

Jannik Högg
Brandreferendar
Berufsfeuerwehr Wiesbaden

Entscheidungsvorlage

Fortführung eines technischen Prüfdienstes

Facharbeit gemäß § 20 Abs. 1 VAP2.2-Feu NRW

Münster, den 16.12.2025

Aufgabenstellung

Entscheidungsvorlage zur Fortführung eines technischen Prüfdienstes in Bezug zu einem Kfz-Eigenüberwachungsbetrieb gemäß § 72 Abs. 14 StVZO.

Aufgrund des Bestandschutzes verfügt die Kfz-Werkstatt der Feuerwehr Musterstadt als durch die Aufsichtsbehörde anerkannter Betrieb (sogen. Eigenüberwachungsbetrieb) über die Möglichkeit, Haupt-, Sicherheits- sowie Abgasuntersuchungen selbstständig durchzuführen. Diesbezüglich besteht der Fuhrpark der Feuerwehr Musterstadt aus ca. 350 Fahrzeugen, welcher in der eigenen Kfz-Werkstatt durch zwei Kfz-Meister*innen sowie fünf Kfz-Gesell*innen betreut wird. Die Kfz-Werkstatt entspricht der Anlage VIII d der StVZO. Die Prüfungen werden regelmäßig im Bereich des technischen Prüfdienstes durch einen der Mitarbeiter mit Kfz-Meisterqualifikation durchgeführt.

Aufgrund personeller Veränderungen wird es notwendig, den Bereich des technischen Prüfdienstes neu zu organisieren. Hierzu benötigt der Amtsleiter eine Entscheidungsvorlage, ob und in welcher Form der technische Prüfdienst fortgeführt werden soll. Stellen Sie dabei die momentane rechtliche Situation eines Eigenüberwachungsbetriebes dar. Gehen Sie überdies auch auf die notwendigen personellen Qualifikationen in Fort- und Ausbildung für einen Prüfberechtigten in einem Eigenüberwachungsbetrieb ein. Leiten Sie daraus ab, ob die Fortführung eines Eigenüberwachungsbetriebes organisatorisch, wirtschaftlich und prozessual sinnvoll ist. Beziehen Sie hierbei auch Überlegungen zur KRITIS mit ein. Ein Einbezug von Ausstattung und baulichen Gegebenheiten ist nicht notwendig. Unterbreiten Sie schlussfolgend als Fachstelle eine Handlungsempfehlung für eine mögliche Organisationsänderung für die Amtsleitung.

Abkürzungsverzeichnis

aaPmT	amtlich anerkannter Prüfer für Kfz-Verkehr mit Teilbefugnissen
aaSoP	amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer für Kfz-Verkehr
aaÜO	amtlich anerkannte Überwachungsorganisation
AU	Abgasuntersuchung
EÜ	Eigenüberwachung
EÜB	Eigenüberwachungsbetrieb
gD	Gehobener feuerwehrtechnischer Dienst
HU	Hauptuntersuchung
Kfz	Kraftfahrzeug
KRITIS	Kritische Infrastruktur
Opt	Handlungsoption
PI	Prüfingenieur
SP	Sicherheitsprüfung
TP	Technische Prüfstelle

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Methodische Vorgehensweise	9
---	---

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ziele des Prüfdienstes der Feuerwehr Musterstadt.....	5
Tabelle 2: Ergebnisse der Nutzwertanalyse der Handlungsoptionen	8
Tabelle 3: Übersicht Experteninterviews und Konsultationen	13
Tabelle 4: Zusammengefasste Kernaussagen der Experteninterviews.....	19
Tabelle 5: Bewertung von Betriebsmodellen der Kfz-Überwachung bei Feuerwehren	28
Tabelle 6: Kostenanalyse der Handlungsoptionen.....	30
Tabelle 7: Nutzwertanalyse der Handlungsoptionen.....	31
Tabelle 8: Paarweiser Vergleich und Gewichtung der Bewertungskriterien	31

Inhalt

Teil I: Entscheidungsvorlage	1
Kurzzusammenfassung	1
1 Einleitung	2
2 Darstellung der Problemstellung	2
2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen und Auflagen	2
2.2 Vorhaltung qualifizierter Fachkräfte	3
2.3 Organisatorische und prozessuale Herausforderungen	4
2.4 Wirtschaftliche Betrachtung	5
3 Ziele und Nutzen	5
4 Handlungsoptionen und Auswirkungen	5
4.1 Handlungsoptionen	5
4.2 Auswirkungen der Handlungsoptionen	6
4.2.1 Qualitativer Vergleich einzelner Teilaspekte	7
4.2.2 Kostenanalyse	8
4.2.3 Nutzwertanalyse	8
5 Entscheidungsvorschlag	8
6 Fazit	8
Teil II: Methoden-, Literatur- und Quellendokumentation	9
1 Beschreibung der Methodik	9
1.1 Methodische Vorgehensweise	9
1.2 Experteninterviews und Auswertung	10
1.3 Kostenanalyse	10
1.4 Nutzwertanalyse	11
2 Begründung	11
2.1 Auswahl der Methoden	11
2.2 Auswahl der Experten	11
2.3 Berücksichtigte Kosten	11
2.4 Nutzwertanalyse	12
3 Literatur- und Quellendokumentation	12
3.1 Beschreibung der Literatur- und Quellensuche und der Datenbanken	12
3.2 Übersicht über die Ergebnisse der Literatur- und Quellendokumentation	12
3.3 Kriterien der Literatur- und Quellenauswahl	13
3.4 Zusammenfassende Beschreibung der ausgewählten Literatur und Quellen	14
Literaturverzeichnis	15
A. Anhänge	16
B. Eigenständigkeitserklärung	32

Teil I: Entscheidungsvorlage

Kurzzusammenfassung

Im Rahmen dieser Arbeit wird eine Entscheidungsvorlage für die Amtsleitung der Feuerwehr Musterstadt zur zukünftigen Ausgestaltung des Prüfdienstes ihrer Kraftfahrzeug(Kfz)-Werkstatt erarbeitet. Dieser ist derzeit als Eigenüberwachungsbetrieb (EÜB) gemäß § 72 Abs. 14 StVZO anerkannt und führt die Kfz-Überwachung – Hauptuntersuchung (HU), Abgasuntersuchung (AU) und Sicherheitsprüfung (SP) – am eigenen Fuhrpark selbstständig durch. Da seit dem 01.06.1998 keine neuen EÜB mehr anerkannt werden, unterliegt der bestehende EÜB der Feuerwehr Musterstadt einem besonderen Bestandsschutz. Experteninterviews haben ergeben, dass Feuerwehren bundesweit sehr unterschiedliche Modelle der Kfz-Überwachung nutzen, die sich vor allem hinsichtlich personeller Ressourcen, technischer Ausstattung und der Einbindung externer Dienstleister unterscheiden. Neben der Durchführung von Kfz-Prüfungen im Rahmen der Eigenüberwachung (EÜ) besteht für Kfz-Werkstätten bis heute nach Anlage VIIIc StVZO die Möglichkeit zur Anerkennung für die eigenständigen Durchführung von SP und AU an beliebigen Kfz. Durch die rechtlichen Rahmenbedingungen eines EÜB und die Strukturen eines Feuerwehrfuhrparks ergeben sich für die Feuerwehr Musterstadt vielfältige rechtliche, organisatorische, personelle und wirtschaftliche Problemstellungen, die im Rahmen der Entscheidungsfindung systematisch betrachtet werden müssen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen des EÜB werden durch den individuellen Anerkennungsbescheid des EÜB der Feuerwehr Musterstadt festgelegt. Dieser definiert individuelle Anforderungen an Prüfplatz, Prüfmittel und insbesondere an die Qualifikation des Prüfberechtigten. Diese müssen zwingend erfüllt werden, um den EÜB weiterführen zu können. Die notwendige Personalqualifikation für den Prüfberechtigten eines EÜB wird bei dessen Anerkennung festgelegt und kann sich von EÜB zu EÜB unterscheiden. In der Regel müssen EÜB über mindestens einen Prüfenieur (PI) oder einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer (aaSoP) als Prüfberechtigten verfügen. Allerdings wurden vereinzelt – wie auch im Fall der Feuerwehr Musterstadt – Anerkennungsbescheide ausgestellt, welche als Prüfberechtigten lediglich eine Fachkraft mit Kfz-Meisterqualifikation ohne weitere Fachqualifikation im Bereich der Kfz-Überwachung fordern. Die Vorhaltung von aaSoP oder PI stellt eine wesentliche Herausforderung dar, da deren Ausbildung langwierig ist und erhebliche Kosten verursacht. Gleichzeitig zeigt sich, dass die langfristige Bindung qualifizierter Prüfberechtigter im feuerwehrtechnischen Dienst herausfordernd ist. Die vergleichsweise geringeren Anforderungen für AU- und SP-Prüfberechtigte nach Anlage VIIIc StVZO verdeutlichen die Unterschiede zwischen möglichen Betriebsmodellen.

Im Rahmen der Entscheidungsvorlage werden fünf mögliche Handlungsoptionen verglichen. Diese unterscheiden sich in den zugrundeliegenden Betriebsmodellen der Kfz-Überwachung, dem Umfang der Auslagerung auf externe Dienstleister und der Qualifikation des Prüfberechtigten und dessen Einbindung in die Organisation der Dienststelle. Organisatorisch und prozessual bestehen deutliche Unterschiede zwischen EÜ-gestützten Betriebsmodellen und Modellen mit starker Einbindung externer Dienstleister. Die EÜ ermöglicht eine hohe Prozesseffizienz, eine hohe Flexibilität sowie eine enge Verzahnung mit internen Abläufen der Werkstatt und des Einsatzbetriebs. Demgegenüber führen externe Prüfstellen häufig zu erhöhtem Koordinierungsaufwand, längeren Standzeiten von Einsatzmitteln und größerer Abhängigkeit von ortsspezifischer Verfügbarkeit. Für die Aufrechterhaltung der KRITIS Feuerwehr sind diese Aspekte besonders relevant. Darüber hinaus belegt eine Kostenanalyse, dass externe Prüfungen zu erheblichen Mehrkosten führen, während die Fortführung des EÜB trotz Personalausbildung langfristig kostengünstiger und -stabiler ist. Somit ist die Fortführung des EÜB grundsätzlich vorteilhafter als eine Auslagerung.

Daher wird der Amtsleitung der Feuerwehr Musterstadt empfohlen den Prüfdienst als EÜB fortzuführen. Um den Nutzwert des EÜB zu steigern, wird darüber hinaus eine Organisationsänderung empfohlen, die die Ausbildung zweier feuerwehrtechnischer Beamter des gehobenen Dienstes zu PI vorsieht, die sowohl Prüftätigkeiten als auch Tätigkeiten in der Fahrzeugbeschaffung übernehmen sollen. Durch die redundante Stellenbesetzung wird die Leistungsfähigkeit des EÜB auf ein hohes Niveau gesteigert. Darüber hinaus wird durch die Qualifikation der Prüfberechtigten zum PI eine hohe Qualität der Kfz-Prüfungen erreicht, was der Verantwortung der Dienststelle für die Sicherheit der Kfz gerecht wird. Durch die Verwendung der Prüfberechtigten in der Fahrzeugbeschaffung werden Ressourcen und Know-how des EÜB durch Synergieeffekte für weitere Bereiche der Dienststelle nutzbar. Trotz im Vergleich zum aktuellen Betriebsmodell höherer Ausbildungs- und Personalkosten überwiegen die strukturellen Verbesserungen.

1 Einleitung

Berufsfeuerwehren oder größere Feuerwehren mit hauptamtlichen Kräften unterhalten für ihren Fuhrpark in der Regel eigene Kraftfahrzeug(Kfz)-Werkstätten. Diese Werkstätten führen unter anderem Reparaturen, Servicetätigkeiten, Umbauten, Ausbauten und Prüfungen an den Feuerwehrfahrzeugen der Dienststelle durch. Der Aufgabenumfang und die Prozessabläufe der jeweiligen Kfz-Werkstätten sind bei den jeweiligen Feuerwehren unterschiedlich ausgeprägt. Daher greifen die Feuerwehren – wie in den Experteninterviews (Tabelle 4), welche im Rahmen dieser Arbeit geführt wurden, ersichtlich wird – in unterschiedlich starkem Ausmaß auf externe Dienstleister für die Reparatur und Prüfung der eigenen Fahrzeuge zurück.

Vor allem bei der Durchführung von gesetzlich nach § 29 StVZO vorgeschriebenen Kfz-Prüfungen – wie Hauptuntersuchung (HU), Abgasuntersuchung (AU) und Sicherheitsprüfung (SP) – unterscheidet sich der eigenständig durchgeführte Aufgabenumfang der Kfz-Werkstätten der jeweiligen Dienststellen stark (siehe Tabelle 4). Die einzelnen Dienststellen greifen hierfür in unterschiedlich starkem Umfang auf externe Dienstleister wie amtlich anerkannte Überwachungsorganisationen (aaÜO) oder Technische Prüfstellen (TP) zurück. Demgegenüber sind die Kfz-Werkstätten mancher Feuerwehren als Eigenüberwachungsbetrieb (EÜB) gemäß § 72 Abs. 14 StVZO anerkannt und führen somit die Kfz-Prüfungen selbstständig durch. Allerdings greifen Feuerwehren mit EÜB neben der selbstständigen Kfz-Prüfung auch in Teilen auf externe Dienstleister zurück, da dies häufig wegen Prozessabläufen, Kapazitätsengpässen oder speziellen Reparaturen in externen Fachwerkstätten notwendig ist (Proft, 2025; Meier, 2025).

Im Rahmen dieser Arbeit wird gemäß Aufgabenstellung eine Entscheidungsvorlage für die Amtsleitung der Feuerwehr Musterstadt zur Fortführung des Prüfdienstes der Kfz-Werkstatt der Dienststelle erstellt, welche als EÜB die gesetzlich vorgeschriebenen Kfz-Prüfungen – HU, AU, SP – am etwa 350 Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark der Dienststelle selbstständig durchführt. Zur Entscheidung über die Fortführung des Prüfdienstes als EÜB werden mehrere Handlungsoptionen erarbeitet, welche systematisch miteinander verglichen werden, um deren Auswirkungen auf die Feuerwehr Musterstadt aufzuzeigen. Hieraus wird ein Entscheidungsvorschlag für die Amtsleitung abgeleitet, ob und in welcher Form der EÜB fortgeführt werden soll.

Allgemeine Hinweise:

1. In dieser Arbeit wird zur Vereinfachung der Lesbarkeit das generische Maskulinum verwendet. Alle Personenbezeichnungen schließen ausdrücklich Personen aller Geschlechter ein.
2. Teil I der Facharbeit behandelt die Entscheidungsvorlage zur Forschungsfrage, während Teil II die empirische Forschungsmethode erläutert und die entsprechende Literatur- und Quellendokumentation enthält.

2 Darstellung der Problemstellung

Um zu einem fundierten Entscheidungsvorschlag zu gelangen, wird zunächst die Problemstellung, welche sich bei der Entscheidung über die Fortführung des EÜB ergibt, dargestellt. Hierbei werden zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen und Auflagen für einen EÜB erläutert. Darüber hinaus werden die Anforderungen an die Qualifikation von Fachpersonal eines EÜB und die damit zusammenhängenden Herausforderungen aufgezeigt. Zusätzlich werden Problemstellungen erläutert, welche sich aus den Prozessabläufen des Fuhrparkmanagements und der Kfz-Werkstatt inklusive EÜB ergeben. Hierbei wird unter anderem die Zusammenarbeit mit und Verfügbarkeit von externen Dienstleistern betrachtet. Abschließend werden wirtschaftliche Problemstellungen betrachtet, welche hauptsächlich durch Kosten auftreten, welche bei einem EÜB anfallen.

