

Einbau von Funkgeräten ohne e1-Kennzeichnung in Neufahrzeuge

Die Auslegung der EMV-Richtlinie und der KFZ-Richtlinie haben in der Vergangenheit zu der Auffassung geführt, dass Funkgeräte ohne e-Kennzeichnung in Neufahrzeugen nicht verbaut werden durften. Diese Auffassung wurde auch von den Aufbauherstellern geteilt was dazu führte, dass durchaus intakte und auf aktuellem technischem Stand befindliche Funkgeräte ausgemustert werden mussten.

Der Problematik hat sich das polizeitechnische Institut angenommen und mit Datum vom 22.November 2005 eine Veröffentlichung zur aktuellen Rechtslage herausgegeben. Diese Veröffentlichung wurde zwischenzeitlich unter anderem von verschiedenen Dienststellen geprüft.

Die umfangreichste und klarste Stellungnahme zu der Thematik gibt der Fachbereich Funk des Landesfeuerwehrverbandes Bayern am 17.06.2006 ab. Darin heißt es:

Auf Grund der zahlreichen Nachfragen sind folgende Hintergrundinformationen möglicherweise hilfreich:

- 1. Die elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) im Kraftfahrzeugbereich wird aktuell in der EU-Richtlinie 2004/104/EG geregelt (KFZ-Richtlinie).*
- 2. Die bestehenden Richtlinien reichen aus, um eine klare Regelung für den Einbau von neu in Verkehr zu bringenden elektrischen und elektronischen Baugruppen und Unterbaugruppen zu schaffen.*
- 3. Altgeräte werden weder in der aktuellen, noch in der alten Fassung 95/54/EG erwähnt und haben damit Bestandsschutz. Das Kraftfahrtbundesamt als Oberbehörde hatte diesen Standpunkt bereits 2003 vertreten.*
- 4. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) stellt schriftlich gegenüber dem Bundesministerium für Inneres (BMI) fest, dass der Wiedereinbau von Altgeräten in Neufahrzeuge keiner Ausnahmegenehmigung bedarf. Gebrauchte Bauteile (auch Funkgeräte) haben den Rechtsstand zum Datum ihres Inverkehrbringens zu erfüllen. Das bedeutet im konkreten Fall, dass keine e-Kennzeichnung erforderlich ist, wenn ein Gerät zu einem Zeitpunkt produziert wurde, zu dem es noch keine Verpflichtung zur e-Kennzeichnung gab. Natürlich muss das Gerät alle Prüfungen bestanden und Auflagen erfüllt haben, die es zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens erfüllen musste.*

Dies waren in der Vergangenheit (nach wechselnder Zuständigkeit) im Bereich der Funkgeräte z.B. entweder FTZ-, Z-, ZZF- oder BZT-Zulassungen, die u.a. auch die EMV als Kriterium hatten. Alle nach TR-BOS zugelassenen Funkgeräte (FuG) mussten diese Zulassungskriterien erfüllen, um in Verkehr gebracht werden zu können.

- 5. Aus der KFZ-Richtlinie ist in der aktuellen Fassung eine Forderung zur e-Kennzeichnung für Funkgeräte nicht mehr abzuleiten, da eine Typgenehmigung und Kennzeichnung nur noch für Geräte mit*

sicherheitsrelevanten Funktionen gefordert ist. In Anhang I der KFZ-Richtlinie ist nachzulesen, welche Geräte damit gemeint sind.

- 6. Das PTI genehmigt nichts, gibt jedoch u.a. Informationen über den geltenden Stand der Technik an die Polizeien des Bundes (BuPol, BKA) und der Länder. Bei den Recherchen fällt auf, dass die Ausführungen des PTI ausreichen, um eine klare und saubere Aussage über die geltende Rechtslage treffen zu können, da die Quellen gesichert sind. Es handelt sich dabei nicht um eine Auslegung im juristischen Sinne, sondern um die verständliche Wiedergabe des geltenden Rechtsstandes.*
- 7. Die bayrische Polizei hat sich landesweit bereits der Auffassung des PTI vom 22. November 2005 in Sachen KFZ-Richtlinie angeschlossen und gibt auf Anfrage entsprechend Auskunft.*
- 8. Auch der Landesfeuerwehrverband Bayern schließt sich der Auffassung des PTI vom 22. November 2005 in Sachen KFZ-Richtlinie an. Siehe hierzu insbesondere Punkt 8 des Schreibens des PTI. Der Umstand, dass sich das BayStMI noch nicht schriftlich zur KFZ-Richtlinie geäußert hat, bedeutet nicht automatisch, dass dort das Schreiben des PTI als inhaltlich falsch betrachtet wird.*

Auf Anfrage hat sich auch das Institut der Feuerwehr in Münster mit der Problematik befasst. Herr Neumair als Fachbereichsleiter Technik und Herr Fiedler als Vertreter des Bereiches IuK teilen die Rechtsauffassung des polizeitechnischen Institutes. Sie verweisen in diesem Zusammenhang auf eine Anmerkung der AKNZ zu der Veröffentlichung des PTI

„Seit Mai 2006 ist eine überarbeitete Fassung der EU-Kfz-Richtlinie in nationales Recht überführt worden. Danach ist es wieder möglich, Funkanlagen die schon einmal eine Zulassung durch das FTZ, das BAPT, das ZZF oder die RegTP vor 2003 erhalten haben unter gewissen Umständen (Unbedenklichkeitsbescheinigung des Herstellers, Freigabe des Einbaus ins Kfz, Leistungs- und Frequenzgrenzen und Einbauvorschriften) wieder in Neufahrzeuge einzubauen“.

Für die Praxis sollte zur Sicherheit bereits im Ausschreibungsverfahren vom Fahrzeughersteller eine Unbedenklichkeitsbescheinigung über den Einbau des „Altgerätes“ verlangt werden. Die Diskussion über Erlöschen der Betriebserlaubnis und Probleme bei der Fahrzeugabnahme durch den TÜD sollten damit der Vergangenheit angehören.

Peter Ermert

(Die ausführlichen Stellungnahmen des PTI und des LFV-Bayern sind beigefügt)



**Der Landesfeuerwehrverband Bayern e. V. informiert.
Verantwortlich für den Inhalt: Alfons Weinzierl, Vorsitzender**

23.05.06

**Der LFV-Fachbereich 7 „Datenverarbeitung, Kommunikation, ILS, Funk“
informiert:**

Die e-Kennzeichnung und (k)ein Ende...

In der jüngsten Vergangenheit hat ein Artikel die Runde gemacht, der zum hohen Ziel hatte, Aufklärung in das bisher undurchsichtige Dickicht der Vorschriften über die elektromagnetische Verträglichkeit und deren Auswirkungen auf den Einbau vorhandener "alter" Funkgeräte in neue Fahrzeuge zu schaffen. Durch zahlreiche Kommentierungen, Umformulierungen und persönliche Auslegungen kam davon an der Basis leider meist nicht mehr viel an. Deshalb soll an dieser Stelle kurz und prägnant versucht werden, Klarheit zu schaffen.

Die Frage, die sich allen Feuerwehren bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge (insbesondere Erstzulassung nach 01.10.2002) stellt: Dürfen "alte" Funkgeräte ohne e-Kennzeichnung eingebaut werden? Die Antwort nach geänderter Rechtslage und nun aktuellem Stand lautet klar "ja".

Nach den Technischen Richtlinien BOS (TR BOS) zugelassene Fahrzeugfunkgeräte, die zu einem Zeitpunkt produziert wurden, zu dem es noch keine e-Kennzeichnung gab, haben damit Bestandsschutz. Zur Sicherheit wurde der Verfasser des o. g. Artikels, Herr Dipl.-Ing. Beckebanze vom Polizeitechnischen Institut der Polizeiführungsakademie in Münster, sicherheitshalber nochmal konkret befragt und um es auf die Spitze zu treiben dürfen im Ergebnis sogar die ältesten noch zugelassenen FuG 7b ohne eine geltende Rechtsvorschrift zu verletzen in ein fabrikneues Fahrzeug eingebaut werden. Ob das nun Sinn macht - die Geräte nehmen nicht gerade wenig Platz ein und 300er Kanäle können nicht geschaltet werden - muss die jeweilige Feuerwehr für sich entscheiden. Freuen wird diese Meldung sicher diejenigen, die vor der Entscheidung stehen, ein neues Funkgerät in das neu beschaffte Fahrzeug einzubauen und dabei befürchteten nicht das des alten Fahrzeugs weiter verwenden zu können. Lediglich bei neu produzierten Geräten ist auch zu beachten, dass diese nach den aktuell gültigen Vorschriften geprüft und zugelassen werden.

Nicht außer Acht gelassen werden darf beim Einbau einer Funkanlage der schon immer geltende Grundsatz, dass auch die Verkabelung (Antennenleitung, Stromzuführung, Handapparateanschluss und ggf. Verlängerung zwischen Bedienteil und S/E-Teil) verwendet werden muss, die vom Hersteller des Funkgerätes empfohlen, bzw. hergestellt wird. Kein Hersteller von Funkanlagen kann und wird für Bastelarbeiten, wie sie leider immer wieder anzutreffen sind, irgendeine Gewährleistung auf die Datenhaltigkeit seiner Produkte übernehmen. Außerdem sind aus dem gleichen Grund beim Einbau die Vorschriften des Fahrzeugherstellers in Bezug auf Leitungs-

führung, Leitungslängen, Anbringung der Antenne, etc. einzuhalten. Der Einbau ist deshalb stets von Fachpersonal durchzuführen.

Über die Sinnhaftigkeit einer Einführung und der anschließenden Änderung einer solchen Kfz-Richtlinie zu streiten macht wohl nicht viel Sinn. Wichtig ist, dass der nun geltende Rechtsstand ein wichtiger Meilenstein zum Investitionsschutz funktionierender Geräte ist und damit eine Entlastung für die öffentlichen Kassen darstellt.

Übrigens: Eine "e1-Kennzeichnung" gibt es formal nicht. Die "e-Kennzeichnung" wird mit einer Ziffer aus dem Land der EU ergänzt, in dem die Zertifizierung erwirkt wurde. Also bitte nicht wundern, wenn auf einigen elektrischen oder elektronischen Baugruppen für's Auto so etwas steht wie "e24". Auch das gilt in ganz Europa und damit natürlich auch in Bayern.

Ein Link zum Originaldokument des PTI Münster ist auf der Internetseite des LFV, Fachbereich 7 eingerichtet.

*Thomas Miehling
FBL 7 im LFV Bayern*