

Inhalt

| | |
|--|----|
| Vorwort des Herausgebers | 9 |
| 1 Es begann mit Dampf | |
| 1.1 Sporadische Überwachung in England | 11 |
| 1.2 Genehmigung und Überwachung in Deutschland | 12 |
| 1.3 Neue Aufgaben für Revisionsingenieure | 13 |
| 2 Staatlicher Auftrag für Überwachungsvereine | |
| 2.1 Private und organisierte Sachverständige | 17 |
| 2.2 Vom Revisionsingenieur zum Kraftfahrtsachverständigen | 18 |
| 2.3 Zunehmender Bedarf an Sachverstand | 19 |
| 3 Rapide Entwicklung des Straßenverkehrs | |
| 3.1 Schnell wachsender Fahrzeugbestand | 21 |
| 3.2 Verkehrsleistungen und Verkehrswege | 21 |
| 3.3 Optimierung der Straßennutzung | 22 |
| 3.4 Prognose bis 2015 | 23 |
| 3.5 Die Instandhaltung der Verkehrswege | 24 |
| 3.6 Nationale Verkehrspolitik im Spannungsfeld | 25 |
| 3.7 Die Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft | 27 |
| 4 Straßenverkehr und Sicherheit | |
| 4.1 Verkehrssicherheit in Deutschland und Anrainer-Ländern | 30 |
| 4.2 Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle | 33 |
| 4.3 Aktuelle Maßnahmen zur Verkehrssicherheit | 34 |
| 4.3.1 Geschwindigkeit und Abstand | 35 |
| 4.3.2 Alkohol, Medikamente und Drogen | 37 |
| 4.3.3 Sicherheitsgurt und Schutzhelme | 37 |
| 4.4 Das Verkehrssicherheitskonzept in Europa | 39 |
| 4.4.1 Gestaffelte Verantwortung in Europa | 41 |
| 4.4.2 Verkehrssicherheit als politische Herausforderung | 43 |
| 5 Über 100 Jahre Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland | |
| 5.1 Fahrschein und Prüfungsattest | 46 |
| 5.2 Das erste Fahrerlaubnisregister | 49 |
| 5.3 Einheitliche Kriterien für die Fahrerlaubnisprüfung | 50 |
| 5.3.1 Die theoretische Prüfung | 50 |
| 5.3.2 Die praktische Prüfung | 51 |
| 5.3.3 Wartezeit und erneute Prüfung | 52 |
| 5.4 Anforderungen an die Prüfer | 52 |
| 5.5 Kurzzeitige Abschaffung der Fahrschulpflicht | 54 |

| | | |
|--------|--|----|
| 5.6 | Fahrerlaubnisprüfung in der Nachkriegszeit | 54 |
| 5.6.1 | Kraftfahrtsachverständige prüfen auch Fahrlehrer | 55 |
| 5.7 | Das Unfallgeschehen erfordert besseres Prüfwesen | 56 |
| 5.8 | Die Prüfungsrichtlinie | 56 |
| 5.8.1 | Modifikationen der Prüfungsrichtlinie | 57 |
| 5.8.2 | Aufwertung der theoretischen Prüfung | 58 |
| 5.8.3 | Fortschritte auch bei der praktischen Prüfung | 59 |
| 5.9 | Einführung des zentralen Fahrerlaubnisregisters | 59 |
| 5.10 | Die Europäische Gemeinschaft etabliert sich | 60 |
| 5.10.1 | Änderung des Annex II der europäischen Prüfungsrichtlinie | 61 |
| 5.10.2 | Die dritte EU-Richtlinie | 61 |
| 5.11 | Weiterentwicklung des Prüfwesens | 62 |
| 5.11.1 | Neue Medien für die theoretische Prüfung | 63 |
| 5.11.2 | Die Optimierung der praktischen Prüfung | 64 |

6 Die regelmäßige Fahrzeug-Überwachung

| | | |
|--------|---|----|
| 6.1 | Kennzeichnung und Zulassung | 65 |
| 6.2 | Die Untersuchung der Kraftfahrzeuge durch Sachverständige ... | 65 |
| 6.3 | Bau- und Betriebsvorschriften ab 1909 | 66 |
| 6.4 | Rückwärtsgang und Typ-Schild | 67 |
| 6.5 | Die Typenprüfung | 67 |
| 6.6 | Die Anweisung über die Prüfung von Kraftfahrzeugen | 68 |
| 6.7 | Die Fahrzeugzulassung | 69 |
| 6.8 | Eine neue Definition des Kraftfahrzeugs (1923) | 70 |
| 6.9 | Die Zusammenfassung der Sachverständigen in einem Verband .. | 71 |
| 6.10 | Die Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung | 71 |
| 6.10.1 | Die Betriebserlaubnis | 73 |
| 6.10.2 | Der Typschein | 73 |
| 6.10.3 | Fahrzeug-Brief und -Schein | 73 |
| 6.11 | Die Einführung der Pflichtuntersuchung | 75 |
| 6.11.1 | Die technischen Untersuchungen | 75 |
| 6.11.2 | Die Plakette | 77 |
| 6.11.3 | Die Einführung der Abgassonderuntersuchung | 78 |
| 6.11.4 | Von der Sonderuntersuchung zur Untersuchung | 79 |
| 6.11.5 | Die Einführung der Sicherheitsprüfung | 80 |
| 6.11.6 | Konkrete Vorgaben für die Hauptuntersuchung | 81 |
| 6.11.7 | Zusammenfassung von Haupt- und Abgasuntersuchung .. | 82 |
| 6.11.8 | Die Umweltprüfung an Motorrädern | 82 |
| 6.11.9 | Die Systemdatenprüfung | 83 |

7 Das Kraftfahrachverständigengesetz von 1971

| | | |
|-------|---|----|
| 7.1 | Frühere Sachverständigenverordnungen | 85 |
| 7.2 | Aus der Verordnung wird ein Gesetz | 86 |
| 7.3 | Die Verordnung zur Durchführung des KfSachvG | 87 |
| 7.4 | Die Qualifikation der Kraftfahrachverständigen/Prüfer | 88 |
| 7.4.1 | Allgemeine Voraussetzungen | 88 |
| 7.4.2 | Fachliche Voraussetzungen | 88 |
| 7.4.3 | Die Ausbildung an der Technischen Prüfstelle | 89 |
| 7.5 | Die Prüfung durch die Anerkennungsbehörde | 91 |
| 7.6 | Die amtliche Anerkennung | 91 |
| 7.7 | Pflichten der Sachverständigen und Prüfer | 91 |
| 7.8 | Qualifikation in Europa, neue Studiengänge | 93 |
| 7.9 | Die Anforderungen an Sachverständige/Prüfer nach EU-Richtlinie | 94 |

8 Die Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr

| | | |
|-----|---|----|
| 8.1 | Qualitätssicherungssystem der Technischen Prüfstellen | 96 |
| 8.2 | Die Fortbildung der Sachverständigen | 97 |
| 8.3 | Fachliche Weisungen | 97 |
| 8.4 | Die Organisation der Technischen Prüfstellen | 98 |
| 8.5 | Die Aufsicht über die Technische Prüfstelle | 98 |
| 8.6 | Meldepflicht der Technischen Prüfstelle | 99 |

9 Der Nutzen der Technischen Prüfstelle für die Sicherheit

| | | |
|-------|--|-----|
| 9.1 | Die Beteiligung der Technischen Prüfstelle an der Weiterentwicklung | 102 |
| 9.2 | Über die Notwendigkeit der regelmäßigen Fahrzeug-Überwachung | 102 |
| 9.2.1 | Die Weiterentwicklung der Inhalte | 103 |
| 9.2.2 | Angemessen differenzierte Fristen? | 104 |
| 9.3 | Jeder Unfall kostet | 105 |
| 9.4 | Der Führerschein | 106 |
| 9.5 | Der technische Fortschritt bei den Fahrzeugen | 107 |

10 Zulassungsverfahren für Fahrzeuge und Fahrzeugteile

| | | |
|--------|---|-----|
| 10.1 | Nationaler Rechtskreis | 109 |
| 10.1.1 | Allgemeine Betriebserlaubnis für Fahrzeuge | 110 |
| 10.1.2 | Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge | 111 |
| 10.1.3 | Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile | 111 |
| 10.1.4 | Bauartgenehmigung für Fahrzeugteile | 111 |
| 10.2 | Internationaler Rechtskreis, EWG-Gesetzgebung | 112 |
| 10.2.1 | Rahmenrichtlinien zur Genehmigung | 112 |

| | |
|--|-----|
| 10.2.2 Die Rahmenrichtlinie für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger | 114 |
| 10.2.3 Übereinstimmung mit der Produktion | 114 |
| 10.3 Der Rechtskreis der ECE-Regelungen | 115 |
| 10.3.1 Typgenehmigung nach einer ECE-Regelung | 117 |
| 10.4 Ausblick | 118 |
| 11 Die Technische Prüfstelle aus Sicht des Bundes | |
| 11.1 Die Verhältnismäßigkeit der Auferlegung einer Rechtspflicht .. | 120 |
| 11.1.1 Die Erreichbarkeit der stationären Prüfstellen | 120 |
| 11.1.2 Die Verlässlichkeit der Prüfdienstleistungen | 121 |
| 11.1.3 Der zeitliche und finanzielle Aufwand für den Bürger ... | 122 |
| 11.2 Wie stellt der Staat die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Pflichten der Technischen Prüfstelle sicher? | 124 |
| 11.3 Herausforderungen aus europäischer Sicht | 126 |
| 11.4 Zusammenfassung | 128 |
| 12 Die Akkreditierung der Technischen Prüfstellen für Fahrerlaubnis- prüfungen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen | |
| 12.1 Vertrauen durch Kontrolle | 131 |
| 12.2 Akkreditierungsverfahren | 133 |
| 12.2.1 Antragsverfahren | 133 |
| 12.2.2 Begutachtungsverfahren | 134 |
| 12.2.3 Akkreditierung | 135 |
| 12.2.4 Überwachung und Reakkreditierung | 136 |
| 12.3 Qualitätsanforderungen an Träger von Technischen Prüfstellen .. | 136 |
| 12.4 Erfahrungen mit der Akkreditierung | 138 |
| 13 Anhang I KfSachvG | 140 |
| 14 Anhang II KfSachvV | 158 |

Vorwort des Herausgebers

Mobilität ist für die meisten Menschen in Europa selbstverständlich, obwohl der Preis dafür außerordentlich hoch ist. Finanzieller Aufwand, Sicherheitsrisiken und Umweltgefahren werden hingenommen, weil Mobilität für den Wohlstand und die Entwicklung von Gemeinschaften erforderlich ist. Gerade in Deutschland als wichtigem Standort der Kraftfahrzeugindustrie wird das nicht ernsthaft bestritten. Auch die Reise- und Freizeitbranche wäre ohne das bestehende Verkehrsangebot nicht denkbar.

Bei dieser Sachlage ist die Verkehrspolitik aufgefordert, den Menschen Möglichkeiten für eine sichere, preiswerte und umweltgerechte Fortbewegung aufzuzeigen. Von den Verkehrsträgern ist die Straße zwar der wichtigste, der Straßenverkehr ist jedoch gleichzeitig auch die gefährlichste Art der Fortbewegung. Dies wurde in Deutschland schon recht früh erkannt, wie das vorliegende Buch beschreibt. Der Staat, damals noch die Obrigkeit, hatte schon früh ein Zulassungssystem für Fahrer und ein Überwachungssystem für Fahrzeuge eingeführt.

Wenngleich die heutigen Bestrebungen zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vor allem in Europa in erster Linie auf eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer zielen, darf die Bedeutung einer sorgfältigen und überprüften Ausbildung der „Fahrzeuglenker“ und einer gleichmäßigen und vollständigen Fahrzeug-Überwachung nicht unterschätzt werden. Beide sind Stand der Technik, von den Bürgern akzeptiert und nicht verzichtbar. Für eine objektive Durchführung dieser Prüfungen und Fahrzeuguntersuchungen stehen die Sachverständigen und Prüfer der Technischen Prüfstellen (TP) für den Kraftfahrzeugverkehr in den Bundesländern.

Das vorliegende Buch greift aus dem breiten Spektrum der Handlungsfelder zur Verkehrssicherheit die Aufgaben der Technischen Prüfstellen heraus und zeigt deren Tätigkeit von den Anfängen der Industrialisierung bis heute. Für die Gemeinschaft der 25 EU-Staaten sind diese Tätigkeiten mittlerweile in den EG-Richtlinien zum Führerschein und zur technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge und Anhänger verankert.

Ich freue mich besonders über die kenntnisreichen Beiträge von Jörg Arend, Josef Kunz und Christian Weibrecht zu diesem Themenkreis, welche die Zulassung zum Straßenverkehr und die Straßenverkehrssicherheit aus dem Blickwinkel eines Herstellers, eines technisch-wissenschaftlichen Instituts und aus der Sicht der öffentlichen Verwaltung betrachten.

Der Leser kann sich erstmals umfassend über die gesetzliche Grundlage der TP-Tätigkeit, die Qualifikation zum amtlich anerkannten Sachverständigen

oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr und den aktuellen Stand zur Fahrerlaubnisprüfung und Fahrzeuguntersuchung informieren. Die Herausgeber haben es für selbstverständlich gehalten, die nationale und europäische Situation bei den Verkehrsunfällen und den Verkehrssicherheitsprojekten der Arbeit der Technischen Prüfstellen gegenüberzustellen. Obwohl sich diese Situation verglichen mit dem Anfang der Motorisierung erheblich gebessert hat, ist sie noch immer unbefriedigend. Für die Verkehrspolitik und die Institutionen – auch für die TP – bleibt noch viel zur Verbesserung der Sicherheit zu tun, und zu dieser gemeinsamen Aufgabe müssen auch die Verkehrsteilnehmer selbst ihren Beitrag leisten. Mobilität muss nicht nur selbstverständlich, sondern auch sicher sein.

Köln, im Dezember 2006

Dr. Jürgen Brauckmann