtstarke (Abblend-)Scheinwerfersysteme. Insbesondere im Hinblick auf die bei Abblendlicht zu vermeidende Blendung anderer Verkehrsteilnehmer wurden exakte Beschaffenheitsvorgaben für das System „Scheinwerfer-Prüfplatz“ bestehend aus Scheinwerfer-Einstellgerät und zugeordneter Kfz-Aufstellfläche festgelegt. Neben der bereits langjährig erforderlichen „Stückprüfung“ der Scheinwerfereinstellgeräte werden nun insbesondere an die Ebenheit und Zuordnung der Kfz-Aufstellfläche exakte Anforderungen gestellt. Das System „Scheinwerfer-Prüfplatz“ ist vor einer erstmaligen Inbetriebnahme sowie folgend alle 24 Monate von zugelassenen Sachverständigen auf seine Vorschriftsmäßigkeit zu überprüfen.

- 3. Vor welchem Hintergrund wird bzw. wurde diese Neuregelung geschaffen?*

Durch moderne lichtstarke (Abblend-)Scheinwerfersysteme besteht bei falsch eingestelltem Abblendlicht eine erhöhte Gefährdung durch eine mögliche Blendung anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Deshalb wurden in Anlehnung an internationale Vorgehensweisen Kalibriervorgaben für das System

„Scheinwerfer-Prüfplatz“ erstellt, welche die in den EU-Genehmigungsvorschriften der jeweiligen Fahrzeuge vorgegebenen Einstellungen bei wiederkehrenden Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO genauer überprüfbar machen.

4. Wie viele landtechnische Werkstätten im Land sind ihrer Einschätzung nach von der Umsetzung der Regelung betroffen und verfügen nicht über einen Prüfplatz mit einer ausreichenden Aufstellfläche?

Das ist der Landesregierung nicht bekannt, u. a. deshalb, weil bei den Werkstattanerkennungen als Prüfstützpunkt zur Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO durch amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen keine spezifische Unterscheidung nach landtechnischen Werkstätten vorgenommen wird.

5. Welche Kosten entstehen den betroffenen Betrieben für den Fall, dass sie einen neuen, richtlinienkonformen Prüfplatz zur Durchführung der Prüfungen schaffen müssen?

Das ist der Landesregierung nicht bekannt, u. a. deshalb, weil sich möglicherweise erforderliche Um- oder Nachrüstungen nach den in den Werkstätten bereits vorhandenen örtlichen Gegebenheiten richten.

6. Wie beurteilt sie die Auswirkungen der Regelungen für landtechnische Werkstätten im ländlichen Raum und die Zukunft der damit verbundenen Arbeitsplätze?

Arbeitsplätze für Werkstattpersonal sind nicht betroffen, da die landtechnischen Werkstätten schwerpunktmäßig mit Verkauf, Reparatur und Wartung von Landmaschinen beschäftigt sind und die aktualisierte Regelung nur Prüfstützpunkte (= Werkstätten) für die Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO durch amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen betrifft.

7. Welche anderen Möglichkeiten (beispielsweise erweiterte Übergangsregelungen, andere Lösungen) sieht die Landesregierung?

Die Landesregierung sieht angesichts der nicht direkten Betroffenheit und der bereits langen Übergangszeit von vier Jahren keinen Bedarf nach geänderten Regelungen für die landtechnischen Werkstätten. Werden allerdings die landtechnischen Werkstätten wie auch andere Kfz-Werkstätten als Prüfstützpunkt zur Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO durch amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen genutzt, so sind diese gehalten, bis spätestens 1. Januar 2018 nachzuweisen, dass dort die neuen amtlichen Vorgaben eingehalten werden. Abweichend hiervon ist es zulässig, dass ein Nachweis über die Beauftragung der notwendigen Anpassungsarbeiten vorliegt (vgl. Verkehrsblattverlautbarung des BMVI vom 28. Juni 2016 [VkBl. 2016, S. 501]). Ansonsten ist die Werkstatt zumindest temporär nicht mehr als Prüfstützpunkt nutzbar. Dies wurde dem Verband des Landtechnischen Handwerks Baden-Württemberg (LTHW) in Stuttgart auch auf seine Anfrage hin im Dezember 2017 so mitgeteilt.

8. Wird sie gegebenenfalls Initiativen ergreifen, andere Regelungen (auch auf Bundesebene) zu erwirken?

Aus den vorgenannten Gründen sieht die Landesregierung keine Veranlassung zu solchen Initiativen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor