



# Jahresbericht 2007/2008

Verband der TÜV e.V.



# Jahresbericht 2007/2008

Verband der TÜV e.V.

# Inhaltsverzeichnis

Politik und Kommunikation

Erfahrungsaustausch und Dienstleistung

Mensch und Technik

- 06 Präsidium und Geschäftsleitung
- 07 Editorial: Dr. Guido Rettig und Dr. Klaus Brüggemann

### Politik und Kommunikation

- 09 Die Rolle der Verbände im politischen Willensbildungsprozess
- 11 Plattform für ein europäisches Netzwerk – Die Veranstaltungen des VdTÜV
- 14 Ein einheitliches Sicherheitszeichen für Produkte im EU-Binnenmarkt
- 16 „Wir sollten den Verbraucher in den Mittelpunkt der Diskussion stellen“ – Ein Interview mit Dr. Andreas Schwab, MdEP
- 18 Mensch, Fahrzeug, Umwelt: Wege zu einer nachhaltigen und sicheren Mobilität – Experten trafen sich zum dritten Sachverständigentag in Berlin
- 19 „Am Menschen können wir am meisten ansetzen“ – Auszüge aus der Abschlussdiskussion des dritten Sachverständigentages
- 22 Beruf: Kraftfahrer – Die Umsetzung des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes
- 24 Ausschuss für Betriebssicherheit ABS – Stand der Arbeiten und Neuausrichtung der Ziele

### Erfahrungsaustausch und Dienstleistung

- 27 Nach dem Systemwechsel – Geschäftsstelle des Erfahrungsaustausches der Zugelassenen Überwachungsstellen beim VdTÜV
- 29 Neuorganisation von AD 2000 verbessert auch die Aktualität
- 30 Erfolgreiche Arbeit im Ausschuss für Rohrfernleitungen
- 31 Arbeitsteilung beschleunigt die Aktualisierung der VdTÜV-Merkblätter
- 32 Aktuelle Themen der Kerntechnik – Erstes VdTÜV-Forum Kerntechnik
- 34 Vielfältige Bestimmungen erfordern bessere Kontrollen – Die Arbeit der Interessengemeinschaft der Benannten Stellen (Notified Bodies) für Medizinprodukte (IG-NB)
- 36 Aktualität Technischer Regeln sorgt für höchste Sicherheitsstandards
- 37 Das VdTÜV-Portal – Zukunftsorientiertes Werkzeug für Wissensbildung und aktuelle Informationen

### Mensch und Technik

- 41 Mehr Unfälle und Schäden bei Aufzugsanlagen im Jahr 2007
- 42 PC-Prüfung – Mehr Sicherheit für Fahranfänger Startschuss für die bundesweite Einführung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung am PC
- 44 Zugelassene Überwachungsstellen prüfen unabhängig
- 45 Druckgeräterichtlinie hält auch dem Druck der EU-Kommission stand
- 46 Wasserrechtliche Anforderungen an Heizölverbraucheranlagen
- 47 Sicherheitsanforderungen für Tankstellen mit alternativen Kraftstoffen

### Allgemeine Informationen

- 49 Die Mitglieder des VdTÜV
- 50 Organisationsplan des VdTÜV
- 52 Gremienvertretungen
- 58 Impressum

# Präsidium und Geschäftsleitung

## Präsidium

**Dr. Guido Rettig**  
TÜV NORD AG  
Vorsitzender



**Dr.-Ing. Axel Stepken**  
TÜV SÜD AG  
Stellvertretender Vorsitzender



**Dr. rer. nat. Klaus Brüggemann**  
VdTÜV e.V.  
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied



## Geschäftsleitung (v. l.)

RA Rainer Gronau, LL. M. Eur.

OIng. Dipl.-Ing. Hans-Joachim Voss

Dr. rer. nat. Klaus Brüggemann

Dipl.-Ing. Jochem Graßmuck

# Ein Netzwerk für Sicherheit und Umweltschutz

„Vertrauen ist gut, ‚Geprüfte Sicherheit‘ ist besser“ lautete die Überschrift einer VdTÜV-Pressemitteilung im Oktober vergangenen Jahres. Gleichzeitig war es das Leitmotiv wichtiger Verbandsaktivitäten des VdTÜV in Brüssel und Berlin. Nach jahrelanger Diskussion um den „Neuen Ansatz“ der Gesetzgebung für den Warenverkehr auf dem europäischen Binnenmarkt legte die EU-Kommission Anfang 2007 Vorschläge zu einem neuen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten vor, die den Verbraucherschutz nachhaltig geschwächt hätten: Eine geplante ersatzlose Abschaffung nationaler Prüfzeichen – wie des seit 1977 bewährten deutschen GS-Zeichens – hätte nach Einschätzung des VdTÜV allein in Deutschland dazu geführt, dass der Markt jährlich mit rund einer Milliarde unsicherer Produkte zusätzlich überschwemmt worden wäre.

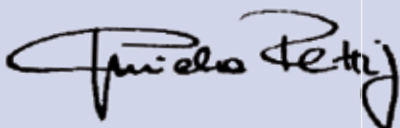
Der Verband der TÜV reagierte sofort: In zahlreichen Gesprächen mit Parlamentariern in Brüssel und Berlin, mit Mitgliedern der Bundesregierung und der EU-Kommission oder auf Presseterminen leistete der VdTÜV beharrlich Überzeugungsarbeit – mit einem guten Zwischenerfolg: Das EU-Parlament revidierte im Februar 2008 zunächst die umstrittenen Passagen und bestätigte damit vorerst die nationalen Prüfzeichen. Der Verband verfolgt weiterhin diese Diskussion und wird entsprechend agieren, falls er den Schutz von Verbrauchern in Gefahr sieht.

Aber nicht nur das Thema „Produktsicherheit“ stand im Zeitraum dieses Jahresberichts auf der Agenda des VdTÜV. Im Bereich der Anlagensicherheit hatte der Verband auf europäischer Ebene im Juni 2007 die CEOC-Generalversammlung in Berlin ausgerichtet. In Deutschland konnte der VdTÜV die Geschäftsstelle des Erfahrungsaustauschkreises der Zugelassenen Überwachungsstellen (EK ZÜS) bei sich ansiedeln, wodurch die TÜV auch nach dem vollzogenen Systemwechsel durch die Betriebssicherheitsverordnung ihre in über 140 Jahren gewachsene Kompetenz im Bereich der Anlagensicherheit optimal einsetzen werden.

Auf die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine richtete sich ein Schwerpunkt der VdTÜV-Verbandsarbeit im Bereich Mobilität. Der Diskussionsprozess um einen gesamteuropäischen Ansatz zum Themenkomplex „Fahrtüchtigkeit und Verkehrssicherheit“ wurde auf dem zweiten internationalen „Fit to Drive“-Kongress in Wien erfolgreich fortgesetzt. Der dritte Sachverständigentag im Februar 2008 in Berlin, an dem 500 Experten teilnahmen, stand ganz im Zeichen der Zukunft unserer mobilen Gesellschaft: Wie können lebensrettende Sicherheitskomponenten bei Fahrzeugen weiterentwickelt und in ihrer Funktion überwacht werden? Welche neuen Konzepte gibt es für die Ausbildung und Prüfung künftiger Autofahrer? Erkennbar wurde, dass es ein großes ungenutztes Potenzial gibt, mit dem die Sicherheit und der Umweltschutz noch deutlich verbessert werden können.

Der VdTÜV ist Dienstleister. In zahlreichen Gesprächen auf politischer Ebene konnten wir das gebündelte Know-how unserer Mitglieder in aktuelle Diskussionen wie z. B. um den Klima- oder den Verbraucherschutz mit einbringen. Diese Kompetenz macht den VdTÜV zu einem gefragten Gesprächspartner, was aus den vielen Anfragen und Gesprächswünschen deutlich wird. Wichtig ist dem Verband aber auch die Dienstleistung für seine Mitglieder und Partner. In über 100 Gremien und Arbeitskreisen leistet der VdTÜV Erfahrungsaustausch, um den hohen Standard der technischen Sicherheit in Deutschland zu halten und weiter auszubauen. Für die Verbandskommunikation verwenden wir modernste Technologien, welche – die ständig steigenden Zugriffszahlen auf unser VdTÜV-Portal belegen dies – auf die Bedürfnisse der Nutzer optimal zugeschnitten sind.

2007 war für den VdTÜV ein weiteres sehr erfolgreiches Jahr. Doch entdecken Sie dies selbst! Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre unseres Jahresberichts.



Dr. Guido Rettig  
VdTÜV-Vorsitzender



Dr. Klaus Brüggemann  
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied

# Politik und Kommunikation

Politik und Kommunikation

Erfahrungsaustausch und Dienstleistung

Mensch und Technik

*„Verbandsvertreter verfügen über vielfältige Informationskanäle und können als Radarposten aufgrund ihres individuellen Erfahrungsschatzes wichtige Themen und kritische Punkte gezielt aus der Informationsflut herausfiltern.“*



# Die Rolle der Verbände im politischen Willensbildungsprozess

Der Begriff „Verband“ ist im Verfassungsrecht nicht definiert, trotzdem ist er rechtlich verankert. In modernen Demokratien ist die besondere Rolle der organisierten Zivilgesellschaft eng verbunden mit Artikel 12 der EU-Grundrechtscharta, in dem das Bürgerrecht verankert ist, Vereinigungen bilden zu können, um ein gemeinsames Ziel zu verfolgen. Unter Ausschöpfung des Grundrechts der Vereinigungsfreiheit sind Verbände bestrebt, mit interessenbezogener Zielorientierung auf relevante Gestaltungs- und Entscheidungsprozesse im politisch-gesellschaftlichen Raum Einfluss zu nehmen. Die Mitwirkung der Interessensgruppen in der Politik wird durch die sogenannte Pluralismustheorie beschrieben, wonach die Gesellschaft die Ansammlung einer Vielzahl autonomer und heterogener Interessen ist. Parteien und Verbände werden dabei als wesentliche Organisationsformen angesehen, die im Wettbewerb miteinander um gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Einfluss ringen. Die Bedeutung von Verbänden für ein politisches System liegt vorrangig in der Repräsentation gesellschaftlicher Vielfalt. Sie stellen einen wichtigen Aspekt der Volkssouveränität dar und bilden als Akteure eine unverzichtbare Schnittstelle zwischen Staat und Gesellschaft. „In einem demokratischen System hat Lobbyarbeit durchaus ihre Berechtigung“, so auch die prägnante Aussage der EU-Kommission im Grünbuch „Europäische Transparenzinitiative“.

Auf nationaler Ebene ergibt sich die Legitimation der Verbandsorganisation zunächst implizit aus Art. 9 Abs. 1 Grundgesetz (GG), dem Recht zur Bildung von Vereinen. Art. 9 Abs. 3 GG gewährt speziell „das Recht, zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen Vereinigungen zu bilden“. Weiterhin wird durch Art. 5 GG das Recht auf freie Meinungsäußerung und damit zugleich auch die Artikulation von Verbandspositionen abgesichert. Eine zentrale Grundlage für die Einbindung der Verbände in den Legislativprozess liefert § 24 der gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO BM). Diese Regelung besagt, dass bei der Vorbereitung von Gesetzen die Verbände unterrichtet und um Überlassung von Unterlagen gebeten werden sowie Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten können. Des Weiteren hat laut § 44 Abs. 4 GGO BM das fachlich zuständige Bundesministerium für einen Gesetzesentwurf von den beteiligten Fachkreisen, den Verbänden und der mittelständischen Wirtschaft Stellungnahmen einzuholen. Zudem ist nach § 47 GGO BM der Entwurf einer Gesetzesvorlage den Zentral- und Gesamtverbänden sowie den Fachkreisen möglichst frühzeitig zuzuleiten, sofern ihre Belange berührt sind.

Die Verbandsarbeit erschöpft sich somit keineswegs in der Interessenvertretung. Parallel geht es im kooperativen Zusammenwirken zwischen Verbänden und politischen Entscheidungsträgern auch um die Bereitstellung verlässlicher fachlicher Informationen mit entsprechend abgesichertem Praxisbezug. Auf dieser Linie stellte auch die EU-Kommission bereits in ihrer Mitteilung „Hin zu einer verstärkten Kultur der Konsultation und des Dialogs“ zutreffend fest: „Umfassende Anhörungen helfen zu gewährleisten, dass die der Legislative vorgelegten Vorschläge solide sind. Eine vernünftige Konsultation dient gleichzeitig der Qualität der Politik und der Einbindung der betroffenen Parteien.“ Die präzisen fachlichen Expertisen der Verbände gewährleisten, dass vor allem den Belangen der Politikbetroffenen hinreichend Rechnung getragen wird. Beide Seiten profitieren von diesem wechselseitigen Austauschverhältnis: Die politischen Entscheidungsträger erhalten detaillierte und strukturierte Informationen für die technisch gute Rechtsetzung bei komplexen Regelungsmaterien und die Verbände profitieren durch die damit verbundenen Möglichkeiten der Einflussnahme.

Interessensvertretung und Informationsbereitstellung bilden die Kernelemente partizipativer Demokratie, das heißt der unmittelbaren demokratischen Beteiligung der Zivilgesellschaft an politischen Entscheidungsprozessen. Die von den Verbänden wahrgenommenen Aufgaben ermöglichen über den Wahlakt hinaus eine weitere prinzipielle Beteiligung des Volkes an der politischen Willensbildung, wodurch wiederum das politische Bewusstsein der Betroffenen sensibilisiert wird. Zugleich erfolgt eine Stützung des Demokratiedenkens, indem die Tradition, politische Entscheidungen in größtmöglichem gesellschaftlichen Einvernehmen zu treffen, gefestigt wird. Diese Faktoren tragen gemeinsam entscheidend zur Rückkopplung, Funktionsfähigkeit und Stabilität des politischen Systems bei.

Die Prozessabläufe der Verbandsarbeit sind äußerst vielfältig und reichen von der Information und Koordination über die Vertretung bis hin zu Allianzleistungen. Verbandsvertreter verfügen über vielfältige Informationskanäle und können als Radarposten aufgrund ihres individuellen Erfahrungsschatzes wichtige Themen und kritische Punkte gezielt aus der Informationsflut herausfiltern, um elementare Informationen rechtzeitig verbandsintern zu kommunizieren. Im Rahmen der Koordination obliegt dem Verband die Moderation des Interessenspektrums sowie die Aggregation klar bestimmbarer, realistisch durchsetzbarer Kernpo-



Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Gerd Müller im Gespräch mit Dr. Guido Rettig, Vorsitzender des VdTÜV (v. l.)

sitionen, um im Außenauftritt ein einheitliches und tragfähiges Meinungsbild aufzuweisen. Die anschließende Kommunikation spezifischer Verbandspositionen nach außen, beispielsweise gegenüber Ministerien, Parlamenten oder Medienvertretern, bezeichnet man als Repräsentanzleistung. Die Mitglieder des Verbandes profitieren hierbei vor allem von den langjährig gewachsenen, individuell gepflegten Netzwerken ihrer Verbandsmitarbeiter, denen politische Entscheidungsprozesse und Abläufe von Legislativvorhaben bestens vertraut sind. Häufig übernehmen Verbände im Zuge der Interessensvertretung auch die Organisation verbandsübergreifender Bündnisse. Hierbei sind insbesondere die Schlußfolgerungen mit europäischen Dachverbänden von wachsender Bedeutung.

Verbände bündeln die Interessen ihrer Mitglieder zur Erreichung gemeinsamer Ziel- oder Wertvorstellungen. Zugewiesene Aufgaben, die sonst dezentral und multiparallel durch jedes Mitglied selbst wahrgenommen werden müssten, können im Verband effizient realisiert werden. Verbände rationalisieren daher Entscheidungsabläufe, bündeln Ressourcen und senken damit letztlich Kosten. Außerdem werden Verbandspositionen in der Öffentlichkeit und bei den Entscheidungsträgern wesentlich stärker wahrgenommen als isolierte Stimmen einzelner Wirtschaftsakteure. Verbände verbessern also Chancen, indem sie mit ihrer aus Rückkopplung und Komprimierung erwachsenden Repräsentativität über singuläre Meinungsbilder hinausgehen.



Dr. André Brie (links), MdEP auf der CEOC-Generalversammlung im Juni 2007 in Berlin

Abschließend noch ein Blick auf die Rolle des VdTÜV: Durch die satzungsgemäßen Verbandsaktivitäten werden essentielle Werte wie technische Sicherheit, Qualität, Wirtschaftlichkeit sowie Verbraucher- und Umweltschutz im rechtlichen Ordnungsrahmen nachhaltig verankert. Zugleich leistet der Verband hiermit einen in hohem Maße wertschöpfenden Beitrag für die Gesellschaft und das Gemeinwohl. Aufgrund umfangreicher Kontaktnetzwerke können Verbandspositionen auf allen relevanten Entscheidungsebenen kommuniziert werden. Im Kern verfolgt der VdTÜV mit seinen vielfältigen Aktivitäten die Schaffung angemessener regulativer Rahmenbedingungen für die Verbandsmitglieder, denn das legislative Umfeld ist für den Rentabilitätsgrad operativer Geschäftstätigkeiten mit Blick auf die Parameter Marktvolumen, Kosten- und Ressourceneffizienz letztlich ein ausschlaggebender Faktor. Der VdTÜV ist für seine Mitglieder ein partnerschaftlicher Fürsprecher, der Kompetenz, Verantwortungsbereitschaft, Vertrauen und Loyalität miteinander verbindet. Der aus der Verbandstätigkeit resultierende Mehrwert ist für den wirtschaftlichen Erfolg der Mitglieder, aber auch für die sicherheitsrelevanten Belange der gesamten Gesellschaft und den technischen Fortschritt unabdingbar.



**Rainer Gronau**  
Politik, Recht, Europa, Personal

**Kontakt:**  
Telefon +49 30 760095-490  
Telefax +49 30 760095-491  
rainer.gronau@vdtuev.de

# Plattform für ein europäisches Netzwerk –

## Die Veranstaltungen des VdTÜV

Es ist ein europäisches Netzwerk, das sich beim VdTÜV trifft: Experten für Anlagensicherheit aus Finnland und Portugal, Verkehrspsychologen aus Polen und Frankreich, Parlamentarier aus Brüssel und Berlin. Persönliche Kontakte und Netzwerke sind eine wichtige Voraussetzung erfolgreicher Verbandsarbeit. Auf Veranstaltungen wie dem Sachverständigentag (S. 18) oder dem VdTÜV-Forum Kerntechnik (S. 32) kamen VdTÜV-Mitglieder, Branchenvertreter, Verbände, Industrie und Politik zu hochkarätigen Fachtagungen zusammen. Der VdTÜV bietet aber noch weitere regelmäßige Plattformen des Austausches und Kennenlernens.



### Berlin, Juni 2007: CEOC-General-Versammlung

Auf Einladung des VdTÜV trafen sich die Mitglieder von CEOC International zu ihrer 47. Generalversammlung am 4. und 5. Juni 2007 in Berlin. Als Vertreter der Bundesregierung nahmen aus dem Bundeswirtschaftsministerium Staatssekretär Dr. Joachim Wuermeling und Abteilungsleiter Dr. Rainer Jäkel an der Konferenz teil. Dr. André Brie, Europaabgeordneter und Berichterstatter zum „New Approach“, und Lorenzo Thione, Präsident der European Cooperation for Accreditation, waren aus Brüssel angereist. Im Mittelpunkt der Generalversammlung, die vom CEOC-Präsidenten Dr. Hugo Eberhardt (TÜV-Österreich) geleitet wurde, standen die Diskussionen um die Ausgestaltung des europäischen Binnenmarktes durch den „New Approach“.



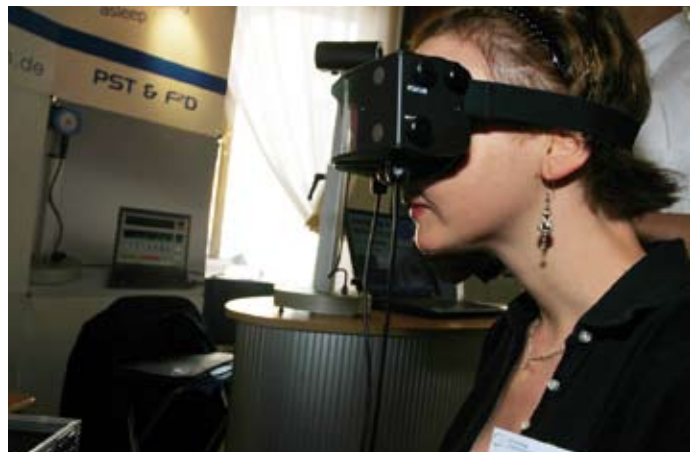
### Berlin, Mai 2007: VdTÜV-Jahresempfang

Ein leidenschaftliches Plädoyer für den Erhalt des GS-Zeichens in Europa stand im Mittelpunkt der Reden, die der Verbandsvorsitzende Dr. Guido Rettig auf dem VdTÜV-Jahresempfang am 8.5.2007 in Berlin und der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Dr. Gerd Müller hielten. Die Fortentwicklung des europäischen Binnenmarktes dürfe keinesfalls zu Lasten der Sicherheit von Verbrauchern gehen. Der VdTÜV-Jahresempfang fand wieder in einem Lokschuppen des Deutschen Technikmuseums Berlin auf dem Gelände des früheren Anhalter-Güterbahnhofs statt. Rund 600 Gäste aus Politik, Industrie und Verbänden, unter ihnen zahlreiche Bundestagsabgeordnete, waren der Einladung gefolgt.



### Wien, Juni 2007: „Fit to Drive“-Kongress

„Reality and Vision – Common Problems, European Solutions“: Unter diesem Motto fand vom 14. bis 15. Juni 2007 in Wien der zweite „Fit to Drive“-Kongress rund um den Themenkomplex „Fahreignung und Verkehrssicherheit“ statt. Rund 270 Experten aus 36 Nationen waren der Einladung des Verbandes der TÜV e.V. (VdTÜV) gefolgt. Als Vertreter der EU-Kommission nahm Dr. Stefan Tostmann (DG TREN) an der zweitägigen Veranstaltung teil.



### Berlin, Januar 2008: Parlamentarischer Abend zum TÜV-Report

Die Quote der erheblichen Mängel ist von 18,2 Prozent auf 15,7 Prozent gesunken. Fahrzeuge deutscher Hersteller sind in allen Jahrgängen auf den vorderen Plätzen am häufigsten vertreten, gefolgt von den Japanern. Dies geht aus dem AUTO BILD TÜV-Report 2008 hervor, der im Januar 2008 in Berlin der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Rund sieben Millionen Hauptuntersuchungen von insgesamt 194 Modellen wurden für den größten deutschen Gebrauchtwagenreport ausgewertet. Spitzenreiter bei den Fahrzeugen mit den wenigsten Mängeln in der Altersklasse der zwei- bis dreijährigen Pkw wurden Mazda 3 und Mazda 2.



Der VdTÜV informierte auf einem Parlamentarischen Abend noch vor dem Erscheinen des Heftes vor rund 300 Entscheidungsträgern aus Politik, Verbänden und Unternehmen über die Ergebnisse des TÜV-Report 2008. In ihren Grußworten hoben der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, Dr. Klaus Lippold, und der Verkehrsminister des Landes Sachsen-Anhalt, Dr. Karl-Heinz Dähre, die Bedeutung der Periodischen Fahrzeugüberwachung für die Verkehrssicherheit in Deutschland hervor. Erfreut über die rückläufige Mängelquote zeigte sich der Vorsitzende des Verbandes der TÜV, Dr. Guido Rettig. Autofahrer scheinen Wartung und Pflege ihrer Fahrzeuge wieder mehr Bedeutung beizumessen, außerdem seien neue Modelle bei ihrer Markteinführung deutlich besser geworden. Mit der „Goldenen Plakette“, die an den Hersteller des Fahrzeuges mit der niedrigsten Mängelquote in der jüngsten Altersgruppe verliehen wird, wurde in diesem Jahr Mazda ausgezeichnet.



**Johannes Näumann**  
Pressesprecher

**Kontakt:**  
Telefon +49 30 760095-320  
Telefax +49 30 760095-321  
johannes.naemann@vdtuev.de

# Ein einheitliches Sicherheitszeichen für Produkte im EU-Binnenmarkt

Der EU-Binnenmarkt erlebt derzeit im Bewusstsein zahlreicher Politiker eine Renaissance. Insbesondere in den ambitionierten Lissabon-Zielen sehen sie ein „Fitnessprogramm“ für die EU-Wirtschaft im globalen Wettbewerb. Nach Annahme der Dienstleistungsrichtlinie 2006 hat Brüssel daher begonnen, die Binnenmarktgesetzgebung im Bereich des Warenverkehrs einer Überprüfung zu unterziehen. Aus Sicht der Technischen Überwachung ist dabei die Überarbeitung des 1985 sowie 1989 eingeführten Neuen Konzepts<sup>1</sup> bzw. Globalen Konzepts<sup>2</sup> von besonderem Interesse.

Die in diesem Zusammenhang von der EU-Kommission Anfang 2007 vorgelegten Legislativvorschläge für eine Verordnung<sup>3</sup> und einen Beschluss<sup>4</sup> standen 2007 beim VdTÜV im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit. In der Begründung des Verordnungsvorschlags schreibt Brüssel zu Recht: „Der freie Warenverkehr ist ein Stützpfeiler des Binnenmarktes und damit einer der wichtigsten Motoren für Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftswachstum in der EU.“ 1985 war der neue Ansatz ein Schlüssel zur Öffnung des EU-Binnenmarkts und sollte, wie die EU-Kommission selbst schreibt, seine treibende Kraft werden. Die Stärke des Gesetzgebungsverfahrens, so Brüssel, liegt in seiner Effizienz und Flexibilität. Richtig ist aber auch, dass die globale Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen nur durch einwandfreie und sichere Produkte erreicht werden kann.

Die Ziele der EU-Kommission, mit ihren Vorschlägen die Gesetzgebung im Bereich Produktsicherheit kohärenter zu gestalten, einheitliche Akkreditierungsregeln zu schaffen sowie die Marktaufsicht zu stärken, wurden – ohne Frage – vom VdTÜV begrüßt. Allerdings steckt wie immer der Teufel im Detail, weshalb der Verband auch erheblichen Korrekturbedarf sah und sich zu Wort meldete.

## Plan der EU-Kommission: ersatzlose Abschaffung nationaler Prüfzeichen

Aus TÜV- und Verbraucherperspektive völlig unverständlich war insbesondere der Vorschlag, die Bedeutung der CE-Kennzeichnung und die dazugehörigen Regeln im Beschluss so zu fassen, dass nationale Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung nicht länger hätten bestehen dürfen. Völlig unverständlich deshalb, weil erstens diese Zeichen den Verbrauchern teilweise seit Jahrzehnten die entscheidende Orientierungshilfe beim Kauf von Produkten geben, welche die CE-Kennzeichnung, die sich

an die Marktaufsichtsbehörden richtet, nicht leisten kann – und zweitens, weil das Verbot ersatzlos erfolgte – Brüssel also keinen Vorschlag für eine europäische Alternative vorlegte.

## Europaparlament fordert nationale Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung

Einige Europaabgeordnete erkannten von Anfang an, dass die CE-Kennzeichnung für Verbraucher nicht ausreicht und forderten Korrekturen. Die CE-Kennzeichnung richtet sich in erster Linie an die Marktaufsichtsbehörden. Für Verbraucher hat die CE-Kennzeichnung daher nur sehr bedingt Aussagekraft, weil für sie ohne Kenntnis der einschlägigen Richtlinien nicht erkennbar ist, welches der unterschiedlichen Konformitätsbewertungsverfahren die einschlägigen Richtlinien vorsieht. Bei Produkten für den nichtgewerblichen Gebrauch wie Spielzeuge, Haushalts- oder Gartengeräte sehen die EU-Richtlinien keine Baumusterprüfungen mit Produktionsüberwachungen durch neutrale Stellen (Notifizierte Stellen) vor. In Deutschland wurde für solche Produkte bereits 1977 das sogenannte GS-Zeichen (Geprüfte Sicherheit) eingeführt. Dieses gesetzliche und freiwillige Zeichen beruht auf einer Zertifizierung durch unabhängige Dritte und sorgt für qualitativ hochwertige und sichere Produkte. Als Zeichen richtet es sich an die Verbraucher und ist damit eine notwendige und sinnvolle Ergänzung zur CE-Kennzeichnung der Produkte, solange es kein europäisches Pendant gibt.

Die überwiegende Mehrheit der Europaabgeordneten hat diese Notwendigkeit für ein Zeichen neben der CE-Kennzeichnung spätestens nach den bedauerlichen Spielzeugunfällen im Sommer 2007 gesehen. Wegen der umfassenden freiwilligen Rückrufaktionen im Zusammenhang mit unsicherem und gesundheitsgefährdendem Spielzeug verabschiedete das Europaparlament am 26. September 2007 eine Entschließung zum Thema zur Produktsicherheit und insbesondere zur Sicherheit von Spielzeug.<sup>5</sup> Darin fordern die Abgeordneten neben der Überarbeitung der 20 Jahre alten Spielzeugrichtlinie die EU-Kommission mit Nachdruck auf, „zu prüfen, ob die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Gütesiegels für die Produktsicherheit ergänzend zum CE-Zeichen und zu den einzelstaatlichen Sicherheitszeichen, das von allen Wirtschaftsakteuren zu benutzen ist, einen Mehrwert darstellt, der dem Verbraucher helfen würde, sich aufgrund von Sachinformationen für ein bestimmtes Produkt zu entscheiden ...“. Die Abgeordneten betonen, „das CE-Kennzeichen war angesichts der Tatsache, dass es sich um eine Maßnahme



Gerd Müller, BMELV: Das GS-Zeichen bedeutet Verbraucherschutz.



Am 26. September 2007 verabschiedete das EU-Parlament eine Entschließung zur Sicherheit von Spielzeug

der Selbstregulierung handelt, nie dazu gedacht, ein EU-weit geltendes Sicherheitsiegel zu sein“. In diesem Sinne haben die EU-Abgeordneten die Kommissionsvorschläge entscheidend korrigiert. Die Gesetzgebung wurde um eine Definition zur CE-Kennzeichnung ergänzt. Dies fordert der VdTÜV seit Jahren und legte entsprechende Vorschläge vor. Außerdem wird es neben dem „Europapass“ CE weiterhin freiwillige nationale Prüfzeichen geben, solange kein Europäisches Sicherheitsiegel eingeführt ist. Sie sind notwendig, weil sie einen informativen Mehrwert für die Verbraucher in der Gemeinschaft darstellen. Mit der Verabschiedung der Texte in erster Lesung am 21. Februar 2008 wurde darüber hinaus die EU-Kommission aufgefordert, eine umfangreiche Analyse zum Thema „europäisches Sicherheitszeichen“ in Auftrag zu geben. Vizepräsident Verheugen versicherte in der Plenardebatte, dass seine Behörde dies sehr ernst nehme und bereits mit den Vorarbeiten begonnen habe. Um dem Anliegen der Abgeordneten und den Bedenken der europäischen Verbraucher wirklich Rechnung zu tragen, muss in dieser Frage jedoch die notwendige Sorgfalt an den Tag gelegt werden. Die von der EFTA Ende 2007 vorgelegte Studie „Certification and Marks in Europe“ kann nicht die Messlatte sein. Sie ist aus Sicht des Verbands qualitativ mangelhaft und völlig unbrauchbar.

#### Eckpunkte für ein europäisches Sicherheitszeichen

Die VdTÜV-Kommission Europafragen hatte sich bereits Anfang 2007 mit der europäischen Dimension der Zeichen befasst und Eckpunkte für ein europäisches Sicherheitszeichen formuliert. Neben der CE-Kennzeichnung der Produkte in Eigenverantwortung durch den Hersteller, die den freien Warenverkehr in Europa ermöglicht, bedarf es als sinnvolle Ergänzung einer unabhängigen und freiwilligen Kontrolle vor dem Inverkehrbringen der Produkte. Mit dem Instrument der Zertifizierung wird so ein optimaler Verbraucherschutz erreicht. Selbst eine umfangreiche und kostenintensive Marktüberwachung durch die nationalen Regierungen kann Produktprüfungen und -zertifizierungen nicht ersetzen. Bei solchen Überwachungsmaßnahmen wird es immer um Interventionen auf Stichprobenbasis gehen, nachdem die Produkte bereits in Verkehr gebracht wurden und deren Finanzierung nicht verursachungsgerecht durch EU-Steuerzahler erfolgt.

Dem Verband ist es in den darauffolgenden Monaten gelungen, eine breite Unterstützung für diese Eckpunkte zu finden. Neben den Mitgliedern des VdTÜV haben sich die weltweit führenden Zertifizierungsgesell-

schaften wie SGS, Bureau Veritas, LNE, Apave, Intertek, Force Technology oder der TÜV Österreich den Eckpunkten angeschlossen. Damit konnte der VdTÜV den Politikern der Europäischen Union mit einer abgestimmten Position zur Seite stehen. Die Expertise der TÜV wird ihnen auch im Rahmen der weiteren Debatte wie gewohnt zur Verfügung stehen.

#### Ein europäisches Verbraucherschutz- und Sicherheitszeichen aus Sicht der Technischen Überwachung

- > muss sich am bewährten System „GS – Geprüfte Sicherheit“ orientieren und mindestens ein ebenso hohes Verbraucherschutz- und Sicherheitsniveau gewährleisten,
- > muss auf einer Zertifizierung durch zugelassene unabhängige Drittstellen basieren,
- > die Zulassung der Zertifizierstelle sollte analog zu der Zulassung der Benannten Stellen nach den Richtlinien des Neuen Konzepts erfolgen,
- > die Anbringung des europäischen Verbraucherschutz- und Sicherheitszeichens muss auf einer Produktprüfung und Zertifizierung sowie einer Zeichengenehmigung und Zeichenkontrolle (Markenaufsicht) beruhen und eine laufende Überwachung durch die zugelassene Zertifizierstelle einschließen,
- > muss als Orientierungshilfe dem europäischen Verbraucher maximale Transparenz bieten, das heißt der Verbraucher muss erkennen, wer das Produkt geprüft hat und wer für das Zertifikat verantwortlich ist. Dies erfolgt durch Verbindung des Logos der Zertifizierstelle mit dem Verbraucherschutz- und Sicherheitszeichen. Diese Verbindung würde außerdem die Markteinführung eines solchen Zeichens erleichtern.

<sup>1</sup> Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung (85/C 136/01)

<sup>2</sup> Entschließung des Rates vom 21. Dezember 1989 zu einem Gesamtkonzept für die Konformitätsbewertung (90/C 10/01)

<sup>3</sup> Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten (KOM/2007/0037 endg.)

<sup>4</sup> Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten (KOM/2007/0053 endg.)

<sup>5</sup> Entschließung des Europäischen Parlaments vom 26. September 2007 zur Produktsicherheit und insbesondere zur Sicherheit von Spielzeug (P6\_TA(2007)0412)

# „Wir sollten den Verbraucher in den Mittelpunkt der Diskussion stellen“ –

Ein Interview mit Dr. Andreas Schwab, MdEP



Dr. Andreas Schwab, stv. Koordinator der EVPED-Fraktion im Binnenmarktausschuss, binnenmarktpolitischer Sprecher der CDU/CSU-Gruppe im Europäischen Parlament

## Herr Dr. Schwab, Sie setzen sich für ein europäisches Sicherheitszeichen für Produkte ein. Reichen die bestehenden Kontrollsysteme nicht aus?

Durch das im Januar verabschiedete Warenpaket wird die Marktüberwachung im Binnenmarkt erheblich verbessert, das Niveau der Akkreditierung europaweit angeglichen und die Zusammenarbeit zwischen den Marktüberwachungs- und den Zollbehörden verstärkt. Unternehmen, die Produkte z.B. aus China importieren, werden künftig stärker in die Verantwortung für die Sicherheit von Produkten im Rahmen ihres eigenen Qualitätsmanagements genommen.

Wie man an dem Fall des Spielzeugherstellers im vergangenen Jahr gesehen hat, funktionieren die unternehmensinternen Kontrollsysteme bereits in einigen Fällen. Sich aber allein darauf zu verlassen, dürfte nicht

ausreichen. Auch mit einer verbesserten staatlichen Marktüberwachung, die wir dringend benötigen, kann keine 100-prozentige Sicherheit von Produkten erreicht werden.

## Die EU-Kommission betonte immer wieder, die CE-Kennzeichnung sei für den Verbraucherschutz völlig ausreichend ...

Die jetzige Situation führt immer wieder zur Verwirrung von Verbrauchern. Viele gehen davon aus: Wenn eine CE-Kennzeichnung auf dem Produkt angebracht ist, bedeutet dies, das Produkt ist sicher. Aber: Die CE-Kennzeichnung steht nicht generell für die Sicherheit von Produkten. Ein solcher Fall ist zum Beispiel ein Laserpointer. Sie bedeutet nur, dass die Produkte den Anforderungen des das Produkt betreffende EU-Richtlinien entsprechen bzw. dass der Hersteller dies durch die Anbringung der CE-Kennzeichnung erklärt. Damit ist die CE-Kennzeichnung hauptsächlich ein Zeichen, das den Marktüberwachungsbehörden helfen und diese informieren soll. Für die Verbraucher hat es dagegen nur bedingt Aussagekraft, gerade weil sie nicht genau wissen, was dahinter steht. Im Gegensatz zu vielen Aussagen in der Öffentlichkeit darf der Hersteller die CE-Kennzeichnung allerdings nicht anbringen, ohne die Standards zu erfüllen. Das Anbringen einer CE-Kennzeichnung bei Nichterfüllung der Standards ist ein Rechtsbruch. Das Problem besteht bisher darin, dass Fälschungen nicht rechtzeitig identifiziert und Importeure nicht genügend in die Verantwortung bzw. Haftung genommen werden.

## Also ein weiteres Zeichen, damit der Verbraucher weniger verwirrt ist?

Grundsätzlich sollten wir den Verbraucher in den Mittelpunkt der Diskussion stellen. Zurzeit steht der Verbraucher in einem „Zeichenwald“, in dem die Orientierung schwerfällt. Auf einem alltäglichen Verbrauchergegenstand wie einem Fön findet man zahlreiche Zeichen, weiß aber oft nicht, was dahinter steht. Ein europäisches Zeichen kann hier Klarheit bringen.

## Welchen Vorteil hätten Handel und Industrie von einem Europäischen Sicherheitszeichen?

Ein freiwilliges europäisches Sicherheitszeichen könnte die Chance für Unternehmen bieten – gerade für KMU –, sich im globalen Umfeld unter dem Aspekt der Sicherheit zu positionieren; es würde die Standards europaweit in transparenter Weise erhöhen, ohne dass der Vorwurf berechtigt wäre, dass neue Bürokratie entstehen würde.



### Sollen nationale Prüfzeichen von einem europäischen Sicherheitszeichen abgelöst werden?

Entscheidend wäre, dass für das europäische Sicherheitszeichen eine gesetzliche Grundlage besteht. Darüber hinaus sollte es freiwillig sein, muss fälschungssicher gestaltet werden und eindeutig kommunizieren: Dieses Produkt ist sicher! Das alles gilt bereits z.B. beim deutschen GS-Zeichen, weshalb es als „Best Practice“ bis zu einer gesamteuropäischen Lösung unbedingt erhalten bleiben muss.

### Stoßen Sie mit Ihrer Idee auch auf Widerstände?

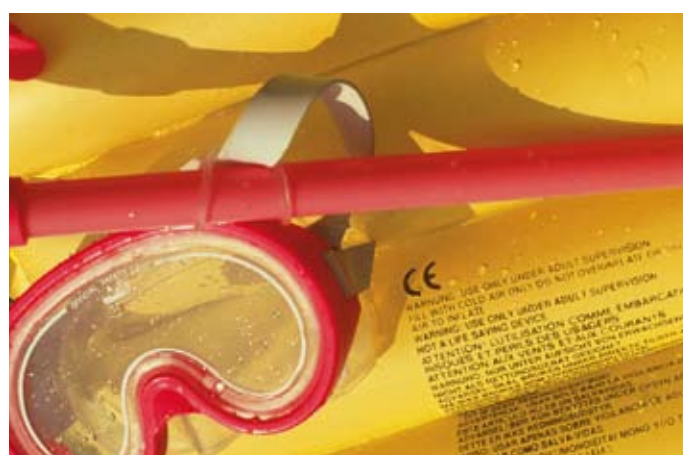
Von Seiten der Industrie wird ein solches Zeichen kritisch beobachtet. Im Grunde genommen sehe ich aber keine so großen Differenzen. Diejenigen, zumeist großen Hersteller müssen ein solches europäisches Zeichen nicht nutzen – es ist ja freiwillig. Kleine Hersteller lassen einen Teil ihrer Produkte bereits von Drittstellen prüfen, der zusätzliche Aufwand würde also im Rahmen bleiben.

### Wie geht es nun weiter?

Das Europäische Parlament hat sich in einem fraktionsübergreifenden Kompromiss dafür ausgesprochen, dass die nationalen Zeichen zumindest so lange weiter bestehen können müssen, bis es eine europäische Lösung gibt. Zudem haben wir die Kommission dazu aufgefordert, in einer Studie eine grundsätzliche Überprüfung der bestehenden Systeme zu der Kennzeichnung von Verbraucherprodukten in der EU vorzunehmen. Mit Ergebnissen rechnen wir noch vor diesem Sommer.

Wir erwarten, dass die derzeitige Situation vollständig eruiert wird sowie Vor- und Nachteile der CE-Kennzeichnung und der nationalen Kennzeichen geprüft werden. Es muss dabei auch überprüft werden, inwiefern nationale Zeichen ein Zugangshindernis zum Binnenmarkt darstellen können und ob die Einführung eines freiwilligen europäischen Sicherheitszeichens für alle Verbraucherprodukte einen Mehrwert bringen würde.

**Wir bedanken uns für das Gespräch, Herr Dr. Schwab.**



„Die CE-Kennzeichnung steht nicht generell für die Sicherheit von Produkten.“



**Daniel Pflumm**

Europapolitik, Akkreditierungs-,  
Zertifizierungsgrundlagen,  
Geräte- und Produktsicherheit

**Kontakt:**

Telefon +49 30 760095-470  
Telefax +49 30 760095-471  
daniel.pflumm@vdtuev.de

# Mensch, Fahrzeug, Umwelt: Wege zu einer nachhaltigen und sicheren Mobilität –

## Experten trafen sich zum dritten Sachverständigentag in Berlin

Die Zukunft einer sicheren und nachhaltigen Mobilität stand im Mittelpunkt des dritten Sachverständigentages am 25. und 26. Februar 2008 in Berlin, der alle zwei Jahre vom VdTÜV gemeinsam mit DEKRA organisiert wird und mit seinen rund 500 Teilnehmern den größten Erfahrungsaustausch für technische Sicherheit und Umweltschutz im Straßenverkehr Europas darstellt.

Dr. Guido Rettig, Präsident des VdTÜV, und Dipl.-Kfm. Klaus Schmidt, Vorsitzender des Vorstands von DEKRA e. V. und DEKRA AG, stellten in ihrer Eröffnungsrede das Engagement und die Verdienste der Sachverständigen für die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz in den Mittelpunkt. „Mensch, Fahrzeug und Umwelt“: Nur wenn wir an allen diesen drei Hebeln gleichzeitig ansetzen, erreichen wir das gewünschte Ziel, nämlich eine sichere und nachhaltige Mobilität, lautete die Quintessenz. Sie forderten eine konsequente Ausschöpfung aller zur Verfügung stehenden Ressourcen, um die Verpflichtung der EU-Charta 2010 ernsthaft umzusetzen.

### In der Sektion Fahrzeugüberwachung wurden drei Themenbereiche behandelt:

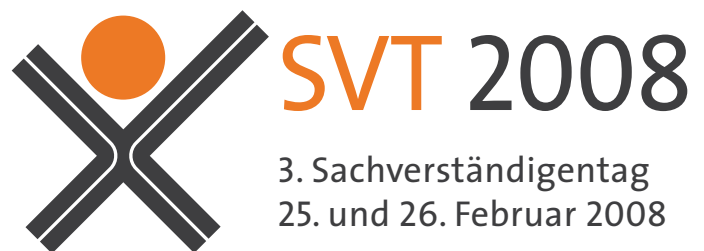
1. Welchen Beitrag leistet das Instrument „technische Unterwegskontrolle“?
2. Wie gehen wir mit neuen technischen Innovationen über den Lebenszyklus eines Fahrzeugs um?
3. Welchen Beitrag kann die periodische Abgasuntersuchung für die Umwelt und den Klimaschutz leisten?

### In der Sektion Fahrzeugtechnik standen im Vordergrund:

1. Wie beeinflusst die Fahrzeugtechnik die Fahrzeugsicherheit und das Unfallgeschehen?
2. Wiener Übereinkommen kontra innovativer Fahrerassistenzsysteme.
3. Stehen betriebswirtschaftliche Kosten im Widerspruch zu den volkswirtschaftlichen Kosten?

### Die Sektion Fahrzeugführung beschäftigte sich mit:

1. Fahrausbildung und Prüfung – Anspruch und Wirklichkeit
2. Modelle, die das Fahrverhalten später im Verkehr beeinflussen
3. Welche Themen diskutieren Prüforganisationen in Europa im Rahmen der Fahrausbildung und Prüfung?



In den drei Sektionen „Fahrzeugüberwachung“, „Fahrzeugtechnik“ und „Fahrzeugführung“ setzten sich die Experten der Sachverständigen-Organisationen TÜV und DEKRA gemeinsam mit namhaften Vertretern aus Wissenschaft, Industrie und Politik mit den Herausforderungen der mobilen Gesellschaft auseinander und entwickelten Empfehlungen für eine sichere Zukunft.

Nicht nur die Technik alleine, sondern auch der verantwortungsbewusste Fahrer ist der Schlüssel für mehr Verkehrssicherheit und Umweltschutz. Besonders das ECO-Driving birgt ein großes Potenzial. Es sei eben „mehr, als nur im richtigen Drehzahlbereich zu fahren. Es ist auch eine Fortentwicklung zu einem sozialen Fahren. Zu einem partnerschaftlichen, entspannten, rücksichtsvollen und verantwortungsvollen Fahrstil“, erläuterte der Leiter der Sektion Fahrzeugführung, Rüdiger May vom BMVBS.

Die Einführung lebensrettender Innovationen, wie z.B. das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), darf nicht mehrere Jahrzehnte dauern, war ein weiteres wichtiges Fazit des dritten Sachverständigentages. Innovative Fahrzeugsysteme können das Unfallrisiko senken und Menschenleben retten. Die Ausstattungsrate mit ESP ist in Deutschland zwar hoch, sollte aber, so die Sachverständigen, durch gezielte Maßnahmen wie z.B. steuerliche Anreize weiter gefördert werden.

Die Begleitung der Fahrzeuge während ihres gesamten Lebenszyklus garantiert den größtmöglichen Nutzen innovativer Systeme – war ein wichtiges Fazit des Sachverständigentages. Das Berufsbild des Sachverständigen hat sich vom „Mängelbewerter“ zum „Systembeurteiler“ gewandelt, der mit fortschreitender technischer Innovation das Fahrzeug mit einem ganzheitlichen Ansatz betrachtet. Es wurde aber auch Handlungsbedarf gesehen: Die vom Gesetzgeber formulierten Grenzwerte für die Abgasuntersuchung sind vom Stand der Technik längst überholt worden und müssen dringend überarbeitet werden.

# „Am Menschen können wir am meisten ansetzen“ –

## Auszüge aus der Abschlussdiskussion des dritten Sachverständigentages

**Dr. Stefan Wöhrl, Verband der Automobilindustrie:**

„Nicht nur die Technik alleine sondern auch der verantwortungsbewusste Fahrer ist natürlich ein Sicherheitselement. Dazu kommt natürlich auch noch die Investition der öffentlichen Hand. Denn eine Straße, die abgefahren ist, voller Schlaglöcher, schlecht ausgeleuchtet oder markiert ist, führt natürlich zu Unfällen oder lässt Unfälle leichter geschehen. Also müssen wir hier insgesamt mit einem ganzheitlichen Ansatz herangehen. Technisch gesehen ist ESP das Instrument nach ABS, das uns auch hier noch weiterbringen wird. Wir haben in Deutschland schon eine erfreulich hohe Ausstattungsrate, die deutlich höher ist als im Rest der Europäischen Union. Aber auch in Deutschland wollen wir den Einsatz von ESP in jedem Auto voranbringen. Ganz wichtig ist natürlich die Ausrüstungsrate der Neufahrzeuge. Allerdings haben wir festgestellt, dass die volkswirtschaftlichen Kosten durch neue Assistenzsysteme günstiger sind, nicht aber die betriebswirtschaftlichen Kosten. Dieser Widerspruch zwischen Volks- und Betriebswirtschaft sollte in eine richtige Balance gebracht werden. Und der Käufer, der sich wirklich für ein Sicherheitssystem entscheidet, sollte schon in einer gewissen Art und Weise einen Benefit bekommen. Wir haben heute gelernt, dass beispielsweise die Berufsgenossenschaften bei Lkws und auch bei Bussen Zuschüsse für ESP und andere Systeme gewähren, sodass dieser

Kostenfaktor zumindest deutlich abgemildert wird. Wir haben auch die Hoffnung, dass sich mit solchen Maßnahmen und über andere Anreize die Ausstattungsrate mit Sicherheitsfeatures in den Zukunftsaautos dann noch deutlich verbessern wird.

**Prof. Dr. Claus Wolff, VdTÜV:**

„In der Sektion Fahrzeugüberwachung hat es sechs Beiträge gegeben, die in unterschiedliche Themenbereiche gegliedert waren. Jeweils zunächst vormittags zwei Blöcke à zwei Vorträge zum Thema: Wo stehen wir? In welche Richtung geht die Entwicklung? Hier konnten wir im internationalen Vergleich feststellen, dass das System, was sich bei uns seit vielen Jahren etabliert hat, nach wie vor als zeitgemäß angesehen werden kann – und im Vergleich mit konkurrierenden „Überwachungsregimen“ durchaus mehr Vor- als Nachteile zu verbuchen hat. Wir haben auf der anderen Seite gehört, dass die ersten Erfahrungen über das Instrument „technische Unterwegskontrollen“ – die wir nun auch in Deutschland haben – in die Richtung weisen, dass man bei einer Steigerung von Qualität und Quantität dieser technischen Unterwegskontrollen insgesamt bessere und belastbarere Aussagen zum Nutzen der Fahrzeugreihenprüfung erreichen kann.



Gerhard von Bressensdorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, während der Abschlussdiskussion



Dr. Stefan Wöhrl, Verband der Automobilindustrie, Prof. Dr. Claus Wolff, VdTÜV, Christian Kellner, Deutscher Verkehrssicherheitsrat und Rüdiger May, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (v. li.)



Dr. Klaus Kleinherbers, Geschäftsführer TÜV NORD Mobilität, und Hatto Mattes, Bundesministerium für Wirtschaft



Der Moderator der Sachverständigentage: Prof. Dr. Claus Wolff

Wir haben dann in einem zweiten Block den Blick nach vorne gewagt. Die Veranstaltung steht diesmal unter der Themenstellung: Wie gehen wir mit Innovation um? Was können wir tun, um von dem, was aus der Fahrzeugtechnik als Innovation in das Feld bzw. in den Markt strahlt, auch über die Begleitung der Fahrzeuge während ihres Lebenszyklus, den größtmöglichen Nutzen abzuleiten? Und wir haben in diesem Zusammenhang eine mutmachende Aussage bekommen: dass wir auf dem Weg des Wandels des Berufsbildes des Sachverständigen vom Mängelbewerter zum Systembeurteiler durchaus Techniken verfügbar haben bzw. in kurzer Zeit serienreif verfügbar haben werden, die es ermöglichen, unter den Rahmenbedingungen – nämlich mit geringem Zeitaufwand und für den Verbraucher kostengünstig – belastbare Ergebnisse zu erzielen. Wir haben in diesem Block weiter gehört, dass auch die Dinge, die die Automobilindustrie hier an Innovationen betreibt und auf den Markt bringt, in die gleiche Richtung weisen. Die Zielrichtung ist ganz eindeutig die, nicht nur das Thema „Wie senken wir die immer noch zu hohen Unfallzahlen und insbesondere die Folgen der Unfälle?“, sondern auch „Wie unterstützen wir den Fahrer mehr oder weniger kontinuierlich bei der Lösung seiner Fahraufgabe, um damit insgesamt auch von der Konditionssicherheit her eine bessere Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr zu ermöglichen?“ im Auge zu haben. Beide Beiträge in diesem Block lassen sich aus meiner Sicht unter der Überschrift zusammenfassen: Schwächen der Bereiche Mensch und Umwelt – letztendlich zu kompensieren durch den Einsatz geeigneter Innovationen und die Betreuung dieser komplexen Systeme über das Fahrzeugleben durch richtige Lösungsansätze beherrschbar zu machen.

Uns hat etwas Sorge gemacht – und das korreliert mit dem, was Herr Wöhrle eben aus der Sektion II schon berichtet hat: dass die Verbreitung dieser Innovationen im Markt viel zu viel Zeit in Anspruch nimmt. Insofern hat die Diskussion zu der Frage einen breiten Raum eingenommen: Können wir nicht Anreizsysteme schaffen, die diese Marktschwäche oder dieses Marktversagen nachhaltig korrigieren, um das, was aus technischer Sicht an Fahrerunterstützung möglich ist, schneller auf breiter Basis zur Wirkung zu bringen?

Zum Schluss haben wir eine sehr positive Botschaft aufnehmen können, nämlich die Nachricht, dass die volkswirtschaftliche Betrachtung der Einbeziehung von elektronischen Subsystemen in die Hauptuntersuchung leicht positiv zu werten ist. Das heißt mit anderen Worten: Dieses

Add-on, welches wir am 1. April 2006 in einer Pilotphase eingeführt haben, lässt bereits für die ersten neun Monate die Aussage zu, dass durch die Einbeziehung dieser Systeme in die HU Nutzen generiert wird. Das nährt die Erwartung, dass wir bei zunehmender Verbreitung solcher Systeme im Feld und bei weiterer Anwendung der im April 2006 gestarteten Prüfverfahren in eine positive Kosten-Nutzen-Beziehung kommen werden.“

**Rüdiger May,**  
**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:**

„Insbesondere bei der Fahrausbildung hat Herr von Bressendorf nochmals die Ziele dargestellt und die Frage aufgeworfen, ob hier Anspruch und Wirklichkeit zusammenpassen. Das Ziel der Ausbildung ist, die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer zu erlangen und daneben ist Ziel der Ausbildung auch die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung. Da wurde dann detailliert dargestellt, wie diese einzelnen Ziele verwirklicht werden, wie die Ausbildung schrittweise voranschreitet und ich glaube, im Ergebnis sind wir dazu gekommen, dass Anspruch und Wirklichkeit in Deutschland sehr nahe beieinanderliegen. Dieser Anspruch funktioniert in Deutschland auch nur, weil wir auf der Basis einer professionellen Vollausbildung mit qualifizierten und engagierten Fahrlehrern diese Fahrausbildung vollziehen. An diesem Modell – zu der Überzeugung sind wir gekommen – wollen wir auch festhalten und daran nicht rütteln.“

Bei den Best-Practice-Modellen kam Deutschland auch ganz gut weg. Mit zwei Punkten wurden wir ausdrücklich als positiv hervorgehoben, nämlich mit dem begleitenden Fahren mit 17. Dies ist eine Methode, wo der gut Ausgebildete nach Abschluss der Prüfung, der junge Fahranfänger, als eigenverantwortlicher Fahrer unter dem Schutzschild eines erfahrenen Begleiters noch sehr viel Erfahrung sammeln kann, was gerade zu Beginn der Fahrkarriere wichtig ist und sich auch positiv auf die Teilnahme am Verkehr auswirkt. Denn gerade die ersten Entwicklungen haben gezeigt, dass die Teilnehmer in der BF-17-Ausbildung weniger am Unfallgeschehen beteiligt sind, weniger Unfälle verursachen und überhaupt deutlich weniger verkehrsauffällig werden. Und das Zweite, was hervorgehoben wurde, war das Alkoholverbot für Fahranfänger, das letztes Jahr im August in Kraft getreten ist. Hier liegen zwar noch keine Zahlen vor, aber wir werden das Thema wissenschaftlich begleiten und in ein paar Jahren hoffentlich zu positiven Ergebnissen kommen. Auch



Dr. Guido Rettig im Interview

wenn die aktuelle Unfallstatistik uns hier eher nachdenklich macht, da im Bereich von Alkohol und jungen Fahrern die Anzahl der Unfälle wieder zugenommen hat. Was sich so auf den ersten Blick nicht erklären lässt, obwohl wir den jungen Fahrer immer konsequent im Mittelpunkt unserer Überlegungen haben.“

**Christian Kellner,**

**Deutscher Verkehrssicherheitsrat:**

„In diesem Wirkzusammenhang von Fahrer, Fahrzeug und Umwelt oder Umgebung, zu der ja auch die verkehrsrechtlichen Gegebenheiten gehören und auch die Straße, ist der Mensch die größte Schwachstelle. Das wissen wir alle und darum kümmern wir uns auch gerade vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat mit seinen Mitgliedern ganz besonders. Denn wir wissen natürlich: Der Mensch macht Fehler, der Mensch ist abgelenkt, der Mensch ist möglicherweise auch mal müde oder trifft eine falsche Entscheidung. Oder er hat auch keine ausreichenden Erfahrungen. Gerade in diesem Zusammenhang kommt es uns darauf an, dass wir natürlich die Dinge unterstützen, die besondere Sicherheitspotenziale und Unfallvermeidungspotenziale haben, zu denen zweifellos die Fahrerassistenzsysteme gehören. Seit dem letzten Jahr – also beginnend in der Vorplanung schon etwas länger – gibt es die Kampagne „Bester Beifahrer“. Eine Aufklärungskampagne zum Thema Fahrerassistenzsysteme, die wir gemeinsam mit Herstellern ganz bewusst durchführen, weil wir es für eine Aufgabe des DVR halten, hier gerade als neutrale Institution etwas zu erreichen, was sowohl der Markt alleine als auch der Staat nicht vermögen.“

**Gerhard von Bressensdorf,**

**Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände:**

„In unserer Arbeitsgruppe ist z.B. auch deutlich herausgekommen, dass wir die Chancen und Möglichkeiten im umweltbewussten Fahren – eine Einstellung und Werthaltung – noch lange nicht ausgeschöpft haben. Wir sollten gemeinsam, Fahrlehrerschaft und Prüfer, ausschöpfen, was hier zu leisten ist. Denn ich brauche nicht zuerst Autofahren beizubringen und mit 4.000 Umdrehungen zu fahren, um dann zu sagen: Mit 2.000 Umdrehungen geht es auch. Von Anfang an gleich die 2.000 Umdrehungen als oberste Grenze – eher heute schon deutlich darunter. Ich denke, hier muss insgesamt ein Wandel kommen. Und ich appelliere an die Möglichkeiten, die wir in diesem Jahr noch voll auszuschöpfen haben, dass sich jeder intensiv mit der Thematik von der



Mit 500 Teilnehmern ist der Sachverständigentag der größte Erfahrungsaustausch für Verkehrssicherheit in Europa

Ausbildungs- und der Prüfungszeit auseinandersetzt. Hier schlummern ungeheure Reserven.

Als Zweites möchte ich sagen: Wir stehen der Einführung der PC-Prüfung ausgesprochen positiv gegenüber. Da ist auch noch längst nicht alles ausgeschöpft. Vielleicht müssen wir auch nochmals nachdenken. Der beste Beifahrer – und wenn Sie dann auf dem Bild einen Menschen sehen, dann ist das eine Ablenkung, eine falsche Assoziation, die da entsteht. Ich denke, es ist der stille Beifahrer, der unsichtbare Beifahrer als Assistenzsystem. Da muss erneut darüber nachgedacht werden, ob das vielleicht noch besser transportiert werden kann.

Und dann möchte ich noch sagen: Mit der PC-Prüfung gehen wir endlich einen ganz modernen Schritt in Deutschland. Wir haben lange genug gebraucht und überlegt, wie wir das machen. Die Phase 1 läuft bereits an und wird zügig vorangehen. Phase 2 sollten wir mit geballter Kraft und Sachverstand angehen; das, was wir dort leisten können, optimal zu transportieren – auch im Sinne der Unterstützung von Einstellung und Werthaltung. Denn dort scheinen die meisten pädagogischen Reserven zu liegen. Technik läuft auf einem sehr, sehr hohen Level. Aber ich denke, am Menschen können wir noch am meisten ansetzen.“



**Hans-Joachim Voss**

Fahrzeug und Mobilität

**Kontakt:**

Telefon +49 30 760095-590

Telefax +49 30 760095-591

hans-joachim.voss@vdtuev.de

# Beruf: Kraftfahrer –

## Die Umsetzung des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes

Die Mehrheit der Berufskraftfahrer in der Europäischen Union führt ihren Beruf bislang ausschließlich auf der Grundlage ihres Führerscheins aus. Seit Langem wurde deshalb in Brüssel darüber nachgedacht, die Ausbildung des Fahrpersonals im Güterkraftverkehr und in der Personenbeförderung mit Bussen in allen Mitgliedsstaaten auf ein bestimmtes Mindestniveau anzuheben. Begründet wurde dies unter anderem damit, dass die europäischen Sozialvorschriften für Fahrpersonal bislang nur für wenige Fahrer galten, eine obligatorische Berufsausbildung von Berufskraftfahrern nur in einigen wenigen Mitgliedsstaaten praktiziert wird, wo seit Jahrzehnten eine entsprechende Berufsausbildungs-„Kultur“ gesetzlich verankert ist.

### Vorbereitungen in Brüssel – ein Beruf wird zum Beruf

Im Jahre 2003 schließlich hat die Europäische Union eine einheitliche Regelung zur Qualifizierung des Fahrpersonals auf Lkws und Bussen veröffentlicht und die EU-Richtlinie 2003/59/EG veröffentlicht. Ziel dieser Vorschrift, die den praktizierten Fahr-Beruf europaweit endlich auch zum gesetzlich und gesellschaftlich anerkannten, erlernten Beruf macht, ist es, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit insgesamt und der Sicherheit der Fahrerinnen und Fahrer im Besonderen zu erreichen. Der Rat der Europäischen Union erhofft sich dank der verpflichtenden Qualifizierung die anhaltende Entwicklung und Durchsetzung zugunsten eines defensiv(er)en Fahrstils ebenso wie eines rationell(er)en Kraftstoffverbrauchs. Neben der eigentlichen Führerscheinausbildung an einer professionellen Fahrschule und Theorie- sowie Praxisprüfung durch die staatlicherseits zugelassene Prüforganisation ist fortan zusätzlich ein geeigneter Qualifikationsnachweis für die Ausübung des Berufs erforderlich. Aber damit nicht genug.

### Grundausbildung – Weiterbildung

Die Qualifikation der Fahrer erfolgt zukünftig durch ein System aus Grundprüfungen (Grundqualifikation für Fahrerlaubnisbewerber) sowie Weiterbildungsschulungen (Weiterbildungspflicht für Fahrerlaubnisinhaber). Anders als beim zivilen Automobilisten – dem Otto-Normal-Verbraucher als Inhaber der Führerschein-Klasse B, der einmal im Leben seinen Führerschein bekommt und sich danach nie wieder einer Fortbildung oder gar Prüfung zu unterziehen hat – werden zukünftig alle professionell tätigen Kraftfahrer der Klassen C und D, egal ob als Selbstständige oder als Angestellte, ihre Kenntnisse wieder auffrischen müssen: alle fünf Jahre insgesamt nachweislich 35 Fortbildungsstunden

(in der Regel fünf Tage à sieben Stunden). Sie können diese 35 Stunden in einem Jahr absolvieren, in zweien oder auch Jahr für Jahr durchführen. Bei fehlendem Nachweis jedoch verfällt die Fahrerlaubnis. Die Weiterbildungspflicht gilt nicht nur für neu geprüfte Berufskraftfahrer ab September dieses Jahres, sondern – gerechterweise – auch für alle diejenigen Berufskraftfahrer, die ihren Beruf (egal auf welcher Grundlage in Europa) bereits ausüben. Über eine gut organisierte Fortbildung erhalten diese Berufskraftfahrer die Chance, sich wesentlicher Kenntnisse wieder gewahr zu werden. Vor allem aber können sich die Betroffenen auf diese Weise auf den neuesten Gesetzes- und Technologiestand bringen lassen.

### Nationale Umsetzung

Basierend auf der EU-Rili 2003/59/EG erfolgte die Umsetzung in Deutschland durch das Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- und Personenverkehr – Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz/BKrfQG – vom 14. August 2006 (Inkrafttreten am 01.10.2006). Die nachgeordneten Durchführungsvorschriften wurden kurze Zeit später mit der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung/BKrfQV veröffentlicht. Berufskraftfahrergesetz und -Verordnung bringen für alle gewerblich tätigen Berufskraftfahrer grundlegende Veränderungen in der Aus- und nun auch verpflichtenden Weiterbildungen mit sich. Berufskraftfahrer im Personenverkehr müssen danach bis zum 10. September 2013 eine Weiterbildung von 35 Stunden absolviert haben, sofern sie Fahrzeuge lenken, für die ein Führerschein der D-Klassen erforderlich ist.

### Vielschichtige und neue Aufgabenformate für die Technischen Prüfstellen ...

TÜV und DEKRA sind dank der neuen Aufgabenstellungen gleich zweimal gefordert: Zum einen führten die amtlich anerkannten Sachverständigen (aaS) im Rahmen der seitens der Industrie- und Handelskammern (IHK) bundsweit verantwortlich organisierten Examinierung zum Berufskraftfahrer die Praktische Prüfung durch. Eine Expertengruppe der Technischen Prüfstellen von TÜV und DEKRA unter der Federführung von Dipl.-Ing. Marcellus Kaup, TP-Leiter für Baden-Württemberg beim TÜD SÜD, hat hierzu eine entsprechende Prüfungskonzeption erarbeitet. Am Ende eines monatelangen Informations- und Aufklärungsprozesses und – parallel dazu – in ständiger Abstimmung zwischen den involvierten jeweiligen Dachverbänden, dem DIHK und dem VdTÜV in



Weiterbildung im handlichen Taschenbuchformat  
 Dank der Kooperation mit dem Verlag Heinrich Vogel

Berlin, stand ein Muster-Vertrag zur Durchführung der Praktischen Prüfung zum Erwerb der Grundqualifikation der Fahrer im Güterkraft- und Personenverkehr. Dieser Vertrag wird zukünftig zwischen der jeweiligen IHK und der vor Ort anerkannten TP unterzeichnet. Mit dieser Arbeitsgrundlage werden die aaS der Technischen Prüfstellen grundsätzlich zur Abnahme der drei fh-stündigen dreigeteilten Praktischen Prüfung im Rahmen der Grundqualifikation herangezogen: 1. Prüfungsfahrt (120 Minuten), 2. Praktischer Prüfungsteil (30 Minuten), 3. Bewältigung kritischer Fahrsituationen (60 Minuten).

#### ... und die Akademien von TÜV und DEKRA

Im Weiteren bieten sich die Akademien von DEKRA, TÜV NORD, TÜV Rheinland und TÜV SÜD als Aus- und Weiterbilder dieses Berufsweges an. Vorrangige Ziele der Fortbildungen gemäß Brüsseler Direktive sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr sowie die Verbesserung der wirtschaftlichen Fahrweise von Berufskraftfahrern. Diese Ziele sind auch in der Anlage 1 BKrfQV definiert und bilden die Rahmengrundlagen für Ausbildungsstätten wie beispielsweise die TÜV- und DEKRA-Akademien. Auf Basis des Rahmenlehrplans für Weiterbildung der VDV-Akademie (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Akademie e. V.), Köln, hat der Verlag Heinrich Vogel, München, die Inhalte dieser Anlage thematisch gegliedert, pädagogisch-didaktisch gewichtet und auf die qualitativen Anforderungen der Akademien von TÜV und DEKRA abgestimmt. Am Ende entstanden fünf Module (in Einheiten von je sieben Stunden), die den Vorgaben der Gesetzgeber in Brüssel und Berlin entsprechen. Der Wettbewerb im Bereich der Weiterbildung Berufskraftfahrer bundes- und europaweit wird erheblich sein, denn bei angenommenen ca. 1,0 Mio. Berufskraftfahrern hierzulande (Klassen C und D zusammen), von denen ein jeder Jahr für Jahr durchschnittlich einen Fortbildungstag absolvieren und nachweisen muss (Vorgabe = 35 Stunden in fünf Jahren), könnte es sogar zu Engpässen kommen. Zurzeit jedenfalls gibt es weder eine Generalkonzeption zur reibungslosen Durchführung noch scheinen die für Schulungen benötigten Räumlichkeiten angesichts solcher Quantitäten vorhanden zu sein.

#### Gute Gründe für eine nachhaltige Umsetzung

Nach internationalen Untersuchungen und Prognosen wird mit einer Zunahme des Verkehrs auf Deutschlands und Europas Straßen um bis zu 45 Prozent bis zum Jahre 2020 gerechnet. Aber nicht nur der höhere Betrieb auf den Straßen, sondern auch der zunehmende Termin- und Kon-

#### Die Module im Einzelnen

Weiterbildung gewerblicher Reise- und Linienbusfahrer

- (1) Eco-Training
- (2) Markt und Image
- (3) Sicherheitstechnik und Fahrsicherheit
- (4) Sozialvorschriften, Risiken und Notfälle im Straßenverkehr
- (5) Fahrgastsicherheit und Gesundheit

Weiterbildung gewerblicher Lkw-Fahrer

- (1) Eco-Training
- (2) Sozialvorschriften für den Güterverkehr
- (3) Sicherheitstechnik und Fahrsicherheit
- (4) Schaltstelle Fahrer: Dienstleister, Imagerträger, Profi
- (5) Ladungssicherheit

kurrenzdruck macht den Berufskraftfahrern zu schaffen. Deshalb kann mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass mit noch höheren Anforderungen rechnen muss, wer seinen Arbeitsplatz hinter dem Steuer einnimmt. Um diesen Herausforderungen gegenüber dauerhaft bestehen zu können, sind die körperliche Fitness, eine verantwortungsvolle, „verkehrssoziale“ Grundeinstellung und das Wissen um Gesetze, Regeln sowie ständige technische Innovationen unerlässlich. Gute Orientierung, Aufmerksamkeit gegenüber den Passagieren, Reaktionsfähigkeit, psychologisches Gespür und Geschick – das Aufgabenspektrum für Berufskraftfahrer, gerade auch der FE-Klasse D, ist gewaltig. Die Gesetzmäßigkeiten des motorisierten Individualverkehrs haben sich in den letzten Jahrzehnten vollständig gewandelt, und damit sind auch die Anforderungen an den Berufskraftfahrer andere geworden. Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz und Berufskraftfahrer-Qualifikationsverordnung versuchen diesen Änderungen Rechnung zu tragen.



**Dr. Bernhard F. Reiter**

Fahrerlaubnis, MPU, Bildung und Personalentwicklung

#### Kontakt:

Telefon +49 30 760095-580  
 Telefax +49 30 760095-581  
 bernhard.reiter@vdtuev.de

# Ausschuss für Betriebssicherheit ABS –

## Stand der Arbeiten und Neuausrichtung der Ziele

Seit 2003 berät der Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS) das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) in Fragen des Arbeitsschutzes bei der Bereitstellung und Benutzung von Arbeitsmitteln und beim Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen. Die gesetzliche Grundlage ist § 24 der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), die am 03.10.2002 in Kraft trat.

Die erste Berufungsperiode des ABS sollte zunächst nach fünf Jahren zum 31. Dezember 2007 enden. Vor dem Hintergrund der noch laufenden grundlegenden Arbeiten, insbesondere am Regelwerk zum gefährdungsbezogenen Ansatz, hat sich das BMAS im Einvernehmen mit dem ABS dazu entschlossen, zunächst auf eine Neuberufung zu verzichten und stattdessen die Berufungsperiode für den bestehenden ABS um maximal zwei Jahre zu verlängern. Hierdurch soll erreicht werden, dass die laufenden Arbeiten mit den bisherigen Mitgliedern abgeschlossen und parallel dazu Konzepte für die weitere zukünftige Arbeit des ABS entwickelt werden können.

Ferner wurde 2007 im BMAS nach Erscheinen der Lärm- und Vibrationsverordnung entschieden, dass der ABS über die Betriebssicherheitsverordnung hinaus auch zu den Fragen „Lärm und Vibrationen, elektromagnetische Felder und optische Strahlungen“ das BMAS beraten soll.

### Die Unterausschüsse des ABS

Die Arbeiten des ABS finden in acht Unterausschüssen statt, bevor sie durch das ABS-Koordinierungsgremium vorbereitet im ABS-Hauptausschuss diskutiert und verabschiedet werden. Folgende UAs bestehen:

- UA 1 Allgemeines und Grundlagen
- UA 2 Werkzeuge und Geräte
- UA 3 Maschinen
- UA 4 Anlagen
- UA 5 Brand und Explosionsschutz
- UA 6 Aufzugsanlagen
- UA 7 Druckgeräteeinheiten
- UA 8 Lärm, Vibrationen, elektromagnetische Felder und optische Strahlung

Es fanden bisher 14 Sitzungen des ABS statt. Veröffentlichtes Ergebnis der bisherigen ABS-Arbeiten sind 24 Technische Regeln für Betriebssicherheit (TRBS). Weitere fünf Regeln sind verabschiedet und stehen vor der Veröffentlichung. An über zehn Einzelthemen wird noch gearbeitet. Diese sollen durch die Unterausschüsse und den ABS möglichst bis zum Jahre 2010 bearbeitet und verabschiedet werden. Hinzu kommen die gerade begonnenen Arbeiten des UA 8 „Lärm, Vibrationen, elektromagnetische Felder und optische Strahlung“.

Die in jeder TRBS gleichlautende Vorbemerkung weist darauf hin, dass die TRBS Regeln wiedergeben, die dem Stand der Technik, der Arbeitsmedizin und Hygiene und gesicherten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen für die Bereitstellung und Benutzung von Arbeitsmitteln sowie für den Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen entsprechen. Bei Anwendung der in den TRBS enthaltenen beispielhaften Maßnahmen kann der Arbeitgeber insoweit die Vermutung der Einhaltung der BetrSichV für sich geltend machen. Wählt er andere Lösungen, hat er die gleichwertige Erfüllung der Verordnung schriftlich nachzuweisen.

Die mit der BetrSichV einhergehende Deregulierung basiert auf der Stärkung der Eigenverantwortung der Arbeitgeber bzw. Betreiber. Profundes Wissen ist notwendig, um das gewollt schlanke, gefährdungsbezogene Regelwerk anzuwenden. Wichtigste Regeln als Grundlage des Handelns sind deshalb die TRBS 1111 „Gefährdungsbeurteilung und sicherheitstechnische Bewertung“, TRBS 1151 „Gefährdungen an der Schnittstelle Mensch – Arbeitsmittel, ergonomische und menschliche Faktoren“ sowie TRBS 1201 „Prüfung von Arbeitsmitteln und überwachungsbedürftigen Anlagen“. Auf diesen Dokumenten setzen die einzelnen, gefährdungsartenbezogenen TRBS („2000er-Reihe“) auf.

Arbeitsmittel- oder anlagenbezogene TRBS gibt es bisher nicht. Zunächst müssen die Kriterien für solche „3000er-Regeln“ einvernehmlich aufgestellt werden. Die betroffenen Kreise, z.B. Verbände, müssen nun überlegen, ob sie durch eigene Handlungsanleitungen zu den verschiedenen Gefahrenfeldern oder zu den unterschiedlichen Anlagenarten die BetrSichV und deren TRBS konkretisieren.

Besondere Bedeutung haben in diesem Zusammenhang die vom Länderausschuss für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik (LASI) herausgegebenen Leitlinien zur BetrSichV. In dieser regelmäßig überarbeiteten





Wird vom Ausschuss für Betriebssicherheit beraten:  
das Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Berlin

Das TRBS-Regelwerk ist gefährdungsbezogen aufgebaut und dementsprechend gegliedert:

1. Allgemeines und Grundlagen
  - 1.1. Methodisches Vorgehen
    - 1.1.1. Gefährdungsbeurteilung und sicherheitstechnische Bewertung
    - 1.1.2. Änderung und wesentliche Veränderung
    - 1.1.3. Dokumentation
    - 1.1.4. Information und Kennzeichnung
    - 1.1.5. Ergonomische Zusammenhänge
  - 1.2. Prüfungen
  - 1.3. Erfassung und Behandlung von Unfällen und Schadensfällen
2. Gefährdungsbezogene Regeln
  - 2.1. Allgemeine Gefährdungen
    - 2.1.1. Mechanische Gefährdungen
    - 2.1.2. Gefährdungen an erhöht liegenden Arbeitsplätzen
    - 2.1.3. Elektrische Gefährdungen
    - 2.1.4. Gefährdungen durch Dampf und Druck
    - 2.1.5. Brand- und Explosionsgefährdungen
    - 2.1.6. Thermische Gefährdungen
    - 2.1.7. Gefährdungen durch sonstige physikalische Einwirkungen
    - 2.1.8. Sonstige Gefährdungen
  - 2.2. Gefährdungen durch Wechselwirkungen
  - 2.3. Tätigkeitsbezogene und sonstige Gefährdungen
    - 2.3.1. Tätigkeitsbezogene Gefährdungen
    - 2.3.2. Sonstige Gefährdungen
3. Arbeitsmittel- bzw. anlagenbezogene Regeln

Publikation werden die häufigsten Fragen zur BetrSichV aus der Verwaltungspraxis der Länder mit Antworten versehen, die ein einheitliches Handeln der Exekutive sicherstellen sollen.

Nach § 27 BetrSichV gelten, bis neue TRBS in Kraft getreten sind, die vorhandenen technischen Regeln, die von einem Ausschuss im Rahmen einer Rechtsverordnung nach § 14 Geräte- und Produktsicherheitsgesetz für überwachungsbedürftige Anlagen, z.B. für Aufzüge, Druckbehälter, Dampfkessel, Anlagen mit brennbaren Flüssigkeiten und Gasen, erlassen wurden, entsprechend den nunmehr neuen BetrSichV-Anforderungen fort. Nach Fertigstellung der TRBS gilt es, diese alten amtlichen Technischen Regeln (TR..) daraufhin zu überprüfen, ob ihr Inhalt, soweit

notwendig, erfasst ist und sie, wie gewünscht, bis Ende 2009 zurückgezogen werden können. Dies wird wesentlich auch davon abhängen, ob Handlungsanleitungen im notwendigen Umfang und gewünschten Konkretisierungsgrad zur Verfügung stehen.

Ziel aller am ABS beteiligten „Bänke“ (Arbeitgeber, Berufsgenossenschaften, Gewerkschaften, Länder, Wissenschaft, zugelassene Überwachungsstellen) ist es, das bestehende Sicherheitsniveau zu erhalten und, wo erforderlich, weiterzuentwickeln. Dabei sollen die Erkenntnisse von Unfällen oder schweren Schadensfällen selbstverständlich in die Überlegungen einbezogen werden.

Weiterhin ist es notwendig, nach der Erstellung der TRBS deren Einführung und Wirkung in der betrieblichen Praxis zu überprüfen. Je nach Ergebnis könnten an der einen oder anderen Stelle Nachbesserungen notwendig werden.

Die beteiligten Kreise sind aufgefordert, ihre Anstrengungen zur Vervollständigung des TRBS-Regelwerks beizubehalten oder noch zu intensivieren. Ohne veröffentlichte TRBS bleibt die Unsicherheit bei der Auslegung der BetrSichV in der Praxis bestehen. Hinzu kommt, dass die Einführung neuer Regeln erfahrungsgemäß Jahre dauert. Alle Marktteilnehmer müssen ihre Bemühungen verstärken, damit der durch die Betriebssicherheitsverordnung eingeleitete Paradigmenwechsel auch umgesetzt wird und gelingt. Der VdTÜV stellt sich dieser Herausforderung und unterstützt nach Kräften die Ziele und Arbeiten.



**Jochem Graßmuck**

Anlagentechnik, Arbeitswelt,  
Systemsicherheit, Regelwerke

**Kontakt:**

Telefon +49 30 760095-500  
Telefax +49 30 760095-501  
jochem.grassmuck@vdtuev.de

# Erfahrungsaustausch und Dienstleistung

Politik und Kommunikation

Erfahrungsaustausch und Dienstleistung

Mensch und Technik

*„Der für den Erhalt des Sicherheitsniveaus bei überwachungsbedürftigen Anlagen notwendige Erfahrungsaustausch ist auf einem guten Weg. Es ist gelungen, die vorhandenen Erfahrungen in das neue Rechtssystem mit einzubringen.“*

# Nach dem Systemwechsel –

## Geschäftsstelle des Erfahrungsaustausches der Zugelassenen Überwachungsstellen beim VdTÜV

Der Systemwechsel hat stattgefunden. Am 31. Dezember 2007 endeten die Übergangsfristen des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes (GPSG) und der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV). Die Konsequenzen sind weitreichend: Das traditionell personengebundene Prüfwesen wurde durch das organisationsgebundene abgelöst, die betrieblichen Prüfungen von überwachungsbedürftigen Anlagen dürfen nur noch von „Zugelassenen Überwachungsstellen“ (ZÜS) vorgenommen werden und die amtlich anerkannten Sachverständigen (aaS) der TÜV dürfen sich auf dem Rechtsgebiet der überwachungsbedürftigen Anlagen nicht mehr betätigen. Der Betreiber hat nun die Wahl, welche Stelle er mit den vorgeschriebenen Prüfungen beauftragt. Über 20 Überwachungsorganisationen (ÜO) bzw. Prüfstellen von Unternehmen (PvU) wurden inzwischen von der Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS) als ZÜS akkreditiert und haben ihre Tätigkeit aufgenommen (eine Übersicht findet sich unter: <http://www.baua.de>). Darüber hinaus hat inzwischen die Bundeswehr für den eigenen Bereich eine ZÜS benannt.