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen und Auflagen

Die Eigenüberwachung (EÜ) stellt eine besondere Form der Kfz-Untersuchung dar und basiert auf Anlage VIII Nr. 4.1 in Verbindung mit Nr. 6 der vor dem 01.06.1998 geltenden Fassung der StVZO. Demnach sind Fahrzughalter von der Pflicht zur Vorführung ihrer Fahrzeuge bei einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für Kfz-Verkehr (aaSoP) befreit, wenn sie die HU in ihrem eigenen Betrieb durchführen und hierfür anerkannt sind. Die Anerkennung von EÜB wurde bereits vor den 1970er Jahren eingeführt, um diesen zu ermöglichen ihren Fuhrpark eigenständig zu überwachen, da es zu diesem Zeitpunkt einen Mangel an TP und aaÜO gab (Hirsch et al., 2025). Betriebe die als EÜB anerkannt wurden,

waren hauptsächlich Behörden, kommunale Eigenbetriebe, Verkehrsbetriebe und Speditionen, welche jeweils über einen größeren Fuhrpark verfügten (Egger, 2025).

Grundsätzlich sind nach Anlage VIII Nr. 6.1. StVZO i. d. F. v. 31.05.1998 die obersten Landesbehörden – Verkehrsministerien – für die Anerkennung der EÜB zuständig. Diese können hierfür allerdings auch andere Behörden – wie Zulassungsstellen oder Bezirksregierungen – bestimmen. Die Aufsichtsbehörden stellten für jeden EÜB einen Anerkennungsbescheid aus, welcher die individuellen Rechte und Pflichten dieses EÜB regelt, die sich je nach Ausstellungsdatum und -behörde von EÜB zu EÜB unterscheiden (Hirsch et al., 2025). Allerdings müssen EÜB nach Anlage VIII Nr. 6.2. StVZO i. d. F. v. 31.05.1998 grundsätzlich über **geeignete Räume** – Werkstattgebäude mit erforderlichem Prüfplatz –, **geeignetes Personal** – Fachkräfte in genügender Zahl mit entsprechender Vorbildung und ausreichend Erfahrungen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik – und **geeignete Prüfmittel** – notwendige dem Stand der Technik entsprechende Prüfgeräte, Einrichtungen und Ausstattungen – verfügen. Die Anerkennung als EÜB wird nach Anlage VIII Nr. 6.5. StVZO i. d. F. v. 31.05.1998 von der zuständigen Aufsichtsbehörde widerrufen, wenn die bei der Anerkennung geforderten Auflagen und Pflichten des EÜB nicht mehr erfüllt werden, die Untersuchung von Kfz wiederholt nicht ordnungsgemäß durchgeführt wird oder seit mehr als 6 Monaten kein Gebrauch von der EÜ gemacht wurde.

Anerkennungen als EÜB fanden bis zur Änderung der StVZO zum 01.06.1998 statt. Bereits existierende EÜB erhalten Bestandschutz. Dass seit 01.06.1998 keine neuen EÜB mehr anerkannt werden, begründet sich hauptsächlich in der Angleichung der Rechtsvorschriften der EU-Mitgliedstaaten über die technische Überwachung von Kfz. Durch § 2 der Richtlinie 96/96/EG werden verschärfte Anforderungen für Aufsichtsbehörden bezüglich der Objektivität und der Qualität der Kfz-Überwachung gestellt, welche nur schwer mit der EÜ vereinbar sind. Des Weiteren werden Interessenskonflikte von EÜB bei der Prüfung eigener Kfz als Begründung aufgeführt. (Bundesministerium für Verkehr, 1998, S. 69 ff.)

Da der ursprüngliche Mangel an TP und aaÜO, der zur Einführung der EÜ führte, seit langem nicht mehr existiert und keine neuen EÜB anerkannt wurden, ist die Zahl der EÜB kontinuierlich gesunken. Mit der Änderung durch § 72 Abs. 14 StVZO ist EÜ seit dem 01.10.2024 nur noch für Betriebe zugelassen, die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wahrnehmen. Alle weiteren EÜB mussten seitdem eingestellt werden. Daher existieren z. B. in Baden-Württemberg aktuell nur noch ca. zehn EÜB. (Hirsch et al., 2025)

Neben der Durchführung von Kfz-Prüfungen im Rahmen der EÜ besteht für Kfz-Werkstätten nach Anlage VIIIc StVZO die Möglichkeit zur Anerkennung für die eigenständige Durchführung von SP und AU an beliebigen Kfz. Hierbei müssen im Vergleich zur Anerkennung als EÜB deutlich geringere Anforderungen erfüllt werden (Egger, 2025). Auf Grundlage der Anerkennung nach Anlage VIIIc StVZO führen manche Feuerwehren, die nicht als EÜB anerkannt sind, SP und AU am eigenen Fuhrpark durch (siehe Tabelle 4).

Folglich lässt sich festhalten, dass bei der Entscheidung über die Fortführung des EÜB der Feuerwehr Musterstadt die Auflagen und Pflichten berücksichtigt werden müssen, welche sich aus dem Anerkennungsbescheid ergeben, der bei der Anerkennung des EÜB erstellt wurde.

2.2 Vorhaltung qualifizierter Fachkräfte

EÜB müssen über geeignetes Personal verfügen (vgl. 2.1). Über welche Qualifikationen das Personal des EÜB verfügen muss, wird individuell im Anerkennungsbescheid des jeweiligen EÜB festgelegt. Dies kann von EÜB zu EÜB unterschiedlich sein. In der Regel müssen EÜB über mindestens einen aaSoP oder Prüferingenieur (PI) als Prüfberechtigten verfügen. Allerdings wurden vereinzelt Anerkennungsbescheide ausgestellt, welche als Prüfberechtigten lediglich eine Fachkraft mit Kfz-Meisterqualifikation ohne weitere Fachqualifikation im Bereich der Fahrzeugüberwachung fordern. (Hirsch et al., 2025)

Wie Experteninterviews mit Feuerwehren, die als EÜB anerkannt sind, ergeben haben, stellt die Vorhaltung von aaSoP oder PI als Prüfberechtigte eine große Herausforderung dar. Dies begründet sich einerseits durch die benötigte akademische Vorbildung in Maschinenbau, Fahrzeugtechnik oder Elektrotechnik. Andererseits stellen die Dauer der spezifischen Ausbildung für die Kfz-Überwachung – nach Anlage VIIIa StVZO für PI acht Monate und nach § 2 KfzSachvG für aaSoP bis zu zwei Jahre –, die damit verbundenen Ausbildungskosten und die organisatorische Einbindung des Prüfberechtigten in die Feuerwehr weitere Herausforderungen dar. Es besteht zum einen die Möglichkeit einen bereits qualifizierten aaSoP von einer TP oder einen bereits qualifizierten PI von einer aaÜO abzuwerben. Zum anderen ist es möglich einen feuerwehertechnischen Beamten mit entsprechendem Studienabschluss als aaSoP oder PI auszubilden. Bei dieser Entscheidung ist zu berücksichtigen, ob der Prüfberechtigte durch Tätigkeiten im Rahmen der EÜ

bereits vollumfänglich ausgelastet ist, oder ob dieser noch weitere – auch feuerwehrtechnische – Tätigkeiten übernehmen soll. Dies ist hauptsächlich von der Größe des Fuhrparks und der Organisation der Dienststelle abhängig. Einen feuerwehrtechnischen Beamten als Prüfberechtigten einzusetzen, bietet die Chance dessen Fachwissen aus der EÜ als Synergieeffekt für andere Bereiche wie beispielsweise die Fahrzeugbeschaffung zu nutzen. Bei Beschaffungen und Umbauten von Feuerwehrfahrzeugen ist deren Wissen zu Betriebserlaubnis und Ausnahmegenehmigungen nach § 21 und § 70 StVZO besonders nützlich. Allerdings stellt das langfristige Halten eines feuerwehrtechnischen Beamten als Prüfberechtigten eine große Herausforderung dar, da dieser durch berufliche Weiterentwicklung – beispielsweise Beförderung zum Sachgebietsleiter – keine ausreichenden Kapazitäten mehr für die EÜ aufbringen kann. Ein Nachbesetzen dieser Stelle ist aufgrund der geforderten Qualifikationen aufwändig und kostenintensiv. (Proft, 2025; Warnken, 2025)

Demgegenüber sind die Anforderungen an Betriebe zur Vorhaltung geeigneter Fachkräfte zur Durchführung von SP und AU im Rahmen der Anerkennung nach Anlage VIIIc StVZO deutlich geringer. Die für die Durchführung von SP und AU zuständige Person benötigt nach Anlage VIIIc Nr. 2.5 und Nr. 2.6 StVZO eine Meisterprüfung im Kfz-Handwerk oder einer vergleichbaren Fachrichtung und eine Schulung zur Durchführung von SP und AU. Die Dauer der Schulung beträgt 6 Tage (Innung des Kfz-Gewerbes Kassel, 2025). Diese Anforderungen zu erfüllen, stellt für Feuerwehren, die SP und AU auf dieser Grundlage durchführen, in der Regel keine Herausforderung dar (Neumann, 2025; Reifferscheidt, 2025).

Folglich lässt sich festhalten, dass bei der Entscheidung über die Fortführung des EÜB der Feuerwehr Musterstadt die durch den Anerkennungsbescheid geforderten Qualifikationen des Prüfberechtigten und dessen gewünschte Einbindung in die Organisation der Dienststelle berücksichtigt werden müssen.

2.3 Organisatorische und prozessuale Herausforderungen

Da der Aufgabenumfang und die Prozessabläufe der dienststelleneigenen Kfz-Werkstätten im Zusammenhang mit den Kfz-Prüfungen bei den jeweiligen Feuerwehren unterschiedlich ausgeprägt sind, wird für die Reparatur und Prüfung der eignen Fahrzeuge in unterschiedlich starkem Ausmaß auf externe Dienstleister zurückgegriffen (siehe Tabelle 4). Die Kfz-Überwachung bei Feuerwehren und die damit zusammenhängende Nutzung externer Dienstleister kann grundlegend in folgende Betriebsmodelle eingeteilt werden:

1. Kfz-Überwachung, Service und Reparatur in externen Werkstätten
2. Kfz-Überwachung bei externen Prüfstellen aber Service / Reparatur in Kfz-Werkstatt der Feuerwehr
3. Kfz-Überwachung in städtischer Kfz-Werkstatt mit externen Prüfberechtigten
4. Kfz-Überwachung in Kfz-Werkstatt der Feuerwehr mit externen Prüfberechtigten
5. Kfz-Überwachung in Kfz-Werkstatt der Feuerwehr im Rahmen der EÜ

Allerdings greifen Feuerwehren mit EÜB neben der selbständigen Kfz-Prüfung auch in Teilen auf externe Dienstleister zurück, da dies häufig wegen Prozessabläufen, Kapazitätsengpässen oder speziellen Reparaturen in externen Fachwerkstätten notwendig ist (Proft, 2025; Meier, 2025).

Bei den einzelnen Betriebsmodellen ergeben sich verschiedene organisatorische und prozessuale Herausforderungen, welche sich unter anderem durch die Zusammenarbeit mit und Verfügbarkeit von externen Dienstleistern ergeben. Die Verfügbarkeit externer Dienstleister ist hauptsächlich von der ortspezifischen Marktverfügbarkeit, vertraglichen Rahmenbedingungen und der Intensität der Zusammenarbeit mit einzelnen externen Dienstleistern abhängig, wodurch sich teilweise unzureichende Verfügbarkeiten externer Dienstleister ergeben. Darüber hinaus ergeben sich je nach Ausmaß und Gestaltung der Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern teilweise Probleme bei der Abstimmung interner Abläufe auf Rahmenbedingungen externer Dienstleister. Dies führt in Teilen zu erhöhtem Koordinierungs- und Planungsaufwand, Mehrarbeit, erhöhtem Fahrtaufwand, Verzögerungen und zusätzlichen Kosten. Je nach Gestaltung der Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern und deren Leistungsfähigkeit ergeben sich Probleme aufgrund mangelnder Flexibilität und unzureichender Kompatibilität mit Bedürfnissen des Einsatzdienstes, was teilweise zu längeren Ausfallzeiten von Einsatzmitteln führt. Folglich müssen Dienststellen mehr Reservefahrzeuge vorhalten. (siehe Tabelle 4)

Dementsprechend lässt sich festhalten, dass bei der Entscheidung über die Fortführung des EÜB der Feuerwehr Musterstadt die Folgen für Prozesse der Dienststellenwerkstatt und des Einsatzbetriebes, welche sich aus der Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern ergeben, und die Abhängigkeit von externen Dienstleistern berücksichtigt werden müssen.

2.4 Wirtschaftliche Betrachtung

Je nach Ausmaß und Gestaltung der Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern im Rahmen der Kfz-Prüfungen fallen unterschiedliche externe und interne Kosten an. Die Kosten, die durch Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern entstehen, sind von Vertragsbedingungen abhängig und beinhalten je nach Betriebsmodell der Kfz-Überwachung Überführungskosten, Prüfgebühren und Kosten für Mehrarbeit durch Inkompatibilität von internen Abläufen mit Rahmenbedingungen externer Dienstleister (Steeg, 2025). Als interne Kosten fallen je nach Betriebsmodell Kosten für die Ausstattung und Instandhaltung des Prüfplatzes, Ausbildungskosten und Personalkosten durch eigenständige Arbeitsleistung an (Proft, 2025). Neben den Ursachen der einzelnen Kosten ist auch die Entwicklung der Kosten zu berücksichtigen. So lässt sich im Allgemeinen eine Kostensteigerung bei externen Prüfgebühren feststellen (siehe Tabelle 4).

Folglich lässt sich festhalten, dass bei der Entscheidung über die Fortführung des EÜB der Feuerwehr Musterstadt für die Auswahl eines Betriebsmodells die internen und externen Kosten sowie die perspektivische Kostenentwicklung berücksichtigt werden müssen.

3 Ziele und Nutzen

Um zu einem Entscheidungsvorschlag über die Fortführung des Prüfdienstes zu gelangen, muss zunächst der Nutzen des Prüfdienstes für die Dienststelle definiert werden. Hierzu werden unterschiedliche Ziele definiert, die der Prüfdienst unabhängig vom gewählten Betriebsmodell erfüllen soll. Der Erfüllungsgrad dieser Ziele wird später herangezogen, um einzelne Handlungsoptionen (Opt.) und deren Auswirkungen miteinander zu vergleichen. Eine Auflistung der einzelnen Ziele wird in Tabelle 1 dargestellt. Die einzelnen Ziele werden in Primärziele, Sekundärziele und wünschenswerte positive Randeffekte untergliedert. Der Erfüllungsgrad der Primärziele beeinflusst unmittelbar den Nutzen des Prüfdienstes für die Dienststelle. Die Sekundärziele sind weitere Ziele deren Erfüllung sich positiv auf die Dienststelle auswirkt.

Tabelle 1: Ziele des Prüfdienstes der Feuerwehr Musterstadt

Primärziele	Sekundärziele	Positive Randeffekte
• Leistungsfähigkeit • Flexibilität • Kompatibilität mit internen Abläufen (Prozesseffizienz) • Qualität der Prüfungen • Kosteneffizienz • Vertretbare Verantwortung	• Unabhängigkeit von externen Dienstleistern bei Aufrechterhaltung von KRITIS Feuerwehr • Synergieeffekte für weitere Bereiche der Dienststelle • Kein hoher Umstellungsaufwand bei Organisationsänderung	• Vorhaltung von Fachwissen in der Dienststelle • Schaffung von Arbeitsplätzen • Förderung der Wirtschaft

4 Handlungsoptionen und Auswirkungen

Nachfolgend werden zunächst die verschiedenen Handlungsoptionen dargestellt, welche unterschiedliche Möglichkeiten zur Fortführung des Prüfdienstes der Feuerwehr Musterstadt beinhalten. Anschließend werden die Auswirkungen der einzelnen Handlungsoptionen auf die Dienststelle miteinander verglichen.

4.1 Handlungsoptionen

Bei der Entscheidung über die Fortführung des Prüfdienstes der Feuerwehr Musterstadt, der aktuell als EÜB die Kfz-Überwachung des etwa 350 Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark durchführt, bestehen mehrere Handlungsoptionen. Diese unterscheiden sich in den zugrundeliegenden Betriebsmodellen der Kfz-Überwachung, dem Umfang der Auslagerung auf externe Dienstleister und der Qualifikation des Prüfberechtigten und dessen Einbindung in die Organisation der Dienststelle. Nachfolgend sind die Handlungsoptionen aufgelistet:

- Option A:** Auslagerung der Kfz-Überwachung auf externen Prüfstellen / Werkstätten
- Option B:** Übergang zur Kfz-Überwachung mit externen Prüfberechtigten in der eigenen Kfz-Werkstatt
- Option C:** Fortführung des EÜB in seiner jetzigen Form mit Kfz-Meister als Prüfberechtigten
- Option D:** Fortführung des EÜB mit angestelltem Prüfenieur als Prüfberechtigten
- Option E:** Fortführung des EÜB mit feuerwehrtechnischen Beamten als Prüfberechtigten

Handlungsoption A:

Der EÜB soll aufgegeben werden und die Kfz-Überwachung soll vollständig auf externe Prüfstellen und Werkstätten ausgelagert werden. Vor Kfz-Prüfungen behebt die Werkstatt der Dienststelle – meist im Rahmen des regelmäßigen Service – zuvor gemeldete und bei der Durchsicht festgestellte Mängel, bereitet das Fahrzeug zur Prüfung vor und überführt es an unterschiedliche externe Prüfstelle. Dort werden HU, AU und SP durchgeführt. Die Prüftermine werden pro Fahrzeug individuell kurz- bis mittelfristig mit den einzelnen externen Prüfstellen und Werkstätten abgestimmt.

Handlungsoption B:

Der EÜB soll aufgegeben werden, der Prüfplatz und die Ausstattung der Dienststellenwerkstatt, die zur Durchführung von HU, AU und SP benötigt werden, sollen erhalten bleiben. Die Durchführung von AU und SP soll auf Grundlage einer Anerkennung der Dienststellenwerkstatt nach Anlage VIIIc StVZO durch eigenes Personal erfolgen. Hierzu soll ein Kfz-Meister zur Abnahme von AU und SP nach Anlage VIIIc Nr. 2.6 StVZO qualifiziert werden. Die HU wird in der Verantwortung eines externen Prüfberechtigten durchgeführt. Hierzu nutzt dieser die Ausstattung der Dienststellenwerkstatt und wird bei der Durchführung von Personal der Dienststelle unterstützt. Für dieses Betriebsmodell muss ein Rahmenvertrag mit einem externen Dienstleister abgeschlossen werden, der die Verfügbarkeit des externen Prüfers, einen einwöchigen Prüfturnus und die Prüfgebühren festlegt. Das Personal der Dienststellenwerkstatt behebt vorab die Mängel an den zu prüfenden Fahrzeugen und bereitet diese auf die einmal wöchentlich stattfindende HU-Abnahme vor.

Handlungsoption C:

Der EÜB der Feuerwehr Musterstadt soll in seiner derzeitigen Form weiterbetrieben werden. Wie aus der Aufgabenstellung zu entnehmen ist, besitzt der bisherige Prüfberechtigte des EÜB eine Kfz-Meisterqualifikation. Es wird nicht beschrieben, ob dieser eine weitergehende Ausbildung für die Kfz-Untersuchung besitzt. Daher wird davon ausgegangen, dass der Prüfberechtigte keine Weiterbildung zum amtlich anerkannten Prüfer mit Teilbefugnissen (aaPmT) nach KfSachvG durchlaufen hat, allerdings gegebenenfalls eine AU- und SP-Schulung nach Anlage VIIIc StVZO besitzt. Da EÜB vereinzelt mit Prüfberechtigten mit Meisterqualifikation ohne Weiterbildung zum aaPmT anerkannt wurden (vgl. 2.2), kann davon ausgegangen werden, dass der Feuerwehr Musterstadt ein ähnlicher Anerkennungsbescheid für ihren EÜB vorliegt. Somit ist es formal ausreichend, wenn bei der anstehenden Neubesetzung der Stelle des Prüfberechtigten erneut ein Kfz-Meister ohne Weiterbildung zum aaPmT eingesetzt wird. Dieser sollte jedoch eine AU- und SP-Schulung nach Anlage VIIIc StVZO besitzen und aus vorheriger Beschäftigung über Erfahrungen im Bereich der Kfz-Überwachung verfügen.

Handlungsoption D:

Der EÜB der Feuerwehr soll weiter betrieben werden. Allerdings soll zur Steigerung der Ergebnis- und Prozessualität der EÜ bei der Stellenneubesetzung des Prüfberechtigten ein Ingenieur mit bereits abgeschlossener Ausbildung zum PI oder aaSoP eingestellt werden. Der Prüfberechtigte soll neben der reinen Durchführung der Prüfungen auch alle organisatorischen Aufgaben im Rahmen der Kfz-Überwachung des Fuhrparks durchführen und bei der Führung und Weiterentwicklung des EÜB mitwirken.

Handlungsoption E:

Der EÜB der Feuerwehr soll weiter betrieben werden. Allerdings sollen zur Steigerung der Ergebnis- und Prozessualität EÜ bei der Stellenneubesetzung des Prüfberechtigten zwei feuerwehrtechnische Beamte des gD eingesetzt werden, die zum PI ausgebildet werden sollen. Hierzu müssen geeignete Beamte mit entsprechendem Studienabschluss ausgewählt werden, die für die 8-monatige Ausbildung unter Fortbezahlung der Bezüge freigestellt werden müssen. Die Prüfberechtigten sollen neben der reinen Durchführung der Prüfungen die weiteren Aufgaben des EÜB analog zur Opt. D übernehmen und anteilig im Einsatzführungsdienst eingesetzt werden. Darüber hinaus sollen diese bei der Fahrzeugbeschaffung mitwirken, um Synergieeffekt aus der EÜ für weitere Bereiche nutzbar zu machen.

4.2 Auswirkungen der Handlungsoptionen

Im Folgenden werden die Auswirkungen der einzelnen Handlungsoptionen auf die Feuerwehr Musterstadt dargestellt. Hierzu werden im Zusammenhang mit den in Abschnitt 3 definierten Zeilen des EÜB einzelne Teilaspekte der Kfz-Überwachung verglichen sowie eine Kosten- und eine Nutzwertanalyse durchgeführt.

4.2.1 Qualitativer Vergleich einzelner Teilaspekte

Die Handlungsoptionen unterscheiden sich grundlegend darin, ob die Kfz-Überwachung in der Dienststellenwerkstatt oder außerhalb stattfindet und in welchem Umfang externe Dienstleister einbezogen werden. Zusätzlich unterscheiden sich die Handlungsoptionen, die eine Fortführung des EÜB beinhalten, in der Qualifikation und organisatorischen Einbindung des Prüfberechtigten. Auf Grundlage der Experteninterviews wird in Tabelle 5 eine Bewertung unterschiedlicher Betriebsmodelle der Kfz-Überwachung bei Feuerwehren durchgeführt. Diese Bewertung lässt sich auf den Vergleich der Auswirkungen der Handlungsoptionen übertragen. Nachfolgend werden die Auswirkungen der Handlungsoptionen auf einzelne wesentliche Teilaspekte der Kfz-Überwachung in Zusammenhang mit den in Abschnitt 3 definierten Zielen verglichen.

Die Leistungsfähigkeit der Kfz-Überwachung, welche zur Sicherstellung der KRITIS Feuerwehr beiträgt, ist bei den jeweiligen Handlungsoptionen zum einen von der Verfügbarkeit externer Dienstleister und zum anderen von der Ausfallsicherheit eigener Mitarbeiter in Schlüsselpositionen abhängig. Die Verfügbarkeit externer Dienstleister ist vor allem bei der Kfz-Überwachung außerhalb der Dienststellenwerkstatt – Opt. A – von der ortsspezifischen Marktverfügbarkeit und dem individuellen Netzwerk an Partnerwerkstätten der Feuerwehr Musterstadt abhängig. Daher ergeben sich teilweise keine ausreichende Verfügbarkeit und Verzögerungen. Bei Opt. B hingegen kann die Verfügbarkeit externer Prüfer durch Rahmenverträge ausreichend gesichert werden. Je höher und spezieller die benötigte Qualifikation eigener Mitarbeiter ist, desto herausfordernder ist es Personalredundanzen zu schaffen. Folglich stellt ein Ausfall des Prüfberechtigten bei Opt. C, D und E eine Schwachstelle der Leistungsfähigkeit dar. Bei einem langfristigen Ausfall ist die Nachbesetzung eines Prüfberechtigten bei Opt. D und E aufgrund der höheren benötigten Qualifikation besonders herausfordernd, was zu verringerter Leistungsfähigkeit führt. Das Einsetzen von zwei feuerwehrtechnischen Beamten als Prüfberechtigte – Opt. E – kann durch Redundanz die Leistungsfähigkeit erhöhen. Allerdings besteht hierbei auch die Herausforderung die Stellen ausreichend attraktiv zu gestalten, um die Beamten dazu zu motivieren langfristig auf dieser Stelle zu verweilen.

Die Flexibilität der Kfz-Überwachung – um z. B. durch kurzfristige Prüftermine auf spontane Bedarfe aus dem Einsatzbetrieb zu reagieren – ist bei Opt. C, D und E durch die EÜ sehr hoch. Die Flexibilität externer Werkstätten – Opt. A – kann je nach Zusammenarbeit auch hoch sein. Allerdings kann diese Flexibilität je nach Verfügbarkeit der externen Dienstleister stark variieren und gilt somit nicht als gesicherte Planungsgröße. Da die Häufigkeit der Prüftermine bei Opt. B vertraglich festgeschrieben wird, besteht nur eine geringe Flexibilität.

Die EÜ – Opt. C, D und E – bietet eine sehr hohe Prozesseffizienz und ist sehr gut mit internen Abläufen der Dienststellenwerkstatt und des Einsatzbetriebs kompatibel. Da die Prozesse der Kfz-Überwachung bei Opt. B ähnlich gestaltet sind, aber ein externer Prüfer in den Prozess eingebunden werden muss, entstehen im Vergleich zur EÜ leichte Effizienzeinbußen bei immer noch hoher Prozesseffizienz. Durch die Zusammenarbeit mit externen Werkstätten – Opt. A – entstehen z.B. durch Überführungsfahrten und Mehrarbeitsaufwand große Ineffizienzen im Prozessablauf, was zu längeren Ausfallzeiten von Fahrzeugen führt. Die Ausfallzeiten müssen durch eine entsprechende Reservefahrzeugplanung kompensiert werden.

Die Qualität der Kfz-Überwachung wird durch das hinzuziehen externer Dienstleister – Opt. A und B – oder durch die hochwertige Qualifikation eigener Mitarbeiter – Opt. D und E – erhöht. Die Prüfberechtigten des EÜB können durch ihre langjährige Erfahrung mit dem Fuhrpark und durch ihr detailliertes Wissen über die spezifische Feuerwehrentechnik eine hochwertige Prüfung von Feuerwehrfahrzeugen gewährleisten. Allerdings besteht durch die wiederkehrende Prüfung derselben Fahrzeuge die Gefahr von Betriebsblindheit und Wissenslücken durch die beschränkte technische Vielfalt des Fuhrparks. Externe Prüfer hingegen bringen unabhängige Bewertungen, breiteres technisches Know-how und neue fachliche Impulse ein, wodurch eine Qualitätssicherung gewährleistet und Wissenslücken ausgeglichen werden.

Durch die Wahl von Opt. A oder B kann die Verantwortung für die Kfz-Überwachung mit geringem Umstellungsaufwand auf externe Dienstleister ausgelagert werden. Bei den weiteren Optionen verbleibt die Verantwortung bei der Dienststelle. Allerdings kann dieser Verantwortung durch eine weitere Professionalisierung des Prüfberechtigten über die geforderte Mindestqualifikation hinaus – Opt. D und E – besonders Rechnung getragen werden. Demgegenüber steht der erhöhte Aufwand der Einstellung oder Ausbildung eines PI oder aaSoP. Zusätzlich können bei Opt. E Ressourcen und Know-how des EÜB durch Synergieeffekte für weitere Bereich der Dienststelle zugänglich gemacht werden.

4.2.2 Kostenanalyse

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Handlungsoptionen werden durch eine Kostenanalyse in Tabelle 6 verglichen. Folglich erhöhen sich die Kosten im Vergleich zum aktuellen Betriebsmodell – Opt. C – bei der Umstellung auf Opt. A um 687%, auf Opt. B um 379%, auf Opt. D um 77% und auf Opt. E um 208%.

4.2.3 Nutzwertanalyse

Unter Berücksichtigung der in Abschnitt 3 definierten Ziele werden die Handlungsoptionen durch eine Nutzwertanalyse in Tabelle 7 miteinander verglichen. Die Ergebnisse werden in Tabelle 2 dargestellt.

Tabelle 2: Ergebnisse der Nutzwertanalyse der Handlungsoptionen

Handlungsoption	A	B	C	D	E
Nutzwert (maximal 100%)	33%	63%	71%	77%	80%
Rangfolge	5	4	3	2	1

5 Entscheidungsvorschlag

Der Amtsleitung der Feuerwehr Musterstadt wird empfohlen den Prüfdienst ihrer Kfz-Werkstatt als EÜB fortzuführen und eine Organisationsänderung nach Opt. E durchzuführen. Durch diese Entscheidungsvorlage wird herausgearbeitet, dass die EÜ gegenüber der Prüfung durch externe Dienstleister grundsätzlich eine höhere Flexibilität, Prozesseffizienz, Unabhängigkeit, Kostenstabilität und niedrigere Gesamtkosten mit sich bringt. Eine Auslagerung auf externe Dienstleister ist somit nicht sinnvoll.

Durch die Organisationsänderung nach Opt. E wird der Nutzwert des EÜB gesteigert, indem zwei feuerwehrtechnischen Beamten des gD zum PI ausgebildet und anteilig als Prüfberechtigte eingesetzt werden. Dadurch ergeben sich gegenüber dem heutigen Betriebsmodell Verbesserungen in mehreren Aspekten. Zum einen wird die Leistungsfähigkeit des EÜB durch die redundante Stellenbesetzung auf ein hohes Niveau gesteigert. Darüber hinaus wird durch die Qualifikation der Prüfberechtigten zum PI eine hohe Qualität der Kfz-Prüfungen erreicht, was der Verantwortung der Dienststelle für die Sicherheit der Kfz gerecht wird. Durch die Mitwirkung der Prüfberechtigten in der Führung und Weiterentwicklung des EÜB und deren anteiliger Verwendung in der Fahrzeugbeschaffung werden Ressourcen und Know-how des EÜB durch Synergieeffekte für weitere Bereiche der Dienststelle nutzbar. Durch die genannten Aspekte lassen sich der im Vergleich zum aktuellen Betriebsmodell des EÜB auftretende Ausbildungsaufwand und die erhöhten Kosten rechtfertigen. Um der Herausforderung, die Stellen der Prüfberechtigten langfristig besetzen zu können zu begegnen, sollen möglichst junge geeignete Kollegen ausgebildet und eine hohe Attraktivität der Stellen geschaffen werden. Daher soll eine Stellenbewertung mit A13 gD vorgenommen werden und stellengleiche Weiterentwicklungsmöglichkeiten sollen geboten werden.

6 Fazit

Durch die rechtlichen Rahmenbedingungen eines EÜB und die Strukturen eines Feuerwehrfuhrparks ergeben sich für die Kfz-Überwachung bei Feuerwehren unterschiedliche personelle, organisatorische, prozessuale und wirtschaftliche Herausforderungen. Um für die Amtsleitung einen Entscheidungsvorschlag zur Art der Fortführung des Prüfdienstes zu erstellen, werden fünf verschiedenen Handlungsoptionen verglichen, die sich im Grad der Einbindung externer Dienstleister und in der Art der Stellenbesetzung des Prüfberechtigten unterscheiden. Hierzu werden die Auswirkungen der Handlungsoptionen anhand einzelner Teilaspekte der Kfz-Überwachung wie Leistungsfähigkeit, Flexibilität, Prozesseffizienz und Qualität der Kfz-Prüfungen, sowie anhand der Qualifikation und Einbindung der Prüfberechtigten analysiert. Die Durchführung einer Kostenanalyse legt dar, dass die Fortführung des EÜB deutlich kostengünstiger und kostenstabiler ist als die Auslagerung auf externe Dienstleister. Daneben bietet die EÜ eine höhere Flexibilität, Prozesseffizienz und Unabhängigkeit. Durch eine Nutzwertanalyse der Handlungsoptionen wird festgestellt, dass die Fortführung des EÜB mit der Stellenneubesetzung des Prüfberechtigten durch zwei feuerwehrtechnische Beamte des gD mit anteiliger Verwendung in der Fahrzeugbeschaffung, die zum PI ausgebildet werden sollen, den größten Nutzen für die Dienststelle bietet. Die doppelte Stellenbesetzung erhöht die Leistungsfähigkeit des EÜB. Die PI-Qualifikation stellt eine hohe Prüfqualität sicher und wird damit der Verantwortung der Dienststelle für die Sicherheit der Kfz gerecht. Zusätzlich ermöglicht die Einbindung in die Fahrzeugbeschaffung Synergieeffekte. Die damit verbundenen Ausbildungs- und Mehrkosten werden durch diese Vorteile aufgewogen. Folglich wird diese Organisationsänderung zur Entscheidung über die Fortführung des Prüfdienstes vorgeschlagen.

Teil II: Methoden-, Literatur- und Quelldokumentation

1 Beschreibung der Methodik

Nachfolgend wird zuerst die methodische Vorgehensweise beschrieben, die genutzt wird, um eine fundierte Entscheidungsvorlage zu erarbeiten. Danach werden einzelne Methoden genauer beschrieben.

1.1 Methodische Vorgehensweise

Zur Erarbeitung der Entscheidungsvorlage für die Amtsleitung der Feuerwehr Musterstadt wird ein systematisch aufgebautes und mehrstufiges methodisches Vorgehen gewählt (siehe Abbildung 1). Ziel ist es, sowohl die rechtlichen Grundlagen der Kfz-Überwachung als auch praxisnahe Erfahrungen aus Kfz-Werkstätten und Fuhrparks verschiedener Feuerwehren zu erfassen und auf dieser Basis konkrete Handlungsoptionen zu entwickeln und vergleichend zu bewerten.

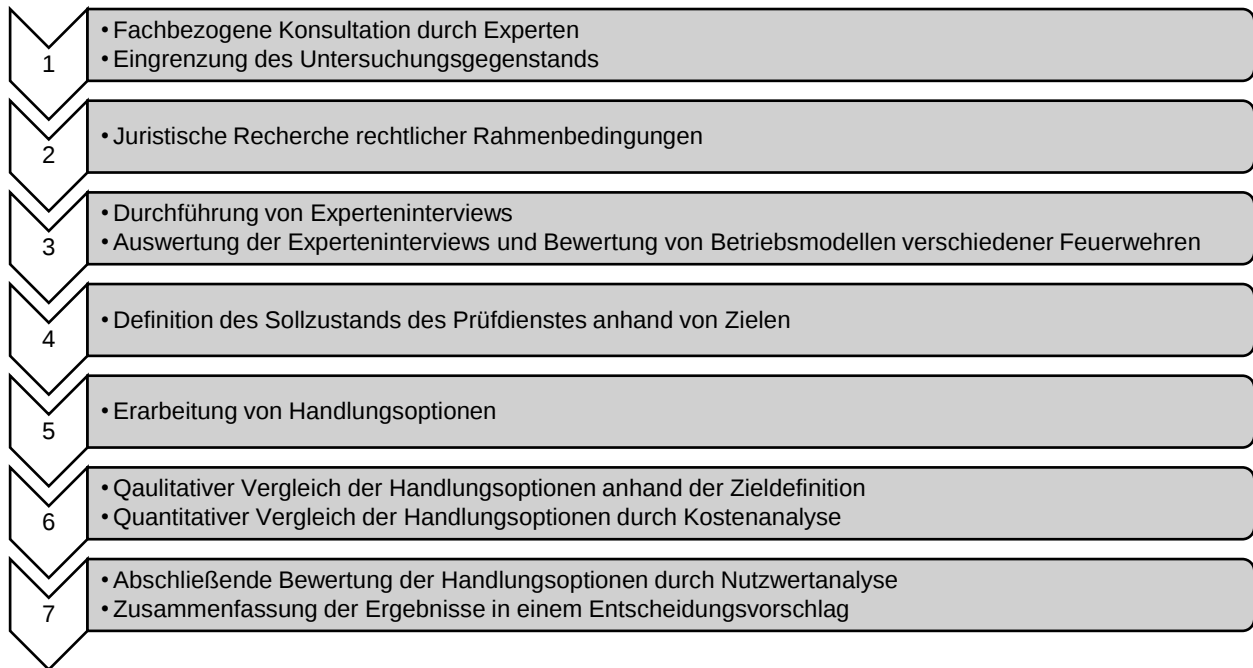


Abbildung 1: Methodische Vorgehensweise

Die Untersuchung beginnt mit der fachbezogenen Konsultation durch relevante Experten der TÜV Süd AG, des Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und verschiedener Berufsfeuerwehren mit EÜB. Diese besitzen aufgrund ihrer beruflichen Funktion und langjährigen Erfahrung einen realistischen Einblick in die formalen, organisatorischen, prozessualen und wirtschaftlichen Herausforderungen der Kfz-Überwachung im Allgemeinen und der Sonderform EÜ. Darüber hinaus können die Experten erste Denkanstöße für die Entscheidungsfindung geben. Auf Grundlage der fachbezogenen Konsultation erfolgt die präzise Eingrenzung des Untersuchungsgegenstands. Der Fokus richtet sich ausschließlich auf Prozesse, Strukturen und Rahmenbedingungen in Bezug auf die Durchführung der gesetzlich nach § 29 StVZO vorgeschriebenen Kfz-Prüfungen – HU, AU und SP – im Rahmen des Fuhrparkmanagements einer Feuerwehr. Bei der Entscheidungsfindung sollen Betriebsmodelle der EÜ und die Kfz-Überwachung durch externe Dienstleister betrachtet werden. Scherpunktmäßig sollen Prozessabläufe verschiedener Betriebsmodelle, personelle Überlegungen und wirtschaftliche Aspekte in die Untersuchung mit einfließen. Darüber hinaus sollen Bedürfnisse einer Feuerwehr zur Aufrechterhaltung des Dienstbetriebs im Rahmen der KRIRIS berücksichtigt werden. Ein Einbezug von Ausstattung und baulichen Gegebenheiten ist aufgrund der Aufgabenstellung nicht notwendig.

Parallel dazu wurde eine juristische Recherche durchgeführt, um die rechtlichen Rahmenbedingungen der Eigenüberwachung, einschließlich der Anforderungen der StVZO und des KfSachvG vollständig zu erfassen. Die Analyse konzentriert sich insbesondere auf Anerkennungsvoraussetzungen, Pflichten bestehender EÜB und Qualifikationsanforderungen für Prüfberechtigte. Die rechtliche Bewertung bildet die Grundlage für die Beurteilung, welche der in der Entscheidungsfindung entwickelten Handlungsoptionen grundsätzlich zulässig oder organisatorisch durchführbar sind.

Darauf aufbauend wurden Experteninterviews mit Vertretern verschiedener Berufsfeuerwehren durchgeführt. Die Gespräche fanden telefonisch oder per Videokonferenz statt und folgten einem halbstrukturierten Leitfaden, der sowohl Vergleichbarkeit erzeugt als auch Raum für individuelle Besonderheiten lässt. Die Interviews liefern praxisnahe Informationen über den organisatorischen Aufbau dienststelleneigener Kfz-Werkstätten, die Verfügbarkeit qualifizierter Prüfberechtigter, die Abhängigkeit von externen Dienstleistern sowie die konkreten Herausforderungen im Betrieb eines EÜB. Die Auswertung dieser Interviews erfolgte im Rahmen einer strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse, bei der die Aussagen thematisch geordnet und anschließend verschiedenen Betriebsmodellen der Kfz-Überwachung zugeordnet wurden. Diese Auswertung bildet die Grundlage der vergleichenden Bewertung von Betriebsmodellen der Kfz-Überwachung bei Feuerwehren, die in Tabelle 5 dargestellt ist.

Anschließend wurde auf Basis der identifizierten Problemstellungen und der Interviewergebnisse ein Zielsystem formuliert, das den Sollzustand einer zukunftsfähigen Kfz-Überwachung der Feuerwehr Musterstadt beschreibt. Es beinhaltet primäre Leistungsziele wie Leistungsfähigkeit, Flexibilität, Prüfqualität und Prozesseffizienz sowie sekundäre Ziele wie Unabhängigkeit von externen Dienstleistern und die Nutzung von Synergieeffekten innerhalb der Organisation. Die Zieldefinition stellt den Bewertungsrahmen dar, an dem die später entwickelten Handlungsoptionen gemessen werden.

Auf Grundlage der rechtlichen Analyse, der empirischen Erkenntnisse aus den Interviews und der organisatorischen Rahmenbedingungen der Feuerwehr Musterstadt wurden anschließend fünf realistische Handlungsoptionen entwickelt. Diese Handlungsoptionen decken das gesamte Spektrum möglicher Betriebsmodelle der Kfz-Überwachung von der vollständigen Auslagerung der Prüfleistungen bis zur Fortführung der EÜ unter unterschiedlichen personellen Voraussetzungen ab.

Die Handlungsoptionen wurden im Anschluss systematisch miteinander verglichen. Dabei spielte insbesondere die Frage eine Rolle, wie gut die jeweilige Option die zuvor definierten Ziele erfüllt und welche Auswirkungen sie auf Prozesse, Verantwortungsstrukturen, Flexibilität und organisatorische Leistungsfähigkeit der Dienststelle hat. Zunächst wurde eine qualitative Bewertung der Handlungsoptionen anhand einzelner Teilaspekte durchgeführt. Die qualitative Bewertung wurde durch eine detaillierte Kostenanalyse ergänzt, die sowohl interne Kosten – etwa für Personal und Ausbildung – als auch externe Kosten – wie Prüfgebühren – berücksichtigt. Abschließend erfolgte eine Nutzwertanalyse, die qualitative und quantitative Bewertungskriterien zusammenführt und jede Handlungsoption hinsichtlich ihres Gesamtbeitrags zum Erreichen des Sollzustands bewertet. Auf dieser Grundlage wurde ein abschließender Entscheidungsvorschlag formuliert.

1.2 Experteninterviews und Auswertung

Die Experteninterviews bilden das empirische Fundament der Untersuchung. Die Auswahl der Interviewpartner erfolgte gezielt und orientierte sich an der fachlichen Eignung und der organisatorischen Struktur der jeweiligen Feuerwehr. Dadurch konnten sowohl Dienststellen mit eigenem EÜB als auch Feuerwehren, die Prüfleistungen ganz oder teilweise extern erbringen lassen, in die Untersuchung einbezogen werden. Die Gespräche wurden nach einem einheitlichen Leitfaden geführt, der Themen wie Prozessgestaltung, Personalressourcen, wirtschaftliche Rahmenbedingungen und spezifische Herausforderungen der Kfz-Überwachung adressiert. Der Leitfaden ist im Anhang zu finden. Die Kernaussagen der einzelnen Interviews werden in Tabelle 4 zusammengefasst. Die ausführlichen Protokolle der Interviews verbleiben beim Ersteller der Facharbeit und können bei Bedarf eingesehen werden.

Während der Auswertung wurden die Aussagen nach inhaltlichen Kategorien geordnet, verglichen und anschließend zu einem Gesamtbild konsolidiert. Die daraus entstandenen Erkenntnisse ermöglichen eine realitätsnahe Bewertung verschiedener Betriebsmodelle der Kfz-Überwachung eines Feuerwehrfuhrparks (siehe Tabelle 5) und flossen direkt in die Erarbeitung und Bewertung der Handlungsoptionen der Feuerwehr Musterstadt ein.

1.3 Kostenanalyse

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der einzelnen Handlungsoptionen lassen sich durch Analyse, der in Abhängigkeit des gewählten Betriebsmodells anfallenden Kosten der Kfz-Überwachung, quantitativ vergleichen. Die Kostenanalyse basiert auf einer Kombination aus Daten, die aus den Interviews gewonnen wurden, aus Daten zur Personalberechnung im öffentlichen Dienst und aus üblichen Aus- und Fortbildungsgebühren. Berücksichtigt wurden insbesondere die Kostenstrukturen externer Dienstleister

und die Personal- und Ausbildungskosten von eigenem Personal. Alle Daten wurden auf Jahresbasis berechnet und erlauben so einen sachgerechten Vergleich der wirtschaftlichen Auswirkungen der Handlungsoptionen. Die Ergebnisse werden in Tabelle 6 dargestellt und machen deutlich, wie stark sich die einzelnen Betriebsmodelle, die den Handlungsoptionen zugrunde liegen, in ihrer Kostenstruktur unterscheiden.

1.4 Nutzwertanalyse

Die Nutzwertanalyse dient der strukturierten Gegenüberstellung der Handlungsoptionen und verbindet qualitative Kriterien wie Leistungsfähigkeit, Prozesseffizienz, Flexibilität und Prüfqualität mit quantitativen Faktoren wie Kosten und Personalaufwand. Auf Grundlage des zuvor definierten Zielsystems werden die einzelnen Handlungsoptionen bewertet. Hierzu werden in Anlehnung an die definierten Ziele Bewertungskriterien gebildet, deren Wichtigkeit paarweise miteinander verglichen wird (siehe Tabelle 8). Hierdurch werden Gewichtungsfaktoren errechnet, die die relative Bedeutung einzelner Bewertungskriterien abbilden. Im Anschluss werden alle Handlungsoptionen hinsichtlich jedes einzelnen Kriteriums bewertet (siehe Tabelle 7). Die Bewertung erfolgte anhand eines sechsstufigen Notensystems, das den Grad der Zielerreichung abbildet und die Vergleichbarkeit der Optionen sicherstellt. Die erzielten Bewertungen werden mit den zuvor ermittelten Gewichtungen multipliziert und anschließend je Handlungsoption zu einem Gesamtnutzwert zusammengeführt. Die resultierenden Nutzwerte erlauben eine transparente Rangfolge der Handlungsoptionen, aus der sich die für die Feuerwehr Musterstadt vorteilhafteste Organisationsform des Prüfdienstes ableiten lässt.

2 Begründung

Im Folgenden wird die Methodenauswahl, die Expertenauswahl und die Eingrenzung der Kostenanalyse begründet.

2.1 Auswahl der Methoden

Die Kombination aus juristischer Analyse, empirischer Datenerhebung durch Experteninterviews, qualitativer Bewertung, wirtschaftlicher Analyse und einer abschließenden Bewertung durch eine Nutzwertanalyse wurde gewählt, um die Fragestellung aus verschiedenen Blickwinkeln umfassend zu beleuchten. Diese Methoden gewährleisten, dass sowohl rechtliche Anforderungen als auch betriebliche Erfahrungen anderer Feuerwehren und wirtschaftliche Rahmenbedingungen in die Bewertung einfließen.

2.2 Auswahl der Experten

Die Auswahl der Experten orientierte sich an ihrer Fachkompetenz im Bereich des Fuhrparkmanagements und der Kfz-Überwachung, an der Größe des jeweiligen Fuhrparks und dem von ihnen betriebenen Kfz-Überwachungsmodell. Es wurden bewusst Feuerwehren mit unterschiedlicher Fuhrparkgrößen und Betriebsmodellen ausgewählt. Hierdurch wird ein repräsentatives Spektrum unterschiedlicher Betriebsmodelle und Organisationsformen sichergestellt. Um einen Einblick in die Kfz-Überwachung anderer Behörden mit Sicherheitsaufgaben zu erhalten, wurde zusätzlich ein Experte der Polizei befragt. Durch die Befragung von Fachexperten konnten praxisnahe Einblicke in unterschiedliche Organisationsformen gewonnen werden, die in ihrer Gesamtheit ein realistisches Bild der aktuellen Situation deutscher Feuerwehren im Bereich der Kfz-Überwachung vermitteln.

2.3 Berücksichtigte Kosten

In die Kostenanalyse wurden sämtliche prüfdienstbezogenen Kosten einbezogen, die realistische Entscheidungsparameter darstellen. Die Analyse bildet somit den relevanten finanziellen Vergleichsrahmen der Handlungsoptionen ab. Im Rahmen der Kostenanalyse werden vor allem die Prüfgebühren externer Dienstleister den Personal- und Ausbildungskosten bei der eigenständigen Durchführung der Kfz-Prüfungen gegenübergestellt. Bei den laufenden Prüfungskosten werden lediglich die Kosten für die Durchführung der HU inklusive AU berücksichtigt, da die HU bei eigenständiger Durchführung nur im Rahmen der EÜ möglich ist und somit den relevantesten Vergleichsparameter abbildet. Nicht berücksichtigt werden Kosten, die nicht unmittelbar mit der Kfz-Überwachung zusammenhängen oder unabhängig vom gewählten Betriebsmodell anfallen würden – wie Reparaturkosten oder Organisationskosten im Rahmen der Kfz-Überwachung. Darüber hinaus werden aufgrund der Aufgabenstellung die Kosten für Einrichtung und Unterhaltung eines Prüfplatzes nicht berücksichtigt. Der Erhalt des vorhandenen Prüfplatzes der Feuerwehr Musterstadt ist ohnehin bei allen Handlungsoptionen, abgesehen von der vollständigen Auslagerung auf externe Werkstätten – Opt. A –,

notwendig. Da bei Opt. A Überführungsfahrten und zusätzliche Kosten durch Mehrarbeit entstehen (vgl. 2.3), welche in der Kostenanalyse ebenfalls nicht berücksichtigt werden, ist eine generelle Nichtberücksichtigung der Prüfplatzkosten tragbar. Für die Kostenanalyse wird angenommen, dass sich der 350 Feuerwehrfahrzeuge umfassende Fuhrpark der Feuerwehr Musterstadt aus 30 Personenkraftwagen, 70 leichten Lastkraftwagen und 200 schweren Lastkraftwagen zusammensetzt.

2.4 Nutzwertanalyse

Die Nutzwertanalyse stellt ein geeignetes Instrument dar, um komplexe Entscheidungsprobleme mit mehreren, teilweise nicht monetär abbildbaren Kriterien strukturiert und nachvollziehbar zu bewerten. Gerade für Entscheidungsprozesse, bei denen eine Vielzahl unterschiedlicher Anforderungen zu berücksichtigen ist, bietet die Nutzwertanalyse damit ein wissenschaftlich fundiertes und zugleich praxisnahes Entscheidungswerkzeug. Da die Fragestellung dieser Facharbeit verschiedene Entscheidungsaspekte für die zukünftige Organisation des technischen Prüfdienstes der Feuerwehr Musterstadt umfasst, die sowohl wirtschaftliche als auch personelle und prozessuale Problemstellungen betreffen, bietet die Nutzwertanalyse einen methodischen Rahmen, der dieser Entscheidungsfindung gerecht wird.

Durch die Verwendung der Nutzwertanalyse können somit sowohl ökonomische Faktoren aus der Kostenanalyse als auch qualitative Erkenntnisse aus den Experteninterviews wie Flexibilität, Prozesseffizienz und Verantwortbarkeit integriert werden. Die Methode erhöht die Objektivität der Entscheidungsfindung, indem sie subjektive Einschätzungen der Bewertungskriterien strukturiert, gewichtet und rechnerisch nachvollziehbar zusammenführt.

3 Literatur- und Quellendokumentation

Nachfolgend werden das Vorgehen der Literatur- und Quellensuche beschrieben, die Kriterien für die Auswahl der Quellen erläutert und eine zusammenfassende Darstellung der ausgewerteten Informationen gegeben.

3.1 Beschreibung der Literatur- und Quellensuche und der Datenbanken

Im Rahmen der Facharbeit wurde anfangs eine Literatur- und Quellensuche durchgeführt, um wissenschaftliche Veröffentlichungen, technische Fachbeiträge sowie sonstige Dokumente zur EÜ im Bereich der Kfz-Überwachung zu identifizieren. Die Recherche erfolgte systematisch in verschiedenen Datenbanken – unter anderem JSTOR, SpringerLink, GoogleScholar – in Bibliothekskatalogen und über einschlägige Suchdienste. Trotz dieser breit angelegten Recherche konnten keine verwertbaren Treffer erzielt werden. Weder aktuelle wissenschaftliche Publikationen noch historische Fachbeiträge oder technische Beschreibungen zum praktischen Betrieb von EÜB sind verfügbar. Grund hierfür ist der spezielle Charakter der EÜ (Hirsch et al., 2025). Die EÜ stellte schon immer eine zahlenmäßig geringfügig relevante Sonderform der Kfz-Überwachung dar. Darüber hinaus stammt die EÜ aus einer Zeit vor der Reform der StVZO im Jahr 1998. Daher werden seit rund 30 Jahren keine neuen EÜB mehr anerkannt. Folglich wurde die EÜ nicht wissenschaftlich dokumentiert oder untersucht.

Da somit keinerlei nutzbare Literatur vorliegt, wurde zur Gewinnung praxisrelevanter Informationen eine Expertenbefragung durchgeführt. Hierzu wurden Interviews mit Fachkräften aus Feuerwehren und weiteren Institutionen geführt, die aufgrund ihrer beruflichen Erfahrung über entsprechendes Fach- und Erfahrungswissen zur Kfz-Überwachung bei Feuerwehren verfügen. Diese Experten sind in der Quellendokumentation einzeln aufgeführt und bilden die Hauptquelle der Facharbeit (siehe Tabelle 3).

3.2 Übersicht über die Ergebnisse der Literatur- und Quellendokumentation

Mangels relevanter Literatur zur Kfz-Überwachung im Rahmen der EÜ wurden zur Erstellung dieser Arbeit Experten aus Feuerwehren mit Prüfdiensten, die als EÜB anerkannt sind, befragt. Darüber hinaus wurden Experten von Feuerwehren befragt, die zur Kfz-Überwachung ihres Fuhrparks ein anders Betriebsmodell nutzen. Ergänzend fanden Konsultationen durch weitere Fachexperten aus technischen Prüfstellen und Aufsichtsbehörden statt, um die rechtlichen, organisatorischen und personellen Anforderungen eines EÜB abzubilden. Die gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage für die Analyse der Handlungsoptionen und die Erstellung des Entscheidungsvorschlags.

Eine Übersicht über alle Experten, die im Rahmen eines halbstrukturierten Interviews befragt wurden und eine Übersicht über alle Fachexperten, die sich für eine fachbezogene Konsultation im Rahmen dieser Facharbeit zur Verfügung stellten, ist in Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 3: Übersicht Experteninterviews und Konsultationen

Übersicht Experteninterviews und Konsultationen			
Dienststelle / Institution	Interviewpartner	Funktion	Fuhrparkgröße
Experteninterviews			
Berliner Feuerwehr	Bastian Proft	Projektmanager Löschfahrzeuge und Drehleiter	1350
Feuerwehr Bremen	Stefan Warnken	Referatsleiter Fahrzeuge und Geräte (ehemals Prüfberechtigter Eigenüberwachungsbetrieb)	350
Feuerwehr Düsseldorf	Tim Böing	Sachgebietsleiter Flotten- und Gerätemanagement	400
Feuerwehr Frankfurt am Main	Julian Neumann	Sachgebietsleiter Fahrzeugtechnik	470
Feuerwehr Köln	Andreas Reifferscheidt	Sachgebietsleiter Technik	450
Feuerwehr Stuttgart	Tino Meier	Sachgebietsleiter Feuerwehrtechnik und Service	350
Feuerwehr Wiesbaden	Alexander Steeg	Fuhrparkmanager	220
Präsidium Technik, Logistik, Service der Polizei (BaWü)	Patrick Eberle	Referatsleiter Fuhrpark	-
Konsultationen			
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Alexandra Hirsch, Stefan Wiedemann, Michael Wedl	Referat 54: Autonomes Fahren, Fahrzeuginnovationen	-
TÜV Süd AG	Christian Egger	Leitung Service Line Truck & Bus	-

3.3 Kriterien der Literatur- und Quellenauswahl

Da im Zuge der Recherche keinerlei relevante wissenschaftliche Literatur identifiziert werden konnte, war eine klassische Literatursauswahl nicht möglich. Die Arbeit basiert daher neben relevanten Rechtsnormen ausschließlich auf Expertenwissen, das aus beruflicher Tätigkeit resultiert. Die Kriterien zur Einordnung und Bewertung der Expertenquellen wurden wie folgt definiert:

1. Direkter Bezug zum Fuhrparkmanagement bei Behörden
Es wurden ausschließlich Personen berücksichtigt, die im Management eines Behördenfuhrparks tätig waren bzw. aktuell tätig sind.
2. Praktische Erfahrung in der Kfz-Überwachung
Die Experten mussten über nachweisbare praktische oder organisatorische Tätigkeit im Bereich der Kfz-Überwachung eines Behördenfuhrparks verfügen.
3. Aktualität des Erfahrungswissens
Es wurden nur Experten einbezogen, deren Tätigkeit in den letzten Jahren stattgefunden hat, um veraltete oder rein historische Aussagen auszuschließen.
4. Nachvollziehbarkeit der Angaben
Expertenaussagen mussten inhaltlich nachvollziehbar sein und mit den Beobachtungen aus anderen Interviews kompatibel sein.
5. Institutionelle Einbindung
Berücksichtigt wurden ausschließlich Experten aus Feuerwehren oder vergleichbaren Behörden mit Sicherheitsaufgaben und eigenem Fuhrpark.

3.4 Zusammenfassende Beschreibung der ausgewählten Literatur und Quellen

Da im Rahmen der Recherche keinerlei Literatur zur EÜ oder zur Kfz-Überwachung bei Feuerwehren gefunden wurde, stützt sich die Arbeit neben relevanten Rechtsnormen – StVZO und KfSachvG – vollständig auf die im Rahmen der Expertenbefragung erhobenen Informationen. Die befragten Experten verfügen über langjährige Erfahrung im Umgang mit der Kfz-Überwachung eines Feuerwehrfuhrparks. Dieses Wissen ist nicht veröffentlicht und ausschließlich innerhalb der jeweiligen Dienststellen vorhanden.

Die Experten lieferten detaillierte Einblicke in organisatorische Abläufe, personelle Anforderungen, technische Rahmenbedingungen und den praktischen Ablauf der Kfz-Überwachung eines Feuerwehrfuhrparks, sowie die damit zusammenhängenden Herausforderungen und Chancen für Feuerwehren.

Die Experten werden in Tabelle 3 einzeln aufgeführt. Sie stellen neben relevanten Rechtsnormen die einzige aktuelle und realitätsnahe Informationsbasis für die Erstellung dieser Facharbeit dar.

Literaturverzeichnis

- Beratungszentrum des Bundes. (2022). Anlage 5 - Beispielvorlage des Beratungszentrums des Bundes zur Berechnung der Jahresarbeitszeit bei Vollzeitbeschäftigung. Abgerufen am 22. November 2025 von https://www.orghandbuch.de/SharedDocs/downloads/Webs/OHB/DE/Anlage_5.html
- Böing, T. (2. Oktober 2025). Strukturiertes Leitfadeninterview mit einem Experten der Feuerwehr Düsseldorf. (J. Högg, Interviewer)
- Bundesministerium für Verkehr. (21. Januar 1998). Achtundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrlicher Vorschriften. Bonn: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH.
- Eberle, P. (24. September 2025). Strukturiertes Leitfadeninterview mit einem Experten der Landespolizei Baden-Württemberg. (J. Högg, Interviewer)
- Egger, C. (27. August 2025). Themenbezogene Konsultation durch die TÜV Süd AG. (J. Högg, Interviewer)
- Hirsch, A., Wiedemann, S., & Wedl, M. (22. Oktober 2025). Themenbezogene Konsultation durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. (J. Högg, Interviewer)
- Innung des Kfz-Gewerbes Kassel. (2025). *Aus-und Weiterbildung im FTZ*. Abgerufen am 9. November 2025 von <https://www.kfz-innung-kassel.de/aus-und-weiterbildung-im-ftz/seminare-im-ftz>
- Meier, T. (23. September 2025). Strukturiertes Leitfadeninterview mit einem Experten der Feuerwehr Stuttgart. (J. Högg, Interviewer)
- Neumann, J. (24. September 2025). Strukturiertes Leitfadeninterview mit einem Experten der Feuerwehr Frankfurt am Main. (J. Högg, Interviewer)
- Proft, B. (17. September 2025). Strukturiertes Leitfadeninterview mit einem Experten der Berliner Feuerwehr. (J. Högg, Interviewer)
- Reifferscheidt, A. (17. September 2025). Strukturiertes Leitfadeninterview mit einem Experten der Feuerwehr Köln. (J. Högg, Interviewer)
- Steeg, A. (17. September 2025). Strukturiertes Leitfadeninterview mit einem Experten der Feuerwehr Wiesbaden. (J. Högg, Interviewer)
- Warnken, S. (19. August 2025). Strukturiertes Leitfadeninterview mit einem Experten der Feuerwehr Bremen. (J. Högg, Interviewer)

A. Anhänge

Übersicht:

	Seite
1. Interview-Leitfaden	17
2. Tabelle 4: Zusammengefasste Kernaussagen der Experteninterviews	19
3. Tabelle 5: Bewertung von Betriebsmodellen der Kfz-Überwachung bei Feuerwehren	28
4. Tabelle 6: Kostenanalyse der Handlungsoptionen	30
5. Tabelle 7: Nutzwertanalyse der Handlungsoptionen	31
6. Tabelle 8: Paarweiser Vergleich und Gewichtung der Bewertungskriterien	31

Experteninterview – Leitfaden*Feuerwehr Musterstadt***1. Grundinformationen**

Interviewpartner	
Dienststelle / Institution	
Funktion	
Datum	
Medium	

2. Durchführung der Fahrzeugprüfungen (HU, AU, SP)

- a. Wie viele HU-pflichtige Fahrzeuge umfasst der Fuhrpark Ihrer Dienststelle?
- b. Werden die Fahrzeugprüfungen durch externe Dienstleister oder im Rahmen der KFZ-Eigenüberwachung durchgeführt?
- c. Fand in der Vergangenheit eine Organisationsänderung im Zusammenhang mit der Fahrzeugprüfung statt oder ist diese absehbar?
- d. Welche Gründe haben zur Organisationsänderung geführt?
- e. Gibt es eine Untersuchung oder Entscheidungsvorlage im Zusammenhang mit der Organisationsänderung?

3. Prozessuale Rahmenbedingungen

- **3.1 Prüfung durch externen Dienstleister**
 - a. Werden die Fahrzeuge durch den externen Dienstleister in der Werkstatt der Dienststelle geprüft?
 - b. Wie ist der prozessuale Ablauf bei der Prüfung durch externe Dienstleister?
 - c. Wie bewerten Sie die Kompatibilität der externen Prüfung mit internen Abläufen?
 - d. Gibt es einen zeitlichen Vor- oder Nachteil durch die externe Prüfung?
 - e. Gibt es weitere prozessuale Vor- oder Nachteil durch die externe Prüfung?
- **3.2 Prüfung durch KFZ-Eigenüberwachung**
 - a. Wie ist der Prozess im Rahmen Ihres Eigenüberwachungsbetriebs organisiert?
 - b. Wie bewerten Sie die Kompatibilität der Eigenüberwachung mit internen Abläufen?
 - c. Gibt es einen zeitlichen Vor- oder Nachteil durch die Eigenüberwachung?
 - d. Gibt es weitere prozessuale Vor- oder Nachteil durch die Eigenüberwachung?

4. Formelle Rahmenbedingungen (Eigenüberwachung)

- a. Auf welcher rechtlichen Grundlage führen Sie die HU /AU / SP durch?
- b. Gibt es eine übergeordnete Überwachungsorganisation, die Ihren Eigenüberwachungsbetrieb überwacht?
- c. Stellt diese Überwachungsorganisation Reglementierungen zu Qualität, Ausstattung und Befähigung auf und überprüft diese?
- d. Wie wird die HU, AU und SP im Rahmen der Eigenüberwachung dokumentiert?

5. Personelle Rahmenbedingungen (Eigenüberwachung)

- a. Welche Anzahl an speziell für die Fahrzeugprüfung qualifiziertem Personal ist nötig?
- b. Über welche Qualifikation verfügt Ihr Personal zur Durchführung / Verantwortung der Eigenüberwachung?
- c. Welcher Ausbildungsaufwand besteht zum Erhalt der Qualifikation (Erstausbildung und Fortbildung)?
- d. Kann dieses Personal und die entsprechende Qualifikation mittelfristig sichergestellt werden?
- e. Gibt es durch Personalausfälle negative Einflüsse auf die Durchführung der Fahrzeugprüfungen?
- f. Wie sollte der Prüfverantwortliche organisatorisch in die Feuerwehr eingebunden sein?

6. Betriebswirtschaftlich Rahmenbedingungen

- 6.1 *Prüfung durch externen Dienstleister*
 - a. Wie gestalten sich die vertraglichen Rahmenbedingungen mit dem externen Dienstleister?
 - b. Treten regelmäßig Veränderungen bei den vertraglichen Rahmenbedingungen auf (preislich oder organisatorisch)?
 - c. Wie ist die Verfügbarkeit der externen Dienstleister unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der KRITIS (mittel- und langfristig)?
 - d. Erzielen Sie mit dem externen Dienstleister erfahrungsgemäß eine höhere Qualität?
 - e. Welche Kosten entstehen durch die externe Prüfung?
- 6.2 *Prüfung durch KFZ-Eigenüberwachung*
 - a. Erzielen Sie mit der Eigenüberwachung erfahrungsgemäß eine höhere Qualität?
 - b. Welche Kosten entstehen durch die Eigenüberwachung?
 - c. Ist die spezielle Ausstattung für die Eigenüberwachung für Sie ein betriebswirtschaftlich entscheidender Faktor?

7. Offene Fragen

- a. Welche weiteren Vor- und Nachteile bieten beide Modelle Ihrer Erfahrung nach?

Modell	Vorteile	Nachteile

- b. Was sollte darüber hinaus im Zusammenhang mit der Eigenüberwachung beachtet werden?

Tabelle 4: Zusammengefasste Kernaussagen der Experteninterviews

Zusammengefasste Kernaussagen der Experteninterviews (Fragen 1-6)		
Nr.	Dienststelle	Inhalt
1	Berliner Feuerwehr (Proft, 2025)	<u>Allgemeines:</u> • Der Fuhrpark umfasst 1350 Fahrzeuge (davon über 1.000 HU-pflichtig). • Die HU, AU und SP werden im Rahmen des EÜB durchgeführt. • Aufgrund begrenzter Kapazitäten müssen jedoch etwa 75 % der Kfz-Prüfungen durch externe Dienstleister erfolgen. <u>Organisatorische Rahmenbedingungen:</u> • In der Vergangenheit drohte der Entzug der Anerkennung des EÜB, da keine PI mehr vorhanden waren (Pensionierungen, keine Nachqualifizierungen). • Es gab Überlegungen, die EÜB aufzugeben, jedoch wurde nach einer Organisationsuntersuchung entschieden, diese beizubehalten. • Grund: Kostenersparnis, Prozessvorteile und der Umstand, dass eine einmal aufgegebene EÜ nicht wieder eingeführt werden kann. <u>Prozessbewertung:</u> • Prüfungen durch externe Dienstleister erfolgen teils in der zentralen Werkstatt der Dienststelle, teils in externen Werkstätten. Der Überführungsaufwand ist bei beiden Modellen aufgrund der Stadtgröße ähnlich. • Ablauf bei Prüfungen in eigener Werkstatt: interne Mängelbehebung, anschließend Prüfung durch eigenes Personal (PI) oder externen Prüfer. • Aufgrund der Feuerwehrgröße besteht zeitlich und in Bezug auf Flexibilität kein wesentlicher Unterschied zwischen EÜ und externer Prüfung. • EÜ ist vorteilhaft, wenn ausreichend Personal verfügbar ist: eingespielte Abläufe, besseres Zusammenspiel der Beteiligten. <u>Formelle & personelle Aspekte (Eigenüberwachung):</u> • Aufsichtsbehörde kontrolliert Qualifikation, Weiterbildung und Personalstärke. • Personal: 1 Prüfverantwortlicher, 11 Kfz-Meister (2 in der Prüfstelle mit AU / SP-Prüfberechtigung), ca. 50 Kfz-Mechatroniker. • Prüfverantwortlicher ist amtlich anerkannter Sachverständiger (kein feuerwehrtechnischer Beamter); Weiterbildung ca. 40 h/Jahr. • Ausfallsicherheit bei Krankheit oder Urlaub des eigenen Prüfberechtigten durch externe Prüfer gewährleistet. • Überlegung: Beschaffer künftig auch als Prüffingenieure qualifizieren → Synergieeffekte und Know-how-Erhalt für weitere Bereiche der Feuerwehr. <u>Wirtschaftliche Bewertung:</u> • Rahmenverträge sichern Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern; Preise werden regelmäßig angepasst und erhöht. • Verfügbarkeit externer Anbieter ist stabil, keine Engpässe. • Qualität der externen und internen Prüfungen ist vergleichbar, jedoch bietet die Eigenüberwachung mehr Lerneffekte und optimierter Prozesse. • Ausstattung für die Eigenüberwachung wird in eigener Werkstatt vorgehalten und wird auch von externen Prüfern genutzt. • Spezifische Kosten EÜ: Arbeitsstunden Prüfung, Ausbildungskosten, Ausfallzeiten für Ausbildung, Weiterbildungskosten • Kostenanalyse: Eigenüberwachung ist etwa 25 % günstiger als externe Prüfungen.

		<u>Fazit:</u> Die Dienststelle hält am Eigenüberwachungsbetrieb fest, da dieser wirtschaftlicher ($\approx 25\%$ Kostenvorteil), prozessual effizienter und fachlich nachhaltiger ist. Externe Prüfungen sind jedoch aufgrund begrenzter Personalressourcen notwendig. Langfristig wird angestrebt, Know-how intern zu sichern und mehr Personal für Prüfaufgaben zu qualifizieren, um die Eigenüberwachung stabil fortzuführen.
2	Feuerwehr Bremen (Warnken, 2025)	<u>Allgemeines:</u> • Der Fuhrpark umfasst rund 350 Fahrzeuge. • Seit 2022 werden alle Kfz-Prüfungen – auch Service / Standardreparaturen – in externen Werkstätten durchgeführt; zuvor war die Dienststelle ein EÜB. <u>Gründe für die Organisationsänderung:</u> • Personal- und Kosteneinsparungen führten zu Kapazitätsengpässen in der Werkstatt, die nur noch feuerwehrspezifische Reparaturen durchführt. • Der Prüfberechtigte übernahm eine Leitungsfunktion und hatte keine Kapazität mehr für Prüfungen. • Neue technische Vorschriften – z. B. für Prüfplätze – hätten hohe Investitionen erfordert. • Schrittweiser Übergang zu externen Dienstleistern <u>Prozessbewertung:</u> • Externe Prüfung: ◦ Fahrzeuge müssen zu verschiedenen externen Werkstätten gebracht werden → längere Ausfallzeiten der Fahrzeuge, geringere Flexibilität, erhöhter Überführungsaufwand. ◦ Hoher Koordinationsaufwand mit externen Partnern, teils Wartezeiten bis Kapazitäten bei externen Werkstätten verfügbar. • Eigenüberwachung (bis 2022): ◦ Schnellere, flexiblere Prüfungen, bessere Kompatibilität mit Einsatzbetrieb. ◦ Synergieeffekte mit weiteren Tätigkeiten der eigenen Werkstatt. <u>Formelle & personelle Aspekte (Eigenüberwachung bis 2022):</u> • Rechtsgrundlage: Anerkannter EÜB • Regelmäßige Überwachung durch Aufsichtsbehörde: Personal / Ausstattung • Erforderlich: PI (gD) als Prüfberechtiger, Kfz-Meister (AU / SP-Prüfberechtigung) und weitere Kfz-Mechatroniker. • Hoher Ausbildungs- und Fortbildungsaufwand für PI. • Personalausfall oder Beförderung des Prüfberechtigten führt zu Engpässen. ◦ Empfehlung: Prüfberechtiger als Projektbearbeiter einsetzen (gD) <u>Wirtschaftliche Bewertung:</u> • Externe Prüfung: ◦ Rahmenverträge, aber keine bevorzugte Behandlung; teils lange Wartezeiten auf Prüftermine. ◦ Abhängigkeit von Marktverfügbarkeit: Teilweise keine ausreichende Verfügbarkeit. ◦ Kosten: Prüfgebühren + Überführungskosten. • Eigenüberwachung (bis 2022): ◦ Höhere Anfangsinvestitionen (Ausstattung, Schulung), aber geringere laufende Kosten. ◦ Qualität höher, da mehr Fachwissen über Feuerwehrfahrzeuge vorhanden war und Interesse an Sicherheit der Kollegen.

		<u>Fazit:</u> Die Umstellung auf externe Prüfungen erfolgte aus Kosten-, Personal- und Ausstattungsgründen, brachte jedoch Verluste an Flexibilität, Geschwindigkeit und Qualität. Die Eigenüberwachung war wirtschaftlich und organisatorisch vorteilhafter, aber personell und technisch nicht mehr tragbar.
3	Feuerwehr Düsseldorf (Böing, 2025)	<u>Allgemeines:</u> • Der Fuhrpark umfasst ca. 400 Fahrzeuge, davon 350 HU-pflichtig. Sämtliche Prüfungen (HU, AU, SP) werden durch externe Dienstleister durchgeführt. • Es besteht derzeit keine Möglichkeit zur Kfz-Überwachung in der eigenen Kfz-Werkstatt. Die Überlegung zur Einrichtung eines eigenen Prüfplatzes wurde aus Platz-, Kosten- und Personalmangel verworfen. <u>Ablauf der externen Prüfung:</u> • Reparaturen erfolgen nach Möglichkeit in der eigenen Werkstatt. • Nach einer internen Mängelprüfung werden Fahrzeuge zur Tochterfirma (städtische Fuhrparkgesellschaft) gebracht, wo die HU gemeinsam mit einem externen Prüferingenieur erfolgt. Diese Prüftermine sind vorab geplant. • In Ausnahmefällen werden Fahrzeuge direkt zu externen Überwachungsorganisationen gefahren, insbesondere bei kurzfristigem Bedarf oder fehlender Fahrzeugreserve (im Einsatzdienst befindliches Fahrzeug wird geprüft) • Wenn das Fahrzeug die Prüfung wegen offener Mängel nicht besteht, wird es von der Feuerwehrwerkstatt repariert und erneut zur Prüfung vorgestellt. <u>Prozessbewertung:</u> • Die Zusammenarbeit mit der Tochterfirma funktioniert zuverlässig. Diese ist in die internen Abläufe besser integrierbar und ausreichend verfügbar für vorplanbare Termine. Externe Prüfstellen bieten zwar kurzfristigere Termine, binden jedoch Personal stärker, da Mitarbeitende vor Ort warten müssen. • Die Tochterfirma gibt zudem hilfreiche Hinweise zu kleineren, nicht HU-relevanten Mängeln. <u>Zeitliche Aspekte:</u> • Externe Überwachungsorganisationen sind kurzfristiger verfügbar und flexibler, verursachen aber prozessuale Nachteile • Deshalb wird nur in dringenden Fällen auf diese zurückgegriffen. <u>Vertragliche & wirtschaftliche Rahmenbedingungen:</u> • Derzeit Einzelvergaben pro Prüfung, keine Rahmenverträge. • Geplant sind Rahmenverträge mit der Tochterfirma, um Verwaltungsaufwand zu senken. • Kosten liegen auf marktüblichem Niveau; zusätzliche Kosten entstehen nur durch Überführungen und eine Handling-Pauschale (50 € pro Fahrzeug). • Marktübliche Preissteigerung erkennbar • Die Verfügbarkeit externer Dienstleister ist gewährleistet. Zudem werden in der Regel ausreichend Reservefahrzeuge vorgehalten. <u>Fazit:</u> Externe Prüfungen sind organisatorisch etabliert, wirtschaftlich vertretbar und qualitativ ausreichend. Durchführung von Prüfungen in der eigenen Kfz-Werkstatt wäre zwar denkbar, wird aber aufgrund von Platz-, Personal- und Kostengründen nicht verfolgt.

4	Feuerwehr Frankfurt am Main (Neumann, 2025)	<u>Allgemeines:</u> • Der Fuhrpark umfasst rund 470 Fahrzeuge, davon 420 HU-pflichtig. • Kfz-Überwachung grundsätzlich in der Werkstatt der Feuerwehr: ○ HU: durch externen Prüfer in der Werkstatt der Feuerwehr. ○ AU & SP werden durch Anerkennung nach Anlage VIIIc StVZO eigenständig durch qualifizierte Meister der Feuerwehr durchgeführt. ○ Die Abläufe sind seit Jahren etabliert. • Zusätzlich werden bei speziellen Reparaturen in externen Fachwerkstätten die Kfz-Prüfungen – wenn sinnvoll – nebenbei durchgeführt <u>Ablauf & Prozesse:</u> • Fahrzeuge kommen einmal jährlich zur Wartung in die zentrale Werkstatt der Feuerwehr. Dabei werden Service, Mängelbehebung und gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen kombiniert. • Alle zwei Wochen (freitags) führt ein externer Prüfer die HU gemeinsam mit dem Werkstattpersonal durch. <u>Prozessbewertung:</u> • Der Prüfprozess ist gut planbar, in Ablauf der Werkstatt integriert und effizient. • Grundlegend ausreichende Flexibilität: Bei Prüfung entdeckte Mängel können meist direkt am Prüftag behoben werden; selten Nachprüfung nötig. • Geringe Flexibilitätsprobleme entstehen durch feste Prüftermine und interne Prioritäten (z. B. Fahrzeuge an Prüftag für Übungen eingeplant), was gelegentlich zu Verzögerungen führt. • Kleinere Verzögerungen ergeben sich bei gelegentlicher Inkompatibilität fester Prüftage mit zeitlichem Ablauf von Reparaturen. • Insgesamt gelten die Abläufe als bewährt und gut eingespielt. <u>Rechtliche & formelle Aspekte:</u> • Eigenständige Prüfung nach Anlage VIIIc StVZO für AU und SP, basierend auf den Vorgaben der KFZ-Innung. • Die Innung überwacht Qualifikation, Prüf- und Softwareausstattung. <u>Personal:</u> • 4 Kfz-Meister für AU-, 3 Kfz-Meister für SP-Abnahmen qualifiziert. • Regelmäßige Fortbildungen vorgeschrieben • keine Personalprobleme oder Engpässe. • Kfz-Meister sind Angestellte (keine feuerwehrtechnische Beamte). <u>Wirtschaftliche Rahmenbedingungen:</u> • Es bestehen Rahmenverträge (4 Jahre) mit wechselnden Anbietern. • Preise liegen unter denen externer Werkstätten; regelmäßige, marktübliche Preissteigerungen. • Verfügbarkeit – durch Rahmenverträge sichergestellt – der Prüfer ist sehr gut, meist derselbe Prüfer vor Ort. • Qualität wird als hoch und zuverlässig bewertet (Vier-Augen-Prinzip); externe Qualitätsüberwachung. • Kosten pro HU (netto): ○ PKW: ca. 80 € ○ LKW bis 18 t: 110 € ○ LKW über 18 t: 120 € <u>Fazit:</u> Die Kombination aus eigener Durchführung von AU/SP und externer HU in der eigenen Werkstatt ist wirtschaftlich, effizient und qualitativ hochwertig. Der Prozess ist gut eingespielt, mit geringen Flexibilitätsnachteilen, aber insgesamt optimal an die internen Abläufe angepasst.
---	---	--

5	Feuerwehr Köln (Reifferscheidt, 2025)	<u>Allgemeines:</u> • Der Fuhrpark umfasst rund 450 Fahrzeuge. • SP (Anerkennung zur Durchführung nach Anlage VIIIc StVZO) und DGUV-Prüfungen werden von eigenem qualifiziertem Kfz-Meister durchgeführt. • HU wird durch einen externen Prüfer in der Werkstatt der Feuerwehr abgenommen. <u>Ablauf & Prozesse:</u> • Ein interner Prüfmeister koordiniert alle Prüfungen, hält den Überblick über Fahrzeugzustände und begleitet die externen Prüfungen. • Fahrzeuge werden durch eigenes Werkstattpersonal vorbereitet, Mängel vorab behoben. • Prüfungen werden unter Begleitung des Prüfmeisters mit Personal und Ausstattung der eigenen Werkstatt durchgeführt und wenn rechtlich notwendig durch externen Dienstleister abgenommen. <u>Prozessbewertung:</u> • Der Prüfprozess ist gut in interne Abläufe integriert und ausreichend effizient. • Es bestehen keine zeitlichen oder organisatorischen Nachteile durch die Einbindung externer Prüfer. • Die Prüfungen laufen ohne Komplikationen, die Zusammenarbeit mit externen Prüfern funktioniert reibungslos. <u>Wirtschaftliche Rahmenbedingungen:</u> • Es bestehen mehrjährige Rahmenverträge mit den externen Dienstleistern, wodurch Verfügbarkeit und Planbarkeit sichergestellt sind. • Als Großkunde kann die Feuerwehr wirtschaftlich vorteilhafte Konditionen aushandeln. • Durch die externe Prüfung findet eine unabhängige Qualitätssicherung der Prüfungen statt. • Externe Kosten beschränken sich auf Prüfgebühren. <u>Fazit:</u> Die Kombination aus interner Prüfkompetenz (SP, DGUV) und externer HU in der eigenen Werkstatt ist effizient, verlässlich und wirtschaftlich sinnvoll. Es bestehen keine Probleme bei Verfügbarkeit, Qualität oder Abläufen.
6	Polizei BaWü (Eberle, 2025)	<u>Allgemeines:</u> • Das Präsidium Technik, Logistik, Service der Polizei Baden-Württemberg (PTLS Pol) betreut den gesamten Fuhrpark der Polizei BW, der überwiegend aus Pkw < 3,5 t besteht und landesweit verteilt ist. • Aufgrund dieser grundlegend anderen Strukturen im Vergleich zu kommunal organisierten Berufsfeuerwehren werden prozessuale Abläufe nicht betrachtet. • Der Fokus liegt auf betriebswirtschaftlichen und personellen Aspekten der Eigenüberwachung. <u>Durchführung der Fahrzeugprüfungen</u> • Kfz-Prüfungen (HU, AU, SP) werden sowohl durch EÜ als auch durch externe Dienstleister durchgeführt. • Es gibt landesweit fünf regionale Technikstandorte als EÜB. • Je nach Entfernung und Kapazität wird zusätzlich in großem Umfang auf externe Prüforganisationen zurückgegriffen. <u>Prozessuale Rahmenbedingungen</u> • Externe Prüfungen finden außerhalb der Dienststellen bei den Prüforganisationen und Werkstätten statt.

		• Kompatibilität mit Dienstbetrieb ist sehr gut, keine negativen Einflüsse auf die Fahrzeugverfügbarkeit. • Zeitlicher Ablauf: Kein Unterschied zwischen EÜ und externer Prüfung. <u>Formelle Rahmenbedingungen (Eigenüberwachung)</u> • Die Prüfungen erfolgen auf Grundlage des Status als anerkannter EÜB. • Es gibt keine Überprüfungen durch Aufsichtsbehörden; lediglich regelmäßige Fortbildungen für Prüfer und Sachverständige. • Keine zusätzlichen Reglementierungen oder externen Qualitätsprüfungen. <u>Personelle Rahmenbedingungen</u> • Prüfberechtigte des EÜB sind als aaSoP qualifiziert • Diese wurden größtenteils von technischen Prüfstellen übernommen, teils auch aus dem Polizeivollzugsdienst (umgeschult). • Aus- und Fortbildung entsprechen den üblichen Standards der technischen Prüfstellen. Weitere personelle Aspekte (z. B. Personalbedarf, Ausfälle) werden nicht betrachtet. <u>Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen</u> • Kostenvergleich: Eigenüberwachung und externe Prüfung verursachen ähnliche Kosten. • Verfügbarkeit externer Dienstleister: Ausreichend, auch unter KRITIS-Bedingungen. <u>Fazit</u> Die Polizei Baden-Württemberg nutzt ein hybrides Prüfmodell aus Eigenüberwachung und externen Dienstleistern. Beide Systeme sind gleichwertig hinsichtlich Kosten, Zeit und Kompatibilität mit dem Dienstbetrieb.
7	Feuerwehr Stuttgart (Meier, 2025)	<u>Allgemeines</u> • Der Fuhrpark der Dienststelle umfasst 350 Fahrzeuge, davon 221 HU-pflichtig. • Die Fahrzeugprüfungen (HU, AU, SP) werden vorrangig im Rahmen der Eigenüberwachung durchgeführt. • Externe Prüfungen erfolgen nur bei Kapazitätsengpässen oder wenn Fahrzeuge ohnehin zu externen Reparaturen verbracht werden. • Ziel: möglichst 100 % Eigenüberwachung. • Aber vermehrt externe Vergaben wegen Personalknappheit. <u>Prozessuale Rahmenbedingungen</u> • Externe Prüfungen ○ Prüfungen finden außerhalb der Dienststelle bei Prüforganisationen statt. ○ Ablauf: 1. Durchsicht in eigener Werkstatt. 2. Entscheidung über Eigen- oder Fremdprüfung (abhängig von Kapazität/Reparaturbedarf). 3. Mängelbeseitigung intern oder extern. 4. Überführung zur externen Prüfstelle (oft im Zusammenhang mit Reparatur). ○ Bewertung: ▪ Keine negativen Einflüsse auf Werkstatt- und Einsatzbetrieb, aber geringere Flexibilität. ▪ Zeitlich kaum Nachteile, nur zusätzlicher Überführungsaufwand. ▪ Gut kompatibel, wenn ohnehin externe Reparaturen anstehen.

		• Eigenüberwachung ○ Regelmäßig geplante Wartungen inklusive HU, AU, SP in der zentralen Feuerwehrwerkstatt. ○ Kombierter Prozess: Reparatur, Prüfung, Rückführung. ○ Vorteile: ▪ Etwas schneller, flexibler und ein Prozessschritt weniger. ▪ Bessere Verzahnung von Instandsetzung und Prüfung. ▪ Keine Abhängigkeit von externen Dienstleistern. <u>Formelle Rahmenbedingungen</u> • Eigenüberwachung auf Basis einer Anerkennung von 1990 (aktualisiert 2021). • Aufsicht durch Zulassungsstelle Stuttgart, jedoch mit großem Spielraum. • Nur ein Ingenieur (Maschinenbau, Fahrzeugtechnik o. Ä.) als Prüfverantwortlicher gefordert; keine Prüfenieur-Qualifikation gefordert. <u>Personelle Rahmenbedingungen</u> • Personal: ○ 1 Ingenieur (Abteilungsleiter); keine Prüfenieur-Qualifikation ○ 2 Kfz-Meister (1 Prüfmeister) ○ 5 Kfz-Gesellen • Prüfmeister mit AU- und SP-Schulung nach Anlage VIIIc StVZO, keine Weiterbildung zum aaPmT nach KfSachvG. Regelmäßige Fortbildung • Qualifikationsanforderungen niedrig, daher mittelfristige Sicherstellung unproblematisch, aber empfindlich bei Einzelpersonalausfall. • Krankheit / Urlaub Prüfmeister: führen zu zeitweisen Engpässen, vermehrter externer Vergabe, Außerdienstnahme von Fahrzeugen und teils vergessenen HU-Termine. • Gewünschte Organisation: Prüfmeister als eigenständiger Verantwortungsbereich innerhalb der Werkstatt, getrennt von allgemeinen Reparaturaufgaben. <u>Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen</u> • Externe Prüfung ○ Keine speziellen Verträge, normale Abrechnung wie bei Privatkunden. ○ Verfügbarkeit: gut, v. a. durch Kooperation mit Partnerwerkstätten, auch kurzfristige Terminfindung möglich. ○ Qualität: ▪ Externe Prüfungen tendenziell objektiver und standardisierter (keine Gefälligkeitsprüfungen). ▪ Fahrgestellprüfung bei Externen qualitativ hochwertig, ▪ Aufbauschäden werden intern besser erkannt. ○ Kosten: ▪ Nur Prüf- und Überführungskosten (oft ohnehin wegen externer Reparatur nötig). ▪ Stark steigende Stundensätze bei externen Werkstätten zu beobachten. • Eigenüberwachung ○ Direkte Prüfungskosten gering, aber hoher interner Aufwand durch Personal, Know-how und Ausstattung (schwer zu erfassen). ○ Ausstattungskosten derzeit nicht kritisch, da vorhanden und keine strengen Vorgaben durch Aufsichtsbehörde. ○ Künftige Wirtschaftlichkeitsprüfung bei Neubau der Werkstatt möglich. <u>Fazit</u> Die Eigenüberwachung wird bevorzugt und ist betriebsintern effizient, da Reparatur und Prüfung eng verzahnt sind. Externe Prüfungen dienen der
--	--	--

		Entlastung bei Engpässen und bieten objektivere Qualität, sind aber weniger flexibel. Rechtlich und personell bestehen große Freiräume, was den EÜB unkompliziert, aber qualitativ uneinheitlich macht. Insgesamt ist das System funktionsfähig, flexibel und kostengerecht, aber teilweise personell anfällig und nicht streng reglementiert.
8	Feuerwehr Wiesbaden (Steeg, 2025)	<u>Allgemeines:</u> • Gesamt: 220 Fahrzeuge, davon ca. 180 HU-pflichtig. • HU, AU, SP werden komplett extern in unterschiedlichen Werkstätten oder Prüfstellen durchgeführt • UVV-Prüfungen erfolgen ebenfalls extern durch Hersteller oder Prüforganisationen teils in der Dienststellenwerkstatt, teils in externer Werkstatt. <u>Organisationsänderung:</u> • Früher: Prüfungen in der Kfz-Werkstatt der Feuerwehr durch externen Prüfer. • Jetzt: Prüfungen in der Werkstatt des externen Dienstleisters. • Gründe für die Änderung: 1. Wegfall des Bremsenprüfstands durch Umbau der Wache. 2. Werkstattausstattung nicht mehr vorschriftsgemäß, neue Anschaffung wäre nötig. 3. Langzeiterkrankung des Werkstattmeisters, der nach Anlage VIIIc StVZO die AU abnehmen durfte (mittlerweile Neubesetzung). • Zukunft / Planung: ○ Organisationsuntersuchung zur Wiederinbetriebnahme der Werkstatt läuft. ○ Ziel: Prüfungen wieder intern durchführen (weniger Personalbindung, weniger Überführungsfahrten). ○ Umsetzung derzeit auf Eis, da von Hauptfeuerwache abhängig. ○ Personalaufstockung der Werkstatt vorgesehen (derzeit: 1 Meister, 2 Gesellen). <u>Prozessablauf bei externer Prüfung:</u> • Jedes Fahrzeug kommt zweimal jährlich zur Durchsicht in die Dienststellenwerkstatt. • Bei Mängeln → Instandsetzung durch Werkstatt (soweit möglich, ansonsten durch externe Fachwerkstatt). • Danach Überführung zur externen Prüforganisation. • Bei unerkannten Mängeln oder fehlender Infrastruktur (z. B. Bremsenprüfstand) → Nachbesserung und erneute Vorstellung. <u>Bewertung der externen Prüfung:</u> • Kompatibilität mit Einsatzdienst: selten Probleme, da Ersatzfahrzeuge zur Verfügung stehen. • Zeitlicher Nachteil: ○ Hoher Aufwand durch Fahrzeiten und Mehrfachfahrten (zuvor nicht abgestellte Mängel, Prüfstelle nicht sofort verfügbar). ○ Werkstattpersonal ist durch Überführungen gebunden; Werkstatt daher oft unbesetzt. ○ Ohne Unterstützung durch Freiwillige Feuerwehr bei Überführung der FF-Fahrzeuge vom Feuerwehrhaus zur Dienststellenwerkstatt nicht leistbar • Prozessuale Nachteile: ○ Fehlende Ausstattung führt zu unvollständiger Mängelerkennung vor der Prüfung (Nachbesserung und erneute Vorstellung).

		○ Keine Möglichkeit mehr, AU-problematische Fahrzeuge (z. B. Abgasanlage zugesetzt) vorab zu erkennen und instand zusetzen. ○ Früher mehr Zeit für eigentliche Werkstatttätigkeiten, da deutlich weniger Überführungsfahrten nötig waren <u>Vertragliche und betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen:</u> • Keine Rahmenverträge, sondern Einzelaufträge an feste Partnerwerkstätten. • Auswahl begrenzt, aber bevorzugt lokale Anbieter (zur Unterstützung der lokalen Wirtschaft und Reduzierung von Fahrtzeiten). • Terminvereinbarung monatlich im Voraus; in der Regel gute Zusammenarbeit und ausreichende Verfügbarkeit der externen Dienstleister • Es treten keine organisatorischen Änderungen, aber kontinuierliche Preissteigerungen auf. • Verfügbarkeit: grundsätzlich gut, aber keine Bevorzugung. Kurzfristige Terminfindung auch meist möglich. • Kosten der externen Prüfung (netto): ○ Prüfgebühren (netto): ▪ HU LKW: 204 € ▪ HU Transporter: 170 € ▪ HU PKW: 135 € ▪ DGUV PKW: 19 € ▪ DGUV LKW: 50 € ▪ SP (nur LKW): 104 € ○ Überführungskosten ○ Nachprüfungskosten <u>Fazit:</u> • Aktuell vollständige externe Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrzeugprüfungen. • Hauptprobleme: hoher Zeitaufwand, Bindung von Personal, Mehrkosten durch Überführungen und Wiederholungsprüfungen. • Langfristiges Ziel: Rückverlagerung der Prüfungen in die eigene Werkstatt nach Wiederaufbau und Modernisierung, um Effizienz zu steigern und Personal zu entlasten.
--	--	--

Tabelle 5: Bewertung von Betriebsmodellen der Kfz-Überwachung bei Feuerwehren

Bewertung unterschiedlicher Betriebsmodelle auf Grundlage der Experteninterviews		
1	Kfz-Überwachung in externen Prüfstellen / Werkstätten	
	+	Geringer Platzbedarf
		Weniger Personalbedarf (auch unqualifiziertes Unterstützungspersonal)
		Geringere Fixkosten
		Kein direkter Einfluss bei Verschärfung von technischen Vorgaben
		Teilweise gute kurzfristige Verfügbarkeiten für Einzeltermine
		Gut kombinierbar mit externer Reparatur
		Förderung der Wirtschaft
	-	Marktübliche Prüfgebühren und Preissteigerungen
		Mehrere unterschiedliche Prozessbeteiligte
		Hoher Koordinierungsaufwand
		Einzelterminvergaben: Langfristige Verfügbarkeit in der Regel nicht garantiert
		Abhängigkeit von Marktverfügbarkeit und Netzwerk: Teilweise keine ausreichende Verfügbarkeit
		Hoher Überführungsaufwand
		Personalbindung durch Überführung und Wartezeiten
		Keine vollständigen Mängelbeseitigung vor der Prüfung möglich: häufigere Nachprüfungen
2	Kfz-Überwachung in Werkstatt der Feuerwehr (allgemein)	
	+	Bessere Planbarkeit
		Besser in interne Prozesse integrierbar
		Teilweise höhere Flexibilität je nach Prüfhäufigkeit
		Keine Überführungsfahrten notwendig
		Mängel können schneller abgestellt werden, da Abläufe besser aufeinander abgestimmt
		Nachprüfungen seltener notwendig
	-	Kosten für Ausstattung
		Instandhaltungskosten des Prüfplatz (inklusive Anpassung an neue Vorschriften)
	Kfz-Überwachung in Werkstatt der Feuerwehr mit externen Prüfberechtigten	
2.1	+	Übertragung von Verantwortung auf Externe
		Kein speziell qualifiziertes Prüfpersonal nötig (auch Redundanz ist zu berücksichtigen)
		Geringerer Ausbildungsaufwand
		Geringere Abhängigkeit von einzelnen Angestellten mit Schlüsselqualifikation
		Hohe Ausfallsicherheit / Verfügbarkeit (wenn vertraglich geregelt)
		In der Dienststelle nicht vorhandenes Wissen wird von extern bezogen
		Stärkere Professionalisierung durch externe Prüfer und Zufluss von fehlendem Know-how
		Unabhängige externe Qualitätssicherung
		Standardisierter Prozessablauf
		Geringere externe Prüfkosten als in externer Prüfstelle / Werkstatt
		Bei großem Fuhrpark können wirtschaftliche Konditionen ausgehandelt werden
		Durch Externe festgestellte Mängel sind bessere Argumentationsgrundlage für Neubeschaffungen
		Förderung der Wirtschaft

		-	Abhängigkeit von Externen
			Teilweise mangelnde Flexibilität aufgrund fester Prüftermine
			Kein nachhaltiger Wissenstransfer an Dienststelle (weniger Aufbau von Know-how)
			Steigende Kosten
2.2		Kfz-Überwachung in Werkstatt der Feuerwehr im Rahmen der EÜ (allgemein)	
		+	Höhere Flexibilität
			Leistungsfähigkeit unabhängig von externen Prozessbeteiligten
			Synergieeffekte mit Service-Tätigkeiten (HU nur geringer Arbeitsmehraufwand)
			Eingespielte und optimierte Prozesse
			Vorhaltung von Fachkenntnis / Know-how in eigener Behörde
			Immer Up-to-Date bei technischen Neuerungen
			Lerneffekte für Behörde
			Wiederkehrende Prüfung derselben Fahrzeuge: Erfahrung und Routine im Bereich der Feuerwehrfahrzeugtechnik
			Bessere Fachkenntnis bei Prüfung spezieller Feuerwehrtechnik als externe Prüfer
			Hoher Sicherheitsanspruch bei den Prüfungen, da die eigenen Kollegen die Fahrzeuge im Einsatzdienst nutzen
			Kostenstabilität
			Eigenüberwachung ist in der Regel kostengünstiger
		-	Mehr eigene Verantwortung
			Hoher Aufwand allen Anforderungen an EÜB gerecht zu werden
			Kosten für Anschaffung, Ausstattung, Ausbildung und Fortbildung
			Personalausfall hat starken Einfluss auf Leistungsfähigkeit
			Personalredundanz zur Sicherstellung der Prüfungen ist herausfordernd
			Es werden lediglich und immer wieder dieselben Feuerwehrfahrzeuge geprüft: Sehr spezifisches Wissen, aber Wissenslücken bei anderen Bereichen der Fahrzeugtechnik
			Nachlässigkeit kann sich Einschleichen durch wiederholtes Prüfen derselben Fahrzeuge
			Betriebliche Abläufe stehen im Konflikt mit Neutralität der Prüfung
			Versteckte Kosten werden oft nicht berücksichtigt
			Kosten und Aufwand durch Aufsichtstätigkeiten des Vorgesetzten
	2.2.1	Kfz-Überwachung in Werkstatt der Feuerwehr im Rahmen der EÜ mit Angestellten als Prüfberechtigte	
		+	Möglichkeit bereits qualifizierten Prüfer einzustellen: Kein Ausbildungsaufwand, Zufluss von externem Wissen
			Geringere Gefahr der internen Umorientierung des Prüfberechtigten
		-	Geringere Verwendungsbreite
			Je nach Fuhrparkgröße keine vollständige Auslastung des Prüfberechtigten möglich
			Geringerer Zufluss von Wissen aus dem EÜB in andere Bereiche der Organisation
	2.2.2	Kfz-Überwachung in Werkstatt der Feuerwehr im Rahmen der EÜ mit feuerwehrtechnischen Beamten als Prüfberechtigte (am Beispiel Doppelverwendung Prüfdienst und Beschaffung)	
		+	Gute Vernetzung Werkstatt und Beschaffung
			Zusätzliche Kompetenzen für Beschaffung durch Prüfung.-Ausbildung (Techn. Neuerungen, Stand der Technik)
			Synergieeffekte bei Beschaffung nutzbar
			Qualifikation auf mehreren Schultern verteilt
		-	Größerer Ausbildungsaufwand
			Herausforderung Personal zu halten (interne Umorientierung) und nachzubersetzen

Tabelle 6: Kostenanalyse der Handlungsoptionen

Kostenanalyse der Handlungsoptionen

Personalkosten und Arbeitsleistung

	Prüfmeister Opt. B & C E9a	Prüfung. Option D E12	Prüfung. Option E A13	Azubi Pl Option E A11
Entgelt- / Besoldungsgruppe				
Personalkosten (brutto)				
Jahresgehalt ^{1) 2)}	58.045,19 €	81.381,89 €	72.074,00 €	58.885,00 €
Tageskosten	305,94 €	411,50 €	366,47 €	299,41 €
Stundenkosten	39,22 €	52,74 €	44,68 €	36,51 €
Minutenkosten	0,65 €	0,88 €	0,74 €	0,61 €
Arbeitsleistung ³⁾				
Jahresarbeitstage [d]	189,73	197,77	196,67	196,67
Jahresarbeitsstunden [h]	1480	1543	1613	1613
Jahresarbeitsminuten [min]	88.792	92.554	96.760	96.760

Aus- und Fortbildungskosten pro Mitarbeiter

	Opt. B & C	Option D	Option E
Kostenarten			
Fortbildungsgebühren pro Jahr	226,67 €	2.500,00 €	2.500,00 €
Gebühren Erstausbildung	910,00 €	0,00 €	23.000,00 €
Lohnkosten während Fortbildung pro Jahr	356,93 €	2.057,49 €	1.832,36 €
Lohnkosten während Erstausbildung	1.682,65 €	0,00 €	39.256,67 €

Gesamtübersicht der Einzelkosten

	Allgemein			Option A		Option B		Option C	Option D	Option E
	Anzahl Kostenarten pro Jahr	Prüfzeit pro Kfz. [min] ⁶⁾	Summe Prüfzeit pro Jahr [min]	externe Prüfkosten pro Kfz. ⁷⁾	Gesamt-kosten	externe Prüfkosten pro Kfz. ⁸⁾	interne Arbeits-kosten ⁹⁾			
Kostenarten pro Jahr										
Prüfkosten Kfz. ≤ 3,5t	15	30	450	162,00 €	2.430,00 €	95,00 €	98,06 €	294,17 €	395,68 €	335,19 €
Prüfkosten Kfz. 3,5t-7,5t	70	30	2100	203,20 €	14.224,00 €	130,00 €	457,60 €	1.372,81 €	1.846,51 €	1.564,24 €
Prüfkosten Kfz. ≥ 7,5t	200	45	9000	243,50 €	48.700,00 €	130,00 €	1.961,16 €	5.883,49 €	7.913,62 €	6.703,87 €
Fortbildungskosten	1 (Opt.E: 2)	-	-	-	0,00 €	-	-	226,67 €	2.500,00 €	5.000,00 €
Kosten Erstausbildung auf 15 Jahre verteilt	1 (Opt.E: 2)	-	-	-	0,00 €	-	-	60,67 €	0,00 €	3.066,67 €
Lohnkosten Aus- / Fortbildung auf 15 Jahre verteilt	1 (Opt.E: 2)	-	-	-	0,00 €	-	-	469,10 €	2.057,49 €	8.898,94 €
Kostenvergleich										
Summe pro Jahr	-	-	-	-	65.354,00 €	-	-	8.306,91 €	14.713,30 €	25.568,90 €
Kostensteigerung im Vergleich zum Status Quo	-	-	-	-	57.047,09 €	-	-	0,00 €	6.406,39 €	17.261,99 €
Kostensteigerung im Vergleich zum Status Quo	-	-	-	-	686,74%	-	-	0,00%	77,12%	207,80%

- 1) Grundgehalt TVöD VKA 2025 Erfahrungsstufe 5
- 2) Grundbesoldung 2025 aller Bundesländer gemittelt über 40 Dienstjahre
- 3) nach (Beratungszentrum des Bundes, 2022)
- 4) nach (Innung des Kfz-Gewerbes Kassel, 2025)
- 5) nach (Egger, 2025)
- 6) Erfahrungswerte aus EÜB Berliner Feuerwehr nach (Proft, 2025)
- 7) Prüfgebühren externer Prüfstellen für HU inklusive AU nach (Steeg, 2025)
- 8) Prüfgebühren externer Prüfer für HU nach (Neumann, 2025)
- 9) interne Arbeitskosten für selbständige AU-Abnahme durch Prüfmeister

Aus- und Fortbildungsgebühren

	Kosten	Dauer [d]
Kosten AU-Schulung ⁴⁾		
Erstausbildung	390,00 €	1,5
Fortbildung alle 3 Jahre	360,00 €	1,5
Kosten SP-Schulung ⁴⁾		
Erstausbildung	520,00 €	4
Fortbildung alle 3 Jahre	320,00 €	2
Kosten Prüflingenieur-Ausbildung ⁵⁾		
Erstausbildung	23.000,00 €	131
Fortbildung jährlich	2.500,00 €	5

Tabelle 7: Nutzwertanalyse der Handlungsoptionen

Nutzwertanalyse der Handlungsoptionen						
		Option A	Option B	Option C	Option D	Option E
Bewertungskriterien	Gewichtung	Bewertung				
Leistungsfähigkeit	10	1	5	3	3	4
Flexibilität	6	2	0	5	5	5
Prozesseffizienz	10	0	4	5	5	5
Qualität der Prüfungen	6	5	5	1	4	4
Kosteneffizienz	10	0	1	5	4	3
Verantwortung	6	5	5	1	3	3
Unabhängigkeit von Externen	3	0	2	5	5	5
Synergieeffekte	3	0	0	1	1	5
Umstellungsaufwand	2	5	5	5	3	1
Gewichtete Summe		92	176	200	216	224
Nutzwert (max. 100%)		33%	63%	71%	77%	80%
Rangfolge		5	4	3	2	1

Erfüllungsgrad	sehr gut	gut	ordentlich	tragbar	mäßig	schlecht
Bewertungsnoten	5	4	3	2	1	0

Tabelle 8: Paarweiser Vergleich und Gewichtung der Bewertungskriterien

Paarweiser Vergleich und Gewichtung der Bewertungskriterien												
Bewertungskriterien	Leistungsfähigkeit	Flexibilität	Prozesseffizienz	Qualität der Prüfungen	Kosteneffizienz	Verantwortung	Unabhängigkeit von Externen	Synergieeffekte	Umstellungsaufwand	Summe	Durchschnitt	Gewichtung
Leistungsfähigkeit	-	3	3	3	2	3	4	4	4	26	2,9	10
Flexibilität	1	-	1	2	1	2	3	3	3	16	1,8	6
Prozesseffizienz	1	3	-	3	2	3	4	4	4	24	2,7	10
Qualität der Prüfungen	1	2	1	-	1	2	3	3	3	16	1,8	6
Kosteneffizienz	2	3	2	3	-	3	4	4	4	25	2,8	10
Verantwortung	1	2	1	2	1	-	3	3	3	16	1,8	6
Unabhängigkeit von Externen	0	1	0	1	0	1	-	2	3	8	0,9	3
Synergieeffekte	0	1	0	1	0	1	2	-	3	8	0,9	3
Umstellungsaufwand	0	1	0	1	0	1	1	1	-	5	0,6	2

Vergleichsweise Bedeutung	
gravierend wichtiger	4
wichtiger	3
gleichwertig	2
weniger wichtig	1
belanglos	0