Der Wettbewerb unter den ZÜS findet auf drei Gebieten statt:

- > Anlagen aus Druckgeräten und einfachen Druckbehältern
- > Aufzugsanlagen sowie
- > Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen und bestimmten Anlagen für entzündliche, leicht entzündliche und hochentzündliche Flüssigkeiten

Eine Voraussetzung für die Tätigkeit als ZÜS ist die verpflichtende Beteiligung am Erfahrungsaustausch. Diese bewährte Praxis aus der Zeit der amtlich anerkannten Sachverständigen (aaS) zur Sicherstellung eines einheitlichen und hohen Sicherheitsniveaus wird in einem ZLS-Erfahrungsaustauschkreis der ZÜS (EK ZÜS) fortgeführt. An diesem nehmen neben den ZÜS u. a. auch Vertreter der Landesbehörden, der Bundesressorts, des Ausschusses für Betriebssicherheit (ABS) und der ZLS teil. Das Ziel ist, Transparenz und Einheitlichkeit des Handelns der ZÜS zu schaffen, ohne dass wettbewerbsbedingt das Sicherheitsniveau sinkt.

Der 2006 gegründete EK ZÜS hat auf seiner dritten Sitzung am 10. Mai 2007 in München in geheimer Wahl auf der Grundlage der Geschäftsordnung wichtige Entscheidungen für seine zukünftige Arbeit gefällt:

- > Zum Vorsitzenden wurde Dipl.-Ing. Klaus Beck, TÜV NORD Systems, und Dipl.-Ing. Rüdiger Klaas, DEKRA Testing & Inspection zu seinem Stellvertreter gewählt.

- > Die ZÜS richten beim VdTÜV die Geschäftsstelle des vorgeschriebenen Erfahrungsaustausches ein.

Damit wird die seit Jahrzehnten erfolgreiche Arbeit des VdTÜV für den Erfahrungsaustausch der amtlich anerkannten Sachverständigen für überwachungsbedürftige Anlagen gewürdigt. Künftig wird es möglich sein, die gesammelten, vielfältigen Erfahrungen und die gewonnene Routine in die neue Rechtslage einzubringen und die Anstrengungen zum Erhalt des hohen Sicherheitsniveaus in Deutschland fortzusetzen.

Die Beauftragung des VdTÜV beinhaltet auch die Geschäftsführung für die drei ständigen Arbeitskreise des EK ZÜS. Diese Arbeitskreise tagen zwischen den Sitzungen des EK ZÜS, behandeln die Sachthemen ihres Fachgebietes und bereiten die Beschlussvorlagen für den EK ZÜS vor. Bei dringendem Handlungsbedarf und für spezielle Sachthemen richten sie zusätzliche temporäre Ad-hoc-Kreise ein. Als Vorsitzende wurden Dipl.-Ing. Paul Kügel, TÜV SÜD (Druckanlagen), Dipl.-Ing. Peter Zake, TÜV Thüringen (Aufzugsanlagen) und Dipl.-Ing. Werner Klipfel, BASF (Ex-elh-Anlagen) bestatigt

Am 5. Dezember 2007 wurden auf der vierten EK ZÜS-Sitzung in der VdTÜV-Geschäftsstelle in Berlin weitere wesentliche Weichenstellungen für die zukünftige Arbeit getroffen. Für jede Sitzung wird eine strukturierte Tagesordnung zugrunde gelegt. Neben Genehmigungs- und Berichtspunkten aus der laufenden Arbeit der EK ZÜS-Arbeitskreise, von ABS, Bund und Ländern sollen in Kurzreferaten praktische Erfahrungen der ZÜS dargestellt werden. Im Mittelpunkt der geplanten zwei EK ZÜS-Sitzungen pro Jahr steht natürlich der Erfahrungsaustausch zu den vielfältigen Themen aus der täglichen Arbeit. So wird z.B. über die Notwendigkeit der Sicherung eines durchgängigen Informationssystems bei Schadensfällen, alternative Prüfverfahren, Änderungsvorschläge zur BetrSichV oder die Nutzung von Verbandsregelwerken diskutiert. Ein weiterer zentraler Punkt der Tagesordnung sind Berichte über Vorkommnisse und Schäden. Die Sitzungen sind vertraulich und werden bei einladenden ZÜS stattfinden, die bei dieser Gelegenheit ihre Organisation und ihre Arbeit vorstellen können.

Die Dokumente der EK ZÜS-Gremien werden über das passwortgeschützte Gremienportal des VdTÜV verteilt. Dies erlaubt für alle Beteiligten einen unmittelbaren Zugriff auf alle Unterlagen per Internet. Zudem dient es der schnellen Kommunikation der Mitglieder untereinander.



Die ZÜS-Geschäftsstelle beim VdTÜV in Berlin

Im Jahre 2008 werden die Sitzungen des EK ZÜS im Mai und im Dezember stattfinden. Der für den Erhalt des Sicherheitsniveaus bei überwachungsbedürftigen Anlagen notwendige Erfahrungsaustausch ist auf einem guten Weg. Es ist gelungen, die vorhandenen Erfahrungen in das neue Rechtssystem mit einzubringen. Der VdTÜV hat dabei als Zentrum des bisherigen Erfahrungsaustausches der amtlich anerkannten Sachverständigen und nun als EK ZÜS-Geschäftsstelle eine zentrale Rolle, die er mit der uneingeschränkten Unterstützung seiner Mitglieder wahrnimmt.

#### **EK-ZÜS-Beschlüsse**

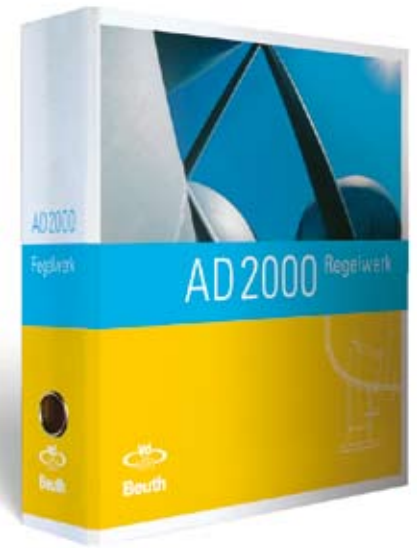
Verbindliche Ergebnisse der EK ZÜS-Arbeit sind Beschlüsse. Diese Beschlüsse kann nur der EK ZÜS fassen. Sie sind zu veröffentlichen, soweit sie externe Bedeutung haben. Dies erfolgt auf der allgemein zugänglichen Internetseite des VdTÜV. Die Beschlüsse – getrennt nach allgemeinen und tätigkeitsbezogenen Festlegungen – können unter der Adresse [http://www.vdtuev.de/service/ek\\_zues\\_beschluesse](http://www.vdtuev.de/service/ek_zues_beschluesse) eingesehen und heruntergeladen werden.

Derzeit gibt es folgende Dokumente:

- > ZÜS BD 001/ZÜS BE 002 Inhalte der Prüfbescheinigung
- > ZÜS BA 001 Meldungen über Schäden bei Aufzugsanlagen
- > ZÜS BA 002 Mängelbewertung bei Aufzugsanlagen
- > ZÜS BE 001 Prüfung von Anlagen nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 BetrSichV durch zugelassene Überwachungsstellen

Darüber hinaus fasst der EK ZÜS Beschlüsse interner Art, die der ZÜS-Arbeit aus Gründen der einheitlichen Handhabung zugrunde gelegt werden. Themen sind z.B. die strukturierte Tagesordnung, die Qualität der gutachterlichen Äußerung oder eine Statistik der Mängel an Aufzugsanlagen. Die diesbezüglichen Unterlagen befinden sich naturgemäß im internen EK ZÜS-Bereich des Gremienportals.

# Neuorganisation von AD 2000 verbessert auch die Aktualität



Seit Beginn dieses Jahres wird das AD 2000-Regelwerk exklusiv über den Beuth-Verlag vertrieben. Der VdTÜV, der traditionell die Funktion der AD-Geschäftsstelle wahrnimmt, erwartet von diesem Schritt eine noch aktuellere Veröffentlichung und erhebliche Vorteile bei der Merkblattpflege, da der Datenaustausch einheitlich auf Word-Basis erfolgen soll. Diese Umstellung wird vor allem den Spezialisten der beteiligten Verbände die Arbeit an den Entwürfen erleichtern.

Im letzten Jahr wurde eine Vielzahl von AD 2000-Merkblättern unter besonderer Berücksichtigung neuer Normen und Werkstoffgruppen (Stichwort CR ISO 15608:2000) redaktionell überarbeitet. Grundsätzliche Änderungen wurden unter anderem am AD 2000 Merkblatt HP 0 und seinen Übersichtstabellen 1 a/b bis 3 a/b vorgenommen. Sukzessive sollen alle weiteren Merkblätter der Reihe HP, in denen bisher Auszüge dieser Tabellen enthalten waren, überarbeitet werden. Der Verzicht auf Tabellenausschnitte und der direkte Bezug zu AD 2000 HP 0 soll die Anwendung der Merkblattreihe verständlicher machen und mögliche Fehlerquellen ausschließen.

## Merkblätter werden sukzessive überarbeitet

Nach intensiver Überarbeitung ist Anfang 2008 das AD 2000-Merkblatt HP100R veröffentlicht worden, das gegenüber den älteren Veröffentlichungen alle Anforderungen an Rohrleitungen aus metallischen Werkstoffen zusammenfasst. Nach der Überarbeitung der weiteren Merkblätter für Rohrleitungen ist eine eigenständige Merkblattreihe „R“ vorgesehen.

Als Folge einer umfangreichen Rückrufaktion, verursacht durch einen Fertigungsfehler bei der Druckbehälterherstellung, wurde das Konzept der stichprobenweisen zerstörungsfreien Prüfung in Frage gestellt. Kritiker des Regelwerkes AD 2000 HP 5/3 sahen in der „nicht objektgebundenen“ Prüfung einen Widerspruch zu den grundlegenden Sicherheitsanforderungen der Druckgeräterichtlinie. Im Einvernehmen mit der nationalen Akkreditierungsstelle ZLS wurde jedoch festgestellt, dass kein Widerspruch besteht und die integrale Anwendung des AD 2000-Regelwerkes die Anforderungen der Druckgeräterichtlinie zur vollsten Zufriedenheit erfüllt. Die AD-Verbände haben ergänzend eine Erläuterung in die Merkblätter HP 0 und HP 5/3 eingefügt, die auf die Notwendigkeit der homogenen Verteilung von Stichproben im Fertigungsablauf hinweist.

Neben der erfolgreichen kontinuierlichen Aktualisierung des Bestandes wurde das Regelwerk um die Merkblätter HP 8/3 (Formstücke) und S 6 (Zeitstandsproblematik) ergänzt. Ein weiteres Merkblatt zur Beschreibung experimenteller Auslegungsmethoden befindet sich zurzeit in der abschließenden Umfrage bei den beteiligten Verbänden.

AD 2000 ist ein traditionell hochwertiges Regelwerk, in das moderne Methoden und neueste Erkenntnisse zeitnah und auf gewohnt hohem Niveau eingearbeitet werden. Es kann im Wettbewerb mit den harmonisierten Normen absolut bestehen. Den Beweis für diese These liefert die Regelwerksarbeit, die von den Industrieverbänden und ihren Mitgliedern ungebrochen unterstützt wird und zudem werden mit dem international angewendeten Regelwerk AD 2000 auch wirtschaftliche Erfolge erzielt.



**Ingo Blohm**

AD 2000, Berechnung, Werkstoffe, Schweißtechnik, Bauteilprüfung, Dampfkesselanlagen

### Kontakt:

Telefon +49 30 760095-520

Telefax +49 30 760095-521

ingo.blohm@vdtuev.de

# Erfolgreiche Arbeit im Ausschuss für Rohrfernleitungen

Unter Fachleuten sind Rohrfernleitungen unumstritten das bei Weitem sicherste Transportmittel für gefährliche Stoffe. Die Sicherheitsanforderungen sind in der „Verordnung über Rohrfernleitungsanlagen“ (Rohrfernleitungsverordnung) geregelt. Durch die „Technische Regel Rohrfernleitungen“ (TRFL) werden die Vorgaben konkretisiert. Der „Ausschuss für Rohrfernleitungen“ (AfR) hat sich im Frühjahr 2007 für eine Ergänzung und Änderung der Rohrfernleitungsverordnung ausgesprochen. Die Forderung lautete, dass die Behandlung von „Änderungen unwesentlicher Bedeutung“ sowie die erforderliche Sachverständigenproblematik im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung und in der Rohrfernleitungsverordnung neu geregelt werden müssen. Der Entwurf befindet sich noch im Kabinettsverfahren, sodass erst im Sommer 2008 mit einer Veröffentlichung zu rechnen ist.

Eine wichtige Aufgabe des AfR ist die Anpassung der TRFL an den technischen Fortschritt. Da durch zunehmende europäische und internationale Normen ein großer Anpassungsbedarf besteht, gründete der AfR eine Arbeitsgruppe, die die TRFL komplett aktualisieren und die neuen Normen berücksichtigen soll. In dem Gremium ist auch ein VdTÜV-Mitarbeiter vertreten. Die Arbeit der Gruppe ist nach einem Jahr bereits so weit fortgeschritten, dass vom AfR voraussichtlich schon im Frühjahr 2008 eine überarbeitete TRFL verabschiedet werden kann.

## Bauarbeiten gefährden Fernleitungen

Eine weitere Aufgabe des AfR war das Problem, dass eine an die Rohrfernleitung heranrückende Bebauung eine Gefahr für die Rohrfernleitung darstellt. Baufirmen, die Erdarbeiten für Gebäude oder Versorgungsleitungen durchführen, wissen oft nicht, dass gerade im Bereich der Aushubarbeiten eine Rohrfernleitung verlegt ist. Vor allem Bagger können mit ihrer Schaufel Leitungen durchaus „anknabbern“. Dieses Problem wird in einer eigenen Arbeitsgruppe diskutiert, in der der VdTÜV ebenfalls vertreten ist. Die größte Schwierigkeit besteht jedoch darin, die Regional- und die Bauleitplanung mit den Interessen der Rohrfernleitungsbetreiber zu harmonisieren. Mit einem kurzfristigen Ergebnis ist bei dieser Problematik nicht zu rechnen.

Eine dritte Arbeitsgruppe des AfR, die sich mit der Erkennung von Leckagen befasst, konnte aus Kapazitätsgründen nicht tagen und wird ihre Tätigkeit im Frühjahr 2008 wieder aufnehmen.



Verlegung der Erdgastrasse Schwerin-Rostock



## Dr. Hermann Dinkler

Brand- und Ex-Schutz, Druckbehälteranlagen, Rohrfernleitungen, Tankanlagen, wassergefährdende Stoffe

### Kontakt:

Telefon +49 30 760095-540

Telefax +49 30 760095-541

hermann.dinkler@vdtuev.de

# Arbeitsteilung beschleunigt die Aktualisierung der VdTÜV-Merkblätter

Der Stand der Technik war seit geraumer Zeit erkennbar fortgeschritten. Das VdTÜV-Merkblatt Fördertechnik 1504 „Grundsätze für die Prüfung von Fahrtreppen und Fahrsteigen“ entsprach nicht mehr dem neuesten Stand der Produkte. Wesentliche Regelungen des Merkblatts waren nicht mehr „up to date“.

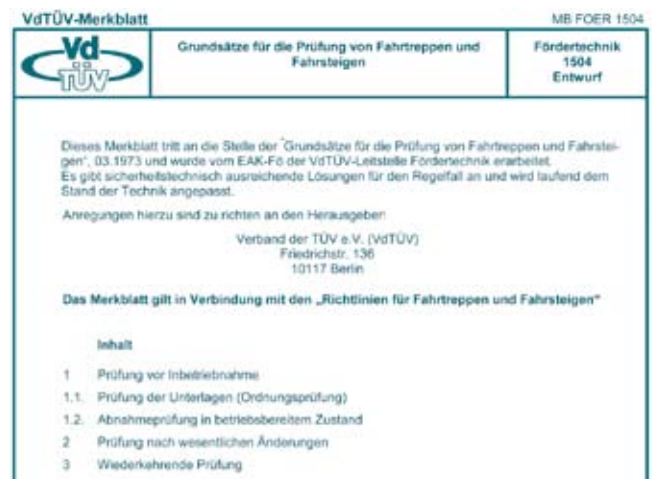
Von der VdTÜV-Leitstelle Fördertechnik (LFÖ) wurde der Erfahrungsaustauschkreis Fördertechnik (EAK-FÖ) mit der Überarbeitung des Merkblattes beauftragt. Vom EAK-FÖ wurde daraufhin eine Arbeitsgruppe aus Fachleuten gebildet, die sich aus Mitgliedern des VdTÜV rekrutierten.

Bei der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe wurde der Stand der Technik für Fahrtreppen und Fahrsteige ermittelt und die Struktur des neu zu erstellenden Merkblattes festgelegt. Es wurde im Konsens beschlossen, dass die einzelnen Mitglieder des Gremiums für jeweils vorher bestimmte Abschnitte des Merkblattes Änderungsvorschläge erarbeiten, die dann in der nächsten Sitzung beraten werden sollten. Damit war sichergestellt, dass die Überarbeitung effektiv und mit relativ geringem Zeitaufwand erfolgen konnte.

Die Vorschläge wurden in der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe beraten, wobei sich während der Konferenz noch weitere notwendige Feinabstimmungen ergaben. Die erforderlichen Nacharbeiten sind in der Zwischenzeit erfolgt, und inzwischen ist auch alles zu Papier gebracht. Der Entwurf des überarbeiteten Merkblattes wird in der nächsten Sitzung des EAK-FÖ endgültig abgestimmt. Danach erfolgt die Vorstellung in der VdTÜV-Leitstelle „Fördertechnik“, im Anschluss kann dann die endgültige Veröffentlichung erfolgen.

## Zusammenfassung

Die gewählte Vorgehensweise zur Überarbeitung des Merkblattes hat sich als sehr effektiv erwiesen. Es wurde mit relativ wenig Zeitaufwand äußerst schnell ein Ergebnis erzielt, das für die zukünftigen Prüfungen an Fahrtreppen und Fahrsteigen einen einheitlichen Standard definiert.



Das neue Merkblatt Fördertechnik 1504



## Ernst-A. Siekhans

Aufzüge, Fördertechnik, Maschinen, Elektrotechnik, Arbeitsschutz, Arbeitsmedizin

## Kontakt:

Telefon +49 30 760095-550  
Telefax +49 30 760095-551  
ernst.siekhans@vdtuev.de

# Aktuelle Themen der Kerntechnik –

## Erstes VdTÜV-Forum Kerntechnik

Forums-Veranstaltungen als neutrale Plattform für einen offenen Meinungs- und Gedankenaustausch zwischen den an einem Forums-Thema interessierten Akteuren und Interessengruppen aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Fachöffentlichkeit sind für den VdTÜV nichts prinzipiell Neues. Veranstaltet wurden VdTÜV-Foren zu Themen wie EU-Binnenmarktpolitik, EU-Dienstleistungsrichtlinie, Deregulierung, Technikfolgenabschätzung, Gerätesicherheit, Maschinenrichtlinie, Akkreditierung/Zertifizierung, Gefahrguttransport, Sicherheit im Straßenverkehr usw. schon zu den Zeiten, als die Bundespolitik noch in Bonn residierte. Kennzeichnend für die vorgenannten VdTÜV-Forums-Themen ist deren starke Verflechtung mit zeitgleich anstehenden politischen Meinungsbildungsprozessen, zu denen sich der VdTÜV auf geeignete Weise öffentlich artikulieren wollte. Auf dem Sektor „Kerntechnik und Strahlenschutz“ wurde der VdTÜV bislang nicht in vergleichbarer Weise mit einschlägigen Forums-Veranstaltungen aktiv. Mit dem am 25. und 26.02.2008 in Berlin veranstalteten ersten VdTÜV-Forum Kerntechnik wurde also konzeptionelles Neuland betreten. Das Forum Kerntechnik stand unter dem Generalthema „Aktuelle Aspekte im Aufsichts- und Genehmigungsverfahren“.

Vergleicht man Konzept und Schwerpunkte der ersten VdTÜV-Forums-Veranstaltung mit anderen TÜV-internen und TÜV-externen kerntechnischen (Fach)veranstaltungen, so lassen sich folgende Besonderheiten

### Wer waren die Teilnehmer?

An der Forumsveranstaltung haben insgesamt 171 Personen teilgenommen, davon

- > 78 Teilnehmer aus dem Kreis der TÜV und des VdTÜV
- > 4 Teilnehmer aus dem Kreis der GRS und des ISTec
- > 22 Teilnehmer aus dem Kreis der Kraftwerksbetreiber
- > 4 Teilnehmer aus dem Kreis der Hersteller von Kraftwerkskomponenten
- > 31 Teilnehmer aus dem Kreis der Bundes-/Landesbehörden KTA- und RSK-Geschäftsstelle und der HSK
- > 3 Teilnehmer aus dem Kreis der Abgeordneten/Mitarbeiter des Deutschen Bundestages sowie
- > 29 Teilnehmer von verschiedenen weiteren Institutionen (Ingenieurunternehmen, Forschungsinstitute/-anstalten, Landesämter, Anwaltskanzlei, GfS-Simulatorzentrum) sowie inzwischen im Ruhestand befindliche ehemalige Behörden- und TÜV-Mitarbeiter

erkennen: Die VdTÜV-Forums-Veranstaltung präferiert kein spezielles Thema, sondern widmet sich sowohl Fragestellungen übergeordneter Art wie auch Fachthemen, die dem Erkenntnisfortschritt auf dem gesamten Sektor „Kerntechnik und Strahlenschutz“ entstammen und mit denen die VdTÜV-Mitglieder in verstärktem Maße erst seit vergleichsweise kurzer Zeit konfrontiert sind. Die VdTÜV-Forums-Veranstaltung ähnelt unter diesen Aspekten der Veranstaltungsreihe EUROSAFE (GRS, IRSN, AIB Vinçotte) oder der Jahrestagung Kerntechnik (Deutsches Atomforum), allerdings ist die Themenfülle beim VdTÜV-Forum geringer. Eine Vergleichbarkeit mit sonstigen periodisch stattfindenden kerntechnischen Tagungen ist andererseits kaum gegeben, weil die letztgenannten Veranstaltungen spezielle Fragestellungen im Fokus haben.

Ausschlaggebend dafür, dass sich der VdTÜV in einer Spätphase der Kernenergienutzung veranlasst sah, das VdTÜV-Forum Kerntechnik als neue Veranstaltungsreihe zu etablieren, ist nach den Worten des VdTÜV-Vorsitzenden Dr. Rettig die Erkenntnis aus Diskussionen mit wichtigen Entscheidungsträgern aus Politik oder Verwaltung, „dass die Rolle und die Bedeutung der TÜV im atomrechtlichen Aufsichts- und Genehmigungsverfahren nicht immer und bei allen so gesehen wird, wie sie ist“.<sup>1</sup> Dem VdTÜV-Forum Kerntechnik ist daher auch die Aufgabe zugeordnet, „die Rolle der TÜV besser zu kommunizieren und auch gegenüber den nicht direkt im Verfahren arbeitenden Kreisen deutlich zu machen“.

### Vortragsthemen übergeordneter Art beim ersten VdTÜV-Forum Kerntechnik

- > Die Rolle der TÜV-Organisationen im Aufsichts- und Genehmigungsverfahren (Dr. Guido Rettig, Vorsitzender des Präsidiums des VdTÜV)
- > Zukunft der Kerntechnik im Blickfeld Klimaschutz (PStSekt Michael Müller/BMU als Keynote-Speaker)
- > Neues kerntechnisches Regelwerk und Anlagensicherheitsverordnung – und was dann? (Rudolf Wieland/TÜV NORD SysTec und TÜV NORD Systems)
- > Internationale Anforderungen an die Verfolgung und Bewertung von Ereignissen – gut aufgestellt oder Handlungsbedarf? (Albert Seibold/TÜV SÜD Energietechnik GmbH Baden-Württemberg)
- > Zukunft in Deutschland – was passiert die nächsten 10 Jahre? (Lars Thomsen, future matters™ – Büro für Innovation und Zukunftsforschung)





Dr. Guido Rettig bei der Eröffnung des VdTÜV-Forums Kerntechnik



Offener Meinungs- und Gedankenaustausch:  
am Mikrofon Michael Sailer, Öko-Institut

Hinzu kam der sich weniger mit einem „Thema übergeordneter Art“ als mit einem „Langzeitthema“ befassende Vortrag „Erforderliche Maßnahmen zur Errichtung des Endlagers Schacht Konrad“ (Dr. Henning Rösel/ Bundesamt für Strahlenschutz).

#### Fachspezifische Themenblöcke

„Erfahrungen aus dem Betrieb von Kernkraftwerken“ mit folgenden Einzelthemen:

- > Zuverlässigkeit auch eine Frage der Kommunikation (Dr. Wolfgang Cloosters/Ministerium für Soziales, Gesundheit, Familie, Jugend und Senioren des Landes Schleswig-Holstein)
- > Einsatz von Metalldübeln in Kernkraftwerken – Qualitätsprobleme? (Dr. Rüdiger Meiswinkel, E.ON Kernkraft GmbH)
- > Umsetzung probabilistischer Analysen im atomrechtlichen Aufsichtsverfahren (Thomas Wildermann, Umweltministerium des Landes Baden-Württemberg)

„Einsatz digitaler Leittechnik im Reaktorschutzsystem“ mit folgenden Einzelthemen:

- > Architektur, Auslegung und Bau eines digitalen Sicherheitssystems (Dr. Arnold Graf, AREVA NP GmbH)
- > Qualifikation digitaler Leittechnik für den Einsatz im Sicherheitssystem von Kernkraftwerken, Anforderungen an die Auslegung (Dr. Detlev Haake, TÜV NORD SysTec)
- > Moderne Wartentechnik im Kernkraftwerk Isar 1 (Frank Reuschel, E.ON Kernkraft Kernkraftwerk Isar)

„Alterungsmanagement“ mit folgenden Einzelthemen:

- > Umsetzung der RSK-Empfehlung zum Alterungsmanagement (Dr. Günter König, EnBW Kernkraftwerk Neckarwestheim)
- > Anforderungen an ein modernes Alterungsmanagement in Kernkraftwerken (Wolfgang Hienstorfer, TÜV SÜD Energietechnik GmbH Baden-Württemberg)
- > Status zum Alterungsmanagement in der Schweiz (Dr. Susanne Schulz, Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen, Schweiz)
- > Überwachungskonzept der hessischen Aufsichtsbehörde für das Kernkraftwerk Biblis (Lothar Frischholz, Hessisches Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz)
- > Personalalterung – eine Herausforderung an Ausbildung und Rekrutierung (Helmut Helmers, Geschäftsführer TÜV NORD EnSys Hannover)

Das Veranstaltungskonzept und die Themenwahl stießen auf eine überaus positive Resonanz bei den Veranstaltungsteilnehmern.

Das VdTÜV-Forum Kerntechnik wird im jährlichen Rhythmus fortgeführt. Als Termin der zweiten Forums-Veranstaltung wurde der 16. und 17.03.2009 bekannt gegeben. Tagungsort wird wieder Berlin sein.

<sup>1</sup> Im Artikel „Gewährleistung der kerntechnischen Sicherheit vor dem Hintergrund möglicher Reformen der Atomverwaltung“ auf den Seiten 23 ff des VdTÜV-Geschäftsberichts 2006/07 wird hierauf teilweise eingegangen.



**Hermann Staudt**

Kerntechnik, Röntgenanlagen,  
Strahlenschutz

**Kontakt:**

Telefon +49 30 760095-530  
Telefax +49 30 760095-531  
hermann.staudt@vdtuev.de

# Vielfältige Bestimmungen erfordern bessere Kontrollen –

## Die Arbeit der Interessengemeinschaft der Benannten Stellen (Notified Bodies) für Medizinprodukte (IG-NB)

Umfangreiche europäische Richtlinien erhöhen die Anforderungen an Medizinprodukte. Für die Hersteller bedeutet dies einen beträchtlichen Mehraufwand. Sie müssen die Qualität und Sicherheit ihrer Erzeugnisse nachweisen und für eine Vielzahl dieser Medizinprodukte auch die angewendeten Herstellungsverfahren dokumentieren. Benannte Stellen prüfen und bestätigen die korrekte Umsetzung und Anwendung der gesetzlichen Richtlinien durch die Hersteller. Akkreditiert werden die Benannten Stellen durch die Zentralstelle der Länder für Gesundheitsschutz bei Arzneimitteln und Medizinprodukten (ZLG) und die Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS).

Die Benannten Stellen befinden sich als akkreditierte Zertifizierungsstellen im Spannungsfeld zwischen den Herstellern der Medizinprodukte, den Zentralstellen und weiteren Behörden wie zum Beispiel dem Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM). Im Oktober 2005 gründeten neun von sechzehn Benannten Stellen die Interessengemeinschaft der Benannten Stellen (IG-NB). Der Einfluss europäischer Richtlinien auf die nationale Gesetzgebung machte es nötig, sich stärker untereinander auszutauschen und abzustimmen.

### Vernetzung über VdTÜV-Gremienportal

Administrativ und technisch wird die IG-NB vom VdTÜV betreut. Mit dem VdTÜV-Gremienportal steht der Interessengemeinschaft eine geeignete Infrastruktur zur Verfügung, um Dokumente und Informationen auszutauschen. Über das Gremienportal erhalten die Mitglieder der IG-NB auch noch alle weiteren für sie relevanten Mitteilungen aus der Tätigkeit des VdTÜV. Durch diese hervorragende Vernetzung haben die Benannten Stellen einen besseren Zugang zu umfassenden Informationen. Die Anforderungen an diese Notifizierte Stellen haben in den letzten zehn Jahren erheblich zugenommen. Als Beispiel hierfür sind die Qualitätsanforderungen an die Auditoren zu nennen. Im Zuge der Konformitätsbewertungsverfahren sind die Benannten Stellen nämlich in der Pflicht, die korrekte Umsetzung und Anwendung der gesetzlichen Richtlinien durch die Hersteller zu prüfen und zu bestätigen.

Die Meetings der IG-NB-Mitglieder im Jahr 2006 konzentrierten sich im Wesentlichen auf die Überarbeitung der Akkreditierungsregeln für die Zertifizierungsstellen. Im Jahr 2007 wurde ein erster Kontakt zum Team-NB hergestellt. Als europäischer Notified-Bodies-Verband vertritt er die Interessen seiner Mitglieder in Brüssel. Ziel des Gesprächs war, die



Die Webseite [www.ig-nb.de](http://www.ig-nb.de) ist seit Anfang 2008 online

einschlägigen Themen wie z.B. Akkreditierungsregeln für eine engere Kooperation zu identifizieren. Des Weiteren stimmten die IG-NB-Mitglieder untereinander verschiedene Aktionen ab, um wieder eine Besetzung des seit ca. zwei Jahren vakanten Technischen Sekretariats der NB-Med-Gruppe zu erreichen. In einem ersten Arbeitsprogramm wurde zudem festgelegt, Mindestanforderungen für die Qualifikation von Auditoren und Fachexperten zu erstellen.

#### Expertenwissen für die Zukunft

Im Juni 2007 fand eine erste Arbeitssitzung zum Thema „Konsultationsverfahren“ statt. Der Workshop mit ca. 25 Teilnehmern wurde von der IG-NB gemeinsam mit dem BfArM organisiert. Im Rahmen des Workshops berichteten die Benannten Stellen über ihre Erfahrungen und das BfArM stellte die erforderlichen Schritte des Verfahrensablaufs vor. Ziel der Veranstaltung war, Abläufe und Erfordernisse transparenter darzustellen, um eine effizientere Zusammenarbeit zu erreichen. Ein weiteres wichtiges Ereignis war ein Treffen mit Vertretern des Bundesministeriums für Gesundheit, bei dem die Arbeit und die Ziele der Interessengemeinschaft vorgestellt wurden.

Außerdem verständigten sich alle Mitglieder darauf, dass die IG-NB mit einem professionellen Webauftritt und einem Informations-Flyer eine größere Außenwirkung erzielen soll. Seit Anfang 2008 ist die Interessengemeinschaft online: [www.ig-nb.de](http://www.ig-nb.de); über diese Webseite kann auch der Flyer abgerufen werden.

Für das Jahr 2008 hat die IG-NB einen weiteren Workshop in Kooperation mit dem BfArM geplant; des Weiteren soll der Katalog mit Mindestanforderungen für die Qualifikation abschließend erstellt und mit der ZLG abgestimmt werden. Ferner sind die Kontakte zu Herstellern, Herstellerverbänden und Ministerien auszubauen und zu pflegen. Zudem möchte die IG-NB aktiv bei der Gestaltung von gesetzlichen Regelwerken mitwirken und am zielorientierten Input der entsprechenden Gremien mitarbeiten.



**Pia Kathöfer**

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit,  
Medizinprodukte

**Kontakt:**

Telefon +49 30 760095-330

Telefax +49 30 760095-331

[pia.kathoefer@vdtuev.de](mailto:pia.kathoefer@vdtuev.de)

# Aktualität Technischer Regeln sorgt für höchste Sicherheitsstandards

Seit der Freischaltung des neuen VdTÜV-Internetportals im Oktober 2006 existiert auch ein Online-Shop für die Technischen Regeln des VdTÜV. Besucher der Plattform können im Shop in den Listen der Merkblätter und Bauteilprüfblätter stöbern, ohne andere Verlagsseiten besuchen zu müssen, aber vor allem kann man sich im VdTÜV-Portal jederzeit einen Überblick über die zurzeit gültigen Regeln des VdTÜV verschaffen. Bei Bedarf können die Dokumente online bestellt oder auch direkt heruntergeladen werden.

Die Einrichtung des Online-Shops war eine umfangreiche Aufgabe, zumal rund 1.400 existierende Dokumente gesichtet und erfasst werden mussten. Sämtliche Regeln wurden bei dieser Gelegenheit auf ihre Aktualität geprüft. Darunter sind auch ca. 375 Werkstoffblätter und rund 600 Bauteilprüfblätter, bei denen es sich dem Wesen nach um Kurzfassungen von Sachverständigengutachten bzw. Gutachten von Prüfstellen handelt. Die Blätter unterliegen einer ständigen Kontrolle und werden kontinuierlich aktualisiert. Die Bauteilprüfblätter verlieren durch Zeitablauf automatisch ihre Gültigkeit, sofern keine Verlängerung mit Neuaufgabe erfolgt. Bei allen in der Datenbank erfassten Dokumenten ist gewährleistet, dass abgelaufene Prüfblätter automatisch aus der Listung im Shop fallen.

## VdTÜV-Merkblätter – umfassend und anerkannt

Der VdTÜV hat gemäß seiner Satzung unter anderem den Auftrag, eine möglichst einheitliche Handhabung der technischen Überwachung herbeizuführen und die gesammelten Erfahrungen allen beteiligten Stellen zugänglich zu machen. In der Praxis vollzieht sich dieser Erfahrungsaustausch hauptsächlich in VdTÜV-Gremien. Hier werden all die Fragen diskutiert, zu denen das Regelwerk keine Aussagen enthält oder wenn Ermessensspielräume offen geblieben oder Präzisierungen notwendig geworden sind.

Die VdTÜV-Merkblätter dienen unter anderem der Information der „Beteiligten Stellen“. Ursprünglich waren es „Merkblätter“ im eigentlichen Sinne des Wortes, die es dem prüfenden Sachverständigen ermöglichen sollten, sich in einer speziellen Frage an der Auffassung der Mehrheit der Fachwelt orientieren zu können, damit die eigene Entscheidung leichter fiel. Im Laufe der Zeit erschien es zweckmäßig, Informationen auch dann in die bewährte Form eines VdTÜV-Merkblattes zu bringen, wenn ihr Inhalt über den mehr oder weniger unverbindlichen Rahmen eines „Merk-

blattes“ hinausging. Der Begriff „VdTÜV-Merkblatt“ weist heute allein auf die vom VdTÜV zusammengestellte Sammlung von Informationen hin. Vielfach ist der Inhalt eines Merkblattes mit anderen Stellen abgestimmt bzw. vereinbart. Aus der Präambel geht jeweils hervor, wenn es sich um ein solch breit abgestimmtes Merkblatt handelt, denn die an der Erarbeitung des Merkblattes beteiligten Stellen sind dann dort jeweils namentlich aufgeführt. Für die große Akzeptanz der VdTÜV-Merkblätter spricht, dass in Bekanntmachungen des Bundes, in Runderlassen der Länder, aber auch in anderen Vorschriften und Regelwerken auf sie verwiesen wird.

## VdTÜV-Merkblätter auf dem Prüfstand

Die Merkblätter sind in 21 Reihen gegliedert, bezeichnet nach dem Fachgebiet (z. B. Aufzüge, Dampfkessel, Fahrzeug und Mobilität, Tankanlagen etc.). Zurzeit gibt es ca. 180 gültige VdTÜV-Merkblätter, die auf der Internetseite gelistet sind. Weitere 30 bis 40 Merkblätter wurden nach inhaltlicher Prüfung beim Start des Online-Shops zurückgezogen oder vorerst aus dem offiziellen Verkauf genommen, da sie nicht mehr dem Stand der Technik entsprachen bzw. wegen geänderter Gesetzeslage überarbeitet werden müssen. Alle zur Disposition stehenden Merkblätter wurden an die zuständigen Arbeitsgremien verwiesen. Zahlreiche Neuausgaben konnten 2007 wieder veröffentlicht werden und einige umfangreiche Merkblätter, unter anderem aus dem Bereich „Fahrzeug und Mobilität“, stehen kurz vor ihrer Publikation. Bis zum Jahresende soll die Aktualisierung auf allen Arbeitsgebieten abgeschlossen sein.

## „Alte“ Technische Regelwerke – immer noch aktuell

Auch nach Inkrafttreten der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) am 1. Januar 2003 haben die „alten“ Technischen Regeln hinsichtlich der betrieblichen Anforderungen noch so lange Gültigkeit, bis sie durch „neue“ Technische Regeln, die der „Ausschuss für Betriebssicherheit“ (ABS) ermitteln soll, abgelöst werden.

Der VdTÜV veröffentlichte 2007 die nach vier Jahren wieder notwendig gewordenen Neuausgaben der Taschenbücher „Technische Regeln für Aufzüge“, „Technische Regeln für Dampfkessel“ und „Technische Regeln für Druckgase“. Neben der verkleinerten Wiedergabe der bisherigen TRA/TRD/TRG wurden die fachlich zugehörigen Rechtsverordnungen und Verbändevereinbarungen aktualisiert, die bis dahin verabschiedeten „Technischen Regeln Betriebssicherheit“ (TRBS) eingefügt und das

TRA-Taschenbuch auch um relevante DIN-EN-Normen ergänzt. Im April 2008 folgte die Neuauflage des Taschenbuches „Technische Regeln für brennbare Flüssigkeiten“. Alle Ausgaben stellen dem Praktiker ein abgeschlossenes, handliches Regelwerk zu den einzelnen Arbeitsgebieten zur Verfügung.

#### VdTÜV-internes Regelwerk „TÜVIS“

Diese oben genannten Technischen Regeln sind der gesamten Öffentlichkeit zugänglich. Daneben gibt der VdTÜV unter dem Oberbegriff „TÜVIS“ auch noch ein umfangreiches Loseblattwerk heraus, das nur den VdTÜV-Mitgliedern zur Verfügung steht. Dieses verbandsinterne Standardwerk deckt alle Arbeitsgebiete ab, auf denen die TÜV tätig sind. Die gesamte Sammlung umfasst mittlerweile rund 100 Ordner, die regelmäßig durch Ergänzungslieferungen aktualisiert werden. Die TÜVIS-Prüfgrundlagen sind Arbeitsmittel für Sachverständige und enthalten neben den einschlägigen Bestimmungen (Verordnungen, Technische Regeln, Unfallverhütungsvorschriften, Normen etc.) auch zusätzliche „interne“ VdTÜV-Merkblätter, Auslegungen und Erläuterungen, die von Fachgremien erarbeitet worden sind. Erworbene Nachdrucklizenzen ermöglichen es, auch Merk- und Arbeitsblätter anderer regelsetzender Verbände in das Loseblattwerk TÜVIS aufzunehmen. Den Mitgliedern wird somit für jedes einzelne Arbeitsgebiet eine einmalige Sammlung geboten, die ihnen vor allem die eigene zeitaufwendige Recherche erspart.



Der Online-Shop für die Technischen Regeln des VdTÜV:  
[www.vdtuev.de/publikationen](http://www.vdtuev.de/publikationen)

Erfahrungsaustausch und Dienstleistung



**Sigrid Wegner**  
 Regelwerke, TÜVIS, Merkblätter

**Kontakt:**  
 Telefon +49 30 760095-450  
 Telefax +49 30 760095-451  
[sigrid.wegner@vdtuev.de](mailto:sigrid.wegner@vdtuev.de)

# Das VdTÜV-Portal –

## Zukunftsorientiertes Werkzeug für Wissensbildung und aktuelle Informationen

Wissen sichert technologischen Vorsprung und ermöglicht eine noch größere Sicherheit von Produkten, Produktionsverfahren und Anlagen. Wesentliche Voraussetzungen dafür sind die Verfügbarkeit fachspezifischen Wissens und aktueller Informationen. Das VdTÜV-Portal macht sicherheitsrelevante Informationen zeit- und ortsunabhängig verfügbar. Die Plattform ergänzt die klassische Gremienarbeit und ermöglicht die schnelle und umfassende Verbreitung von Arbeitspapieren und Beratungsergebnissen. Darüber hinaus umfasst die Datenbank des VdTÜV-Portals eine Vielzahl von Dokumenten, die durch spezifische Ordnungs- und Suchfunktionen gezielt gesichtet, sofort ausgedruckt oder heruntergeladen werden können. Das Portal besitzt zukunftsweisende Bedeutung, zumal mit der Öffnung des Überwachungsmarktes auch die Anforderungen an den Verband gestiegen sind. Die damit einhergehende zunehmende Ausrichtung als Branchenverband ist eine Herausforderung, der sich der VdTÜV gerne stellt.

### Die verschiedenen Bereiche des VdTÜV-Portals

Nach einer Bedarfsanalyse und Optimierung aller Prozesse hat der Verband vor drei Jahren mit der Einführung eines Dokumentenmanagementsystems (DMS) den Grundstein für das heutige VdTÜV-Portal gelegt. Das Ergebnis ist ein Internetportal, das sich zu Zeiten des Web 2.0 nicht zu verstecken braucht. Einfach zu bedienende Funktionen und die personalisierte Präsentation der Gremienmitarbeiter setzen in der Verbändelandschaft Zeichen.

Das Portal gliedert sich in folgende Bereiche:

- > Homepage mit Nachrichten aus der Branche, Veranstaltungstermine, allgemeine Informationen zum Verband und ein Info-Service zu speziellen Themen sowie Downloads für die Presse
- > Online-Shop mit Bauteilprüfblättern, Werkstoffblättern, VdTÜV-Merkblätter und Publikationen der Reihe „Recht & Technik“
- > Gremienportal zur Bereitstellung und Verteilung gremienrelevanter Unterlagen und zur dokumentierten Kommunikation der Gremienmitglieder
- > Mitgliederbereich mit „Monitor“, TÜV-Nachrichten, rechtliche Informationen für Verwaltungen und allgemeine Informationen über verbandsinterne Gremien

Die Homepage und der Online-Shop stehen der gesamten interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung. Für das Gremienportal und den Mitglie-

derbereich ist ein personalisierter Zugang notwendig. Der Zugang zum Gremienportal erfolgt über eine persönliche Einladung, der Mitgliederbereich steht allen Verbandsmitgliedern und ihren Mitarbeitern offen.

### Das Gremienportal

Weit über 100 Gremien mit mehr als 2.000 Teilnehmern werden gegenwärtig über das Gremienportal von den VdTÜV-Mitarbeitern betreut. Jedes Gremienmitglied erhält aus seinem Gremium aktuelle Informationen, neueste Dokumente, aktuelle Termine, spezifische Links und Beiträge anderer Gremienmitglieder. Jeder kann selbst bestimmen, in welcher Frequenz (sofort bis monatlich – oder sogar nie) die E-Mail übermittelt werden soll. Es besteht zudem die Wahlmöglichkeit, sich Benachrichtigungen mit Link oder mit angehängten Dokumenten schicken zu lassen. Vielfältige Volltext-Suchfunktionen erleichtern das Auffinden der einschlägigen Dokumente. Gremienspezifische Informationen und Kontaktdaten anderer Mitglieder sind in diesem Portal ebenfalls verfügbar. Außerdem haben die Mitglieder die Möglichkeit, sich aktiv in den Meinungsbildungsprozess einzuschalten und sich so untereinander auszutauschen.

### Der Mitgliederbereich

Exklusiv für Verbandsmitglieder bietet das VdTÜV-Portal zahlreiche Services zur Informations- und Wissensbildung:

- > Der „Monitor“ informiert zeitnah über aktuelle Gesetzgebungsverfahren oder Gesetzgebungsvorhaben in Berlin und Brüssel und stellt die entsprechenden Dokumente zum Download bereit
- > Die „Verbandsnachrichten“ enthalten aktuelle Informationen aus den verschiedenen Arbeitsbereichen
- > Rechtliche Hintergrundinformationen für Verwaltungen der Bereiche Arbeits- und Sozialrecht, Markenschutz, Wettbewerbs- und IKT-Recht sowie Wirtschafts- und Europarecht
- > Informationen über die verbandsinternen Gremien, die Vorsitzenden, Ansprechpartner, Aufgabengebiete, Sitzungen und Ergebnisse

Alle Inhalte dieses Mitgliederbereichs können auch als E-Mail-Newsletter abonniert werden. Der Nutzer erfährt so umgehend von der Bereitstellung neuer Dokumente und ist somit stets zeitnah informiert. Um die Fülle der Informationen einzuschränken, kann das Abonnement auf Sachgebiete begrenzt werden und auch die Frequenz der Mitteilungen lässt sich individuell festlegen.

## Das VdTÜV-Portal



aktuelle Informationen und Regelwerke  
für die interessierte Öffentlichkeit

Wissenspool  
für VdTÜV-Mitglieder

Geschlossene Arbeitsgruppen  
für Gremienmitarbeiter

Das VdTÜV-Portal:

maßgeschneiderte Informationen zu jeder Zeit an jedem Ort

Die vielfältigen Funktionen des VdTÜV-Portals werden ständig an die Bedürfnisse der Benutzer angepasst; die vielen Anregungen der Anwender sind dabei wertvolle Hilfen. Das Ziel ist eine Internet-Plattform für effektives, flexibles und maßgeschneidertes Informations- und Wissensmanagement. Ein neu entwickeltes Modul soll z. B. freigegebenen Betreuern schon bald die Bearbeitung einer Werkstoffdatenbank ermöglichen. Für die Zukunft geplant ist außerdem – an die Optik des Gremienportals angelehnt – das Loseblattwerk „TÜVIS“ als CD-ROM-Version.



**Claudia Taurus**

TÜVIS, Mediengestaltung,  
Datenmanagement, Internetportale

**Kontakt:**

Telefon +49 30 760095-420

Telefax +49 30 760095-421

claudia.taurus@vdtuev.de

# Mensch und Technik

Politik und Kommunikation

Erfahrungsaustausch und Dienstleistung

Mensch und Technik

*„Mit der Theorieprüfung am PC sollen insbesondere junge Fahranfänger noch besser auf das reale Verkehrsgeschehen vorbereitet werden und somit ein weiterer Beitrag zur Senkung des Unfallrisikos in dieser Altersgruppe geleistet werden.“*



# Mehr Unfälle und Schäden bei Aufzugsanlagen im Jahr 2007

## Meldungen der Jahre 2005/2006 und 2007 im Vergleich

Meldungen	2005/2006	2007
ausgewertete Berichte	42/49	57
Tödliche Verletzungen	9/2	8
Unfallverletzungen	28/39	33
Schäden/gefährliche Zustände ohne Unfallverletzungen oder Unfalltod	7/14	19

Atemberaubend schnell rauschte die Aufzugsanlage in die Tiefe. Ein heftiges Gefühl in der Magengrube war zu spüren, danach lautes Krachen, Splittern und Schreie. Jeder kennt diese gespenstische Vorstellung, die jedoch jeder Realität entbehrt. Zahlreiche Sicherheitseinrichtungen an Aufzugsanlagen, aber auch die regelmäßigen Prüfungen von Aufzugsanlagen durch die TÜV verhindern solche Unglücke. Dennoch geschehen Jahr für Jahr Unfälle, bedauerlicherweise auch tödliche, mit Aufzugsanlagen.

### Meldepflicht wird oft ignoriert

Nach den Festlegungen im § 18 der Betriebssicherheitsverordnung hat der Betreiber einer überwachungsbedürftigen Anlage, wozu auch Aufzugsanlagen gehören, jeden Unfall und Schaden unverzüglich an die zuständige Behörde zu melden. Für alle Fälle, in denen ein Mensch getötet oder verletzt wurde gilt dies sowieso, aber die Anordnung gilt auch dann, wenn Bauteile oder sicherheitstechnische Einrichtungen versagt haben oder beschädigt worden sind. Dieses Verfahren hat sich bisher aber nicht durchgesetzt, weil es oft einfach ignoriert wird. Da sich aus den Meldungen über Schäden und Unfälle Erkenntnisse für den Betrieb von Aufzugsanlagen ableiten lassen, ist eine zentrale Sammlung und Auswertung der Meldungen aber notwendig und sinnvoll. Die für die Prüfung von Aufzugsanlagen „Zugelassenen Überwachungsstellen“ (ZÜS) haben deshalb beschlossen, die von ihnen durchgeführten Schadens- und Unfalluntersuchungen an die Geschäftsstelle des AK2 Aufzugsanlagen des EK ZÜS (AK 2) beim VdTÜV zu melden.

Hier werden die Meldungen gesammelt und über das Gremienportal des VdTÜV erhalten alle Mitglieder des AK 2 zeitnah die entsprechenden Informationen. Bei den regelmäßig stattfindenden Sitzungen des AK 2 werden die Meldungen über Schäden und Unfälle diskutiert und bewertet. Die Geschäftsstelle recherchiert außerdem regelmäßig Pressemeldungen über Unfälle mit Aufzugsanlagen, um sie mit den eingegangenen Meldungen abzugleichen. Parallel dazu sammelt auch der Fachverband „Aufzüge und Fahrtreppen“ (VFAuF) des VDMA Meldungen über Unfälle und Schäden. Die beim VdTÜV und beim VFAuF eingegangenen Meldungen werden zusammengeführt und gemeinsam ausgewertet.

### Unfall- und Schadensmeldungen des Jahres 2007

Im Jahr 2007 wurden insgesamt 57 Meldungen ausgewertet. Die Zahl hat im Vergleich zu den Jahren 2005 und 2006 zugenommen. Dies resultiert

aus der Zunahme der Meldungen der zugelassenen Überwachungsstellen an die Geschäftsstelle. Dennoch lässt sich daraus keine absolute Zunahme der Ereignisse ableiten, weil unklar ist, wie viele Ereignisse tatsächlich gemeldet oder eben doch verschwiegen worden sind.

Im Einzelnen ereigneten sich:

- > 8 tödliche Verletzungen
- > 33 Unfälle
- > 19 Schadensfälle bzw. gefährliche Zustände ohne Personenschaden

Häufigste Unfallursachen

- > Stürze beim Betreten oder Verlassen des Aufzuges, weil die Stellung des Fahrkorbes nicht bündig war
- > Verletzungen durch Fahrkorb- oder Schachttüren (Quetschen, Scheren, Stoßen, Einklemmen)
- > Technische Fehler (z.B. Verschleiß, Alterung oder Korrosion an der mechanischen, elektrischen oder hydraulischen Ausrüstung)
- > Menschliches Fehlverhalten (z.B. Missbrauch, Manipulation oder Überlastung)

### Zusammenfassung

Die Auswertung der Schadens- und Unfallmeldungen erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Feststellbar ist jedoch, dass durch die Meldungen der ZÜS im Vergleich zu den Jahren 2005 und 2006 die Zahl der gemeldeten Vorfälle zugenommen hat. Vor allem die Entwicklung der Meldungen über Schäden und gefährliche Zustände muss sehr genau beobachtet werden. Hier ist eine deutliche Zunahme zu verzeichnen. Auch der Anteil der älteren Aufzugsanlagen (>25 Jahre) an der Gesamtzahl der Schadens- und Unfallereignisse muss weiterhin genau unter die Lupe genommen werden.

Eine wesentliche Ursache für Unfälle ist die nicht bündige Stellung des Fahrkorbs. Hier spielen insbesondere die Nutzung und der Betriebsort der Aufzugsanlage eine Rolle. Man denke dabei nur an ein Alten- oder Pflegeheim, wo Fehlstellungen des Fahrkorbes für Ältere und Kranke schnell zu gefährlichen Sturzfallen werden.

# PC-Prüfung – Mehr Sicherheit für Fahranfänger

## Startschuss für die bundesweite Einführung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung am PC



RD Rüdiger May, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

„Das neue, computergestützte System kann die Wissensabfrage erheblich verbessern und effektiver vor Manipulationen schützen“, so Regierungsdirektor Rüdiger May. Von Anbeginn seiner Tätigkeit im Herbst 2006 als Leiter des Referates S 31 (Straßenverkehrsrecht, Fahrlehrerrecht) im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat May die Einführung der PC-Prüfung maßgeblich unterstützt und vorangetrieben. Am 20. Dezember 2007 schließlich stimmte der Bundesrat der 17. Verordnung zur Änderung des GebOSt zu (Inkrafttreten am 13.02.2008). Unter der Vorgabe zur Wahrung der Kostenneutralität für den Fahrerlaubnisbewerber wurde mit diesem wichtigen Beschluss auch die Deckung der finanziellen Aufwendungen für die Technischen Prüfstellen fixiert.

Mit der Theorieprüfung am PC sollen insbesondere junge Fahranfänger noch besser auf das reale Verkehrsgeschehen vorbereitet werden und somit ein weiterer Beitrag zur Senkung des Unfallrisikos in dieser Altersgruppe geleistet werden. Deutschland schließt mit Einstellung der Papierfragebögen zum internationalen Standard auf: In fast allen europäischen Staaten ist die Prüfung am Computer mittlerweile eingeführt. Die zusätzlichen Kosten für die Bewerber betragen 8,20 Euro netto, wobei 1,00 Euro für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Systems verwandt wird.

### Modellregion Berlin-Brandenburg

Sören Lehmann, ausgebildet an der Spremberger Fahrschule Ehrlich, ist der erste Prüfling Deutschlands, der – nach Abschluss der dreijährigen Revisionsphase – eine deutschsprachige Theorieprüfung am PC erfolgreich absolviert hat. Am 3. Januar 2008 bestand er seine Theorieprüfung an der DEKRA Niederlassung in Cottbus. An diesem Tag erfolgte in Cottbus der Startschuss für die flächendeckende Einführung der elektronischen Theorieprüfung in Brandenburg. Im zweiten Quartal, am 01.04.2008, zog

Berlin mit, nachdem sich beide in diesem Bundesland zugelassenen Prüforganisationen TÜV Rheinland und DEKRA mit den zuständigen Landesbehörden und dem Berliner Fahrlehrerverband unter der Leitung ihres ersten Vorsitzenden, Herrn Peter Glowalla, entsprechend abgestimmt hatten. Die Hansestadt Bremen wird sich im Juli 2008 anschließen.

Anfang des kommenden Jahres, am 1. Januar 2009, und damit immer noch ein Jahr früher als bundesweit vorgesehen, gehen auch die Länder Hamburg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt mit der Theorieprüfung an den Bildschirm. Mittlerweile befassen sich weitere Bundesländer mit der vorgezogenen Einführung: Keiner, so scheint es, will der Letzte sein. Stichtag zur bundesweit flächendeckenden Einführung ist der 1. Januar 2010 – soweit die erste Stufe, d.h. die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung am PC (TFEP). Mit der zweiten Stufe zum 1. Januar 2011 soll die Optimierte Fahrerlaubnisprüfung am PC (OTFEP) Einzug an den Technischen Prüfstellen von TÜV und DEKRA halten. Neben den jedermann bekannten Text- und Bildfragen sollen der Planung nach auch neue Formate zum Einsatz gebracht werden – beispielsweise die Darstellung von Verkehrssituationen mit bewegten Bildern.

In ständiger Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind am OTFEP-Projekt die arge tp 21, die Technischen Prüfstellen von TÜV und DEKRA, die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), die Bundeswehr (ZMK) sowie Vertreter einzelner Bundesländer, insbesondere aus Brandenburg, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz, aktiv beteiligt. Die Fachaufsicht für die TPs zum Gesamtkomplex Theoretische Prüfung oblag den Federführenden der VdTÜV-Gremien Arbeitskreis Fahrerlaubnisfragen (AK-FF), Herrn Dipl.-Ing. Jörg Biedinger vom TÜV NORD sowie AG Theorie, Herrn Dipl.-Ing. Christoph Kleutges vom TÜV Rheinland.

### Sekundenschnelle Aktualisierung des Fragenpools

Zurzeit befinden sich ca. 900 Theoriefragen aus dem Fragenkatalog im Prüfungseinsatz. Diese und weitere nicht „scharf geschaltete“ wurden und werden in VdTÜV-Arbeitsgruppen AG Theoretische Prüfung oder der AG Prüfungsbogen erstellt – d.h. es werden neue Fragen erarbeitet sowie Bestandsfragen, z.B. auf Grund einer neuen EU-Richtlinie, überarbeitet und angepasst. Nach wissenschaftlicher Untersuchung auch hinsichtlich sprachlich-pädagogischer Aspekte können mit Einführung der computergestützten Prüfung Theoriefragen fortan leichter verändert,



Bietet keine Manipulationsmöglichkeit: das Prüfungs-Tablet

klarer formuliert und schneller ersetzt sowie ausgewertet werden. Das Austauschen betroffener Fragen erfolgt dann im wahrsten Sinne des Wortes „per Knopfdruck“: Damit sind schnellstmögliche Anpassungen bzw. Aktualisierungen möglich, ohne dass Tausende von Prüfbögen zurückgezogen und eingestampft werden müssen, wie es heute noch gang und gäbe ist.

#### Lernen und begreifen statt Antworten pauken

Durch die variable Reihenfolge der Fragen in jeder Prüfung (sogenanntes „Random“-Verfahren) wird das reine Auswendiglernen von Antworten erheblich erschwert. Da sich durch dieses Verfahren jeder Bogen unterschiedlich zusammensetzt – der Bogen eigentlich gar nicht mehr existiert, bedingt dies für den Prüfling zwangsläufig eine intensivere Befassung mit den Verkehrsregeln und damit das Verstehen und Akzeptieren der Regeln: lernen und begreifen.

#### Schutz vor Manipulation

Mit der PC-Prüfung ist ein erheblich verbesserter Schutz gegen Manipulationen möglich. Bis heute gab und gibt es immer noch Fälle, in denen Theorieprüfungen durch unerlaubte Hilfsmittel erschlichen wurden – zum Beispiel durch den illegalen Erwerb der Lösungsschablonen.

#### Hohe Nutzerfreundlichkeit

Das Prüfprogramm ist sehr bedienerfreundlich: Der Bewerber muss kein EDV-Experte sein, sondern lediglich den Umgang mit Maus, Stick oder Touchscreen kennen. Dafür ist der Prüfung ein zweiminütiges Einführungs- bzw. Bedienungsprogramm vorgeschaltet. Der Kandidat sieht auf dem Bildschirm stets nur eine Frage, was die Konzentration durch das Vermeiden von Hin- und Herschauen zwischen den Fragen steigert. Vor Abgabe erinnert der PC gegebenenfalls an eine vergessene bzw. vom Kandidaten noch nicht beantwortete Frage. Erste Erfahrungen zeigen, dass auch am Computer unerfahrene Fahrerlaubnisbewerber keine Verständnisprobleme im Umgang mit der Prüfung am PC haben.

#### Verbesserung fremdsprachlicher Führerscheinprüfungen

Gemäß Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sind fremdsprachige Prüfungen erlaubt. Die zurzeit in Deutschland herangezogenen Papierbögen in elf Fremdsprachen sind an die PC-Prüfung angepasst worden. Inzwischen wird für lese- und rechtschreibschwache Kandidaten eine audiounterstützte Fassung angeboten. Grundsätzlich ist mit der Theorieprüfung



Der Bewerber muss kein EDV-Experte sein, sondern lediglich den Umgang mit Maus, Stick oder Touchscreen kennen

am PC auch die Abschaffung der einwirkungsgeneigten Dolmetscherprüfung möglich.

#### Unterstützung für die Fahrlehrer durch Fehlerprotokolle

Nach Auswertung erhält der Prüfling ein Fehlerprotokoll ausgedruckt, sodass er im Falle eines „nicht bestanden“ für die Wiederholungsprüfung gezielt mit seinem Fahrlehrer lernen kann.

#### Blick nach vorn

Die Optimierte Theoretische Prüfung am PC ist ein zukunftsorientiertes, von einer interdisziplinären Expertengruppe durchgeführtes Projekt. Vom Ansatz her stellt die OTFEP nicht allein die Einführung moderner Technologien dar – also nur den Einsatz von Computern –, sondern dient vor allem einer komplex angelegten Qualitätsverbesserung. Es handelt sich am Ende nicht um die einfache Übertragung von bisher verwandten Papierfragebögen auf den Computer, sondern um deren Ablösung durch ein modernes digitales Prüfungsverfahren. Hier werden neue Aufgabentypen, Darbietungs- und Bearbeitungsformen bei einer gleichzeitig fortlaufenden Evaluation miteinander verbunden. Die Einführung der Computerprüfung bringt gegenüber der jetzigen Praxis verschiedene Vorteile mit sich: die Reduzierung des Erfahrungsdefizits junger Fahranfänger, die Erhöhung der Validität der Aufgaben, die Erhöhung der Verständlichkeit und die Verminderung der Manipulationsanfälligkeit.

In den vergangenen Jahren und aktuell wurden hierzulande neben der PC-Prüfung weitere „Meilensteine“ für noch mehr Verkehrssicherheit und eine neue – oder besser gesagt – moderne, d.h. soziale und schöpfungsgerechte Fahrkultur auf den Weg gebracht: Eco-Driving, Führerschein auf Probe, Zweite Phase, Begleitetes Fahren bzw. FS 17 (Führerschein mit 17 Jahren) oder Alkoholverbot für Fahranfänger. Als eines der nächsten Projekte soll die Praktische Fahrerlaubnisprüfung näher untersucht und, sofern sich hier Verbesserungspotenziale aufzeigen sollten, entsprechende Optimierungen vorgenommen werden. Darüber hinaus sind die Technischen Prüfstellen von TÜV und DEKRA in internationale Projekte involviert, wie sie z.B. von der CIECA organisiert und ausgewertet werden. In den vergangenen Jahren wurden hier unter anderem die GDE matrix (Ziele für die Fahrausbildung) und das Independent Driving (Unabhängiges Fahren – sowohl in der Ausbildung als auch in der Prüfung) weitergehend untersucht.

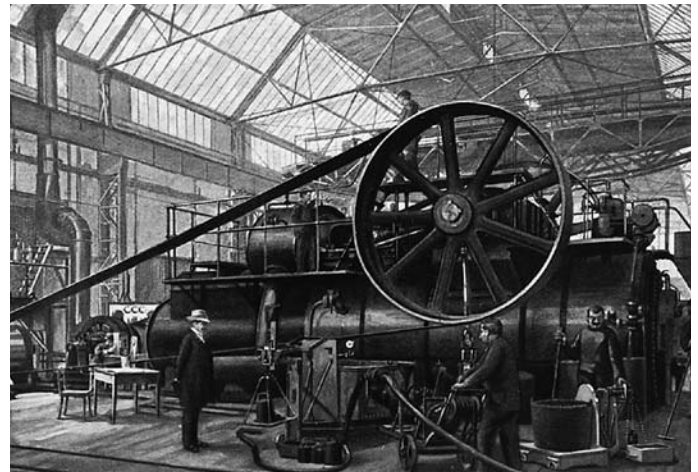
# Zugelassene Überwachungsstellen prüfen unabhängig

„Technische Regeln für Betriebssicherheit“ (TRBS) sind zwar nicht bindend, besitzen aber wegen ihrer sogenannten Vermutungswirkung trotzdem eine Bindung für alle Betroffenen. Im Dezember 2006 veröffentlichte der „Ausschuss für Betriebssicherheit“ (ABS) eine TRBS 1201 zur Prüfung von Arbeitsmitteln und überwachungsbedürftigen Anlagen. Zeitgleich wurde die TRBS durch einen Teil 1 über die Prüfung von Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen ergänzt. Bei der Erarbeitung dieses Teil 1 ist ein Problem aufgefallen, das aus Zeitgründen nicht mehr rechtzeitig in der TRBS 1201 selbst behandelt werden konnte: Prüft eine zugelassene Überwachungsstelle (ZÜS) eine überwachungsbedürftige Anlage selbstständig oder hat sie den Prüfkonzepten und Prüfvorgaben des Auftraggebers und Betreibers zu folgen? In Konsequenz hätte die letztgenannte Variante bedeutet, dass die ZÜS nicht mehr in Wahrnehmung des bewährten Vier-Augen-Prinzips tätig werden könnte, was letztendlich den Sinn von Drittprüfungen in Frage gestellt hätte.

## Zugelassene Überwachungsstellen sind nicht dem Auftraggeber verpflichtet

Um diese Frage zu klären, hat im Januar 2007 beim VdTÜV eine Sitzung stattgefunden, in der Betreiber, Behörden und ZÜS versucht haben, eine Lösung zu finden. Als Ergebnis wurden stichpunktartig einige Rahmenbedingungen festgehalten, die in einen Entwurf zur Änderung der TRBS 1201 münden sollten. Einige Teilnehmer wurden gebeten, einen Formulierungsvorschlag zu erarbeiten. Der daraufhin vorgestellte Vorschlag konnte zwar nicht alle Forderungen der oben genannten Rahmenbedingungen wortwörtlich berücksichtigen, jedoch waren die sich daraus ergebenden Konsequenzen eingearbeitet. So sollen die ZÜS die in dem Vorschlag enthaltene Zuständigkeit des Betreibers für Prüffart- und Umfang kritisch hinterfragen. Naturgemäß wurde dieser Vorschlag von einigen Gruppen vehement kritisiert und ein Gegenvorschlag erarbeitet. Nach mehreren Diskussionsrunden konnte endlich ein Kompromiss gefunden werden, dessen Veröffentlichung durch das BMAS zwar noch aussteht, mit dem aber – wie bei Kompromissen üblich – alle Seiten nicht vollständig zufrieden sind, aber alle leben können.

Dieser Kompromissvorschlag wurde im Oktober 2007 vom ABS verabschiedet und war bei Redaktionsschluss noch nicht veröffentlicht.



Sicherheit von Industrieanlagen: der Auftrag der „Dampfkessel-Überwachungsvereine“ seit dem 19. Jahrhundert



Kontrollgang in einer modernen Industrieanlage

# Druckgeräterichtlinie hält auch dem Druck der EU-Kommission stand



Druckbehälter für Flüssiggas

Deregulierung ist ein Schlagwort der Europäischen Kommission. Sinnvoll ist dieses Vorgehen immer dann, wenn sich Verbesserungen ergeben. Für den Themenbereich „Druck“ lautete der Plan: möglichst alle Richtlinien sollten zu einer Richtlinie zusammengefasst werden. Die berechnete Befürchtung der beteiligten Kreise war, dass ein solch komplexes Regelwerk die einzelnen Geltungsbereiche nur unzureichend erfassen könne und dass die Anwenderfreundlichkeit sicherlich in erheblichem Maße beeinträchtigt würde. Diese Einschätzung wurde durch das Ergebnis einer Umfrage der Kommission unter den Benannten Stellen und den Vertretern der Mitgliedsstaaten eindrucksvoll bestätigt.

Die Druckgeräterichtlinie 97/23/EG (PED) trat am 29. November 1999 in Kraft. Seit dem Ende der Übergangszeit am 29. Mai 2002 regelt sie verbindlich die Beschaffenheitsanforderungen für Druckgeräte. Ihr Pendant, die Richtlinie 87/404/EWG für einfache Druckbehälter (SPVD), wurde im Juni 1987 verabschiedet.

Nach anfänglichem Gewöhnungs- und Interpretationsbedarf haben sich beide Richtlinien in ihrem Anwendungsbereich etabliert und werden von Herstellern, Betreibern und Benannten Stellen akzeptiert. Strittige Punkte der beiden Regelwerke werden durch Leitlinien erläutert, an deren Erarbeitung der VdTÜV als Technisches Sekretariat des Erfahrungsaustauschkreises für die Benannten Stellen auf nationaler und europäischer Ebene wesentlich beteiligt war.

## Deregulierung von umstrittenen Regeln

Nach intensiver Beratung ist die Kommission ihrer Selbstverpflichtung zur Deregulierung dadurch nachgekommen, dass inhaltlich zum größten Teil überholte Richtlinien zurückgezogen wurden. Nämlich die zu Beginn der europäischen Gesetzgebung verabschiedete Richtlinie 76/767/EEC (Regel für einheitliche Vorschriften für Druckbehälter und Prüfverfahren) sowie die drei Richtlinien 84/525-527/EEC (nahtlose Gasflaschen aus Stahl und Aluminium sowie geschweißte Gasflaschen aus unlegiertem Stahl). Die technisch noch relevanten Inhalte dieser insgesamt vier Richtlinien finden Berücksichtigung bei der gerade durchgeführten Überarbeitung der Richtlinie für transportable Druckbehälter TPED (99/36/EC).

Die aus Anwendersicht keineswegs hilfreiche Zusammenfassung von PED und SPVD ist zumindest mittelfristig abgewendet. Eine Überarbeitung zu einem späteren Zeitpunkt sollte sich an dem für Normung üblichen Zehn-Jahres-Turnus orientieren. Die Benannten Stellen fordern außerdem, in diesem Arbeitsschritt dann auch die bestehenden Leitlinien zu integrieren.

Spätestens bei der zukünftigen Überarbeitung der PED- und SPVD-Richtlinien wird vermutlich erneut die europaweit einheitliche Regulierung der wiederkehrenden Prüfungen diskutiert werden. Dieses Thema steht nämlich weiterhin auf der Agenda der Europäischen Kommission.

# Wasserrechtliche Anforderungen an Heizölverbraucheranlagen

Kaum eine Anlagenart ist technisch so vielfältig, zahlenmäßig und räumlich so weit verbreitet, aber auch für so viele Gewässerschäden verantwortlich wie Heizölverbraucheranlagen. Etwa 6,3 Millionen Anlagen werden in Deutschland betrieben. Meist sind es Fehler beim Befüllen der Heizöltanks, die die Ursachen für die Verschmutzung des Abwassers, des Trinkwasser oder des Grundwassers darstellen, aber auch die technischen Ausführungen der Anlagen machen oft Probleme. Es gibt zwar eine Norm, die sich mit der Installation der kompletten Ölfeuerungsanlage befasst, aber die Anforderungen des Gewässerschutzes sind dort nicht umfassend behandelt. Andere technische Regelungen sind veraltet oder befassen sich mit der Heizöllagerung nur am Rande.

Auf Anregung der Sachverständigenorganisationen nach den landesrechtlichen „Verordnungen über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe“ (VAwS) wurde im Februar 2007 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit Heizölverbraucheranlagen befasst. Das Team ist der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) angegliedert, wird jedoch vom VdTÜV geleitet. Der Auftrag des Gremiums lautet, in einer „Technischen Regel wassergefährdender Stoffe“ (TRwS) die Anforderungen festzuhalten, die für die Errichtung und den Betrieb von Heizölverbraucheranlagen gelten sollen.

Die Schwierigkeiten bei der Erarbeitung sind vielfältig: So haben sich z.B. in den letzten Jahren Praktiken etabliert, die zwar toleriert werden, die aber teilweise in einem gewissen Widerspruch zu den gesetzlichen Anforderungen stehen; zum Beispiel werden nicht immer die vorgeschriebenen Abdichtungen unter Rohren verwendet.

Bei bestimmten Anlagen sind auch finanzielle Aspekte stärker zu beachten, wie dies z.B. der Fall ist bei der überwiegenden Anzahl der Heizölverbraucheranlagen, die in privaten Haushalten installiert sind, die aber nicht übermäßig durch Kosten für Auf- oder Umrüstung belastet werden sollen.

Trotzdem ist es gelungen, die unterschiedlichen Interessen von Betreibern, Herstellern von Bauteilen, Errichtern von Anlagen, Sachverständigen und Behörden so weit zu bündeln, dass in weiten Teilen ein tragfähiger Entwurf einer TRwS vorliegt. Die Vorlage ist ein Beweis des guten Willens und der guten Kooperation aller Beteiligten.



Kaum eine Anlagenart ist für so viele Gewässerschäden verantwortlich wie Heizölverbraucheranlagen

# Sicherheitsanforderungen für Tankstellen mit alternativen Kraftstoffen

Die Diskussion über den Klimawandel hat die erneuerbaren und alternativen Kraftstoffe in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerückt. Die Mischungen aus biologisch gewonnenem Alkohol (Ethanol) und mineralischen Kraftstoffen („E 85“), aber auch Flüssiggas oder Wasserstoff sind sicherheitstechnisch keineswegs problemfreie Kraftstoffe. In allen Fällen der sicherheitstechnischen Anforderungen und Problemlösungen für die entsprechenden Tankstellen arbeitet der VdTÜV leitend mit.

Im Frühjahr 2007 veröffentlichte die Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) den Entwurf einer „Technischen Regel wassergefährdender Stoffe“ (TRwS 781 Teil 3) unter dem Titel „Betankung von Kraftfahrzeugen mit Mischungen aus Bioethanol und Ottokraftstoff“. Der unter der Leitung des VdTÜV erarbeitete Entwurf behandelt insbesondere den für Tankstellen problematischen Aspekt der Rückhaltung von ausgelaufenem Kraftstoff mit wasserlöslichem Alkohol. Mittlerweile hat die Einspruchssitzung stattgefunden, sodass bald mit einer Veröffentlichung zu rechnen ist. Der Unterausschuss 5 des „Ausschusses für Betriebssicherheit“ (ABS) behandelte parallel das Problem der explosionsschutztechnischen Ausstattung von Tankstellen für solche Kraftstoffe. Das Ergebnis wurde vom „Länderausschuss für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik“ (LASI) als LASI-Veröffentlichung LV 47 publiziert.

Außerdem wurde das VdTÜV-Merkblatt 513, das im Sommer 2006 erstmals die „Anforderungen an den Betrieb von Flüssiggastankstellen“ beschrieb, bereits im Sommer 2007 gemeinsam mit den betroffenen Kreisen überarbeitet. Entsprechend der Betriebssicherheitsverordnung wurde die erforderliche Erlaubnis und Prüfung dieser Tankstellen in eine allgemein verfügbare Form gebracht. Eine Veröffentlichung der Neufassung des VdTÜV-Merkblatts ist im Frühjahr 2008 zu erwarten.

Und last but not least wurde mit der Arbeit an einem VdTÜV-Merkblatt für die Anforderungen an Wasserstoff-Tankstellen begonnen. Auf Basis der Sicherheitsanforderungen für Erdgas-Tankstellen wird zurzeit ein Entwurf erarbeitet, der gemeinsam mit Betreibern und Errichtern von Wasserstoff-Tankstellen sowie der Fahrzeugindustrie erstellt wird. Auch wenn Wasserstoff noch ein Exot unter den Kraftstoffen ist, abgestimmte sicherheitstechnische Anforderungen für Wasserstoff-Tankstellen sind bereits heute nötig. Der VdTÜV arbeitet in diesen drei Bereichen aktiv an der Gestaltung einer sicheren und umweltfreundlichen Energieversorgung mit.



Berlins erste Ethanol-85-Zapfsäule im Jahr 2006

# Allgemeine Informationen





# Die Mitglieder des VdTÜV

## Technische Überwachungs-Vereine



### TÜV SÜD AG

Westendstraße 199, 80686 München  
Tel.: 089 5791-0, Fax: 089 5791-1551  
[www.tuev-sued.de](http://www.tuev-sued.de)

### TÜV SÜD e. V.

Westendstraße 199, 80686 München  
Tel.: 089 5791-0, Fax: 089 5791-1551  
[www.tuev-sued.de](http://www.tuev-sued.de)



### TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH

Rüdesheimer Straße 119, 64285 Darmstadt  
Tel.: 06151 600-0, Fax: 06151 600-600  
[www.tuev-hessen.de](http://www.tuev-hessen.de)



### TÜV Saarland e. V.

Am TÜV 1, 66280 Sulzbach  
Tel.: 06897 506-0, Fax: 06897 506-102  
[www.tuev-saar.de](http://www.tuev-saar.de)



### TÜV Nord e. V.

Große Bahnstraße 31, 22525 Hamburg  
Tel.: 040 8557-0, Fax: 040 8557-2295  
[www.tuev-nord.de](http://www.tuev-nord.de)

### TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e. V.

Am TÜV 1, 30519 Hannover  
Tel.: 0511 986-0, Fax: 0511 986-1237  
[www.tuev-nord.de](http://www.tuev-nord.de)



### RWTÜV e. V.

Kronprinzenstraße 30, 45128 Essen  
Tel.: 0201 1252-0, Fax: 0201 1252-145  
[www.rwtuev.de](http://www.rwtuev.de)



### TÜV Thüringen e. V.

Melchendorfer Straße 64, 99096 Erfurt  
Tel.: 0361 4283-0, Fax: 0361 4283-242  
[www.tuev-thueringen.de](http://www.tuev-thueringen.de)

## Industrie



### BASF Aktiengesellschaft

67056 Ludwigshafen  
Tel.: 0621 60-0, Fax: 0621 60-42525  
[www.basf.de](http://www.basf.de)



### INFRACOR GmbH

Paul-Baumann-Straße 1, 45764 Marl  
Tel.: 02365 49-04, Fax: 02365 49-2000  
[www.infracor.de](http://www.infracor.de)



### DOW Olefinverbund GmbH

06258 Schkopau  
Tel.: 03461 49-0, Fax: 03461 49-2999  
[www.dow.com](http://www.dow.com)

# Organisationsplan des VdTÜV

## Mitgliederversammlung

### Präsidium

Dr. Guido Rettig, Dr.-Ing. Axel Stepken, Dr. Klaus Brüggemann

### Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied

Dr. Klaus Brüggemann

*Martina Czwieling*

<b>Geschäftsbereich 1</b> <b>Politik, Recht, Europa, Personal</b> Rainer Gronau <i>Inga Kraeßke</i>	<b>Geschäftsbereich 2</b> <b>Anlagentechnik, Arbeitswelt, Systemsicherheit, Regelwerke</b> Jochem Graßmuck <i>Marina Ehrhardt</i>		<b>Geschäftsbereich 3</b> <b>Fahrzeug und Mobilität</b> Hans-Joachim Voss <i>Yasemin Caliskan</i>
<b>Nationales Recht, Europarecht</b> Rainer Gronau	<b>Berechnung, Werkstoffe, Schweißtechnik, Schadensanalysen, Bauteilprüfung, Registrierung GPSG, Dampfkesselanlagen</b> Ingo Blohm	<b>Anlagen- und Betriebssicherheit, Systemsicherheit, technischer Umweltschutz</b> Jochem Graßmuck	<b>Fahrzeugtypgenehmigung, Fahrzeugbegutachtung, Fahrzeugüberwachung</b> Hans-Joachim Voss
<b>Europapolitik, Akkreditierungs-/Zertifizierungsgrundlagen, Geräte- und Produktsicherheit</b> Daniel Pflumm	<b>Druckgasanlagen, Druckbehälteranlagen, Werksrohrleitungen, Gefahrguttransporte, Rohrfernleitungen, Tankanlagen, Brand- und Ex-Schutz, Registrierung GGVSE, wassergefährdende Stoffe</b> Dr. Hermann Dinkler	<b>Merkblätter, Zertifikate, Datenbanken zu</b> > Bauteilen, Werkstoffen > Herstellern > Schweißzusatzstoffen > Schadensmeldungen Ursula Weisgerber	<b>Fahrerlaubnis, Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU), Bildung und Personalentwicklung</b> Dr. Bernhard F. Reiter
<b>Medizinprodukte</b> Pia Kathöfer	<b>Kerntechnik, Röntgenanlagen, Strahlenschutz</b> Hermann Staudt	<b>TÜVIS, Regelwerke, Merkblätter, Mediengestaltung, Datenmanagement, Internetportale</b> Claudia Taurus Sigrid Wegner	<b>Gefahrguttransporte</b> Dr. Hermann Dinkler
<b>Personalverwaltung</b> Rainer Schulz	<b>Aufzüge, Fördertechnik, Maschinen, Elektrotechnik, EMV, Gebäudetechnik, Arbeitsschutz, Arbeitsmedizin, Werkzeuge und Geräte</b> Ernst-A. Siekhans		<b>Dienstleistungen/Produkte, Fahrzeugumwelttechnologien, Innovation</b> Hans-Joachim Voss

<b>Büro Brüssel</b> Daniel Pflumm	<b>Presse- und Öffentlichkeitsarbeit</b> Pia Kathöfer Johannes Näumann (Pressesprecher)	<b>QM-Beauftragter, Gebühren und Entgelte, Rahmenabkommen</b> Clemens Rolfes	<b>Buchhaltung</b> Rainer Schulz
--------------------------------------	--	---	-------------------------------------

<b>Geschäftsstellen</b>			
<b>Arbeitsgemeinschaft Druckbehälter AD</b> Ingo Blohm Jochem Graßmuck	<b>Erfahrungsaustauschkreis der zugelassenen Überwachungsstellen</b> > EK-ZÜS > Druckanlagen > Aufzugsanlagen > Ex-elh-Anlagen Dr. Hermann Dinkler Jochem Graßmuck Ernst-A. Siekhans	<b>Prüf- und Zulassungsstellen Gefahrguttanks</b> Dr. Hermann Dinkler	<b>Technische Sekretariate Notified Bodies national   europäisch</b> > Aufzüge > Druckgeräte > Ex-Schutz Ingo Blohm Dr. Hermann Dinkler Jochem Graßmuck Ernst-A. Siekhans
<b>Sektorkomitee Benannte Technische Dienste &gt; EG-Genehmigungen Fahrzeuge</b> Hans-Joachim Voss	<b>VAWs</b> > Vollversammlung der Sachverständigenorganisationen > Koordinierungskreis der Sachverständigenorganisationen > Erfahrungsaustausch PÜZ-Stellen Dr. Hermann Dinkler		

Stand 05.2008

# Gremienvertretungen

## Mitarbeiter der VdTÜV-Geschäftsstelle als Interessenvertreter der VdTÜV-Mitglieder in Gremien, Kommissionen und Leitstellen

### Amtliche und behördliche nationale Gremien

#### Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS)

Hauptausschuss	Jochem Graßmuck
Koordinierungsgremium	Jochem Graßmuck
UA 1 „Allgemeines und Grundlagen“	Jochem Graßmuck
UA 5 „Brand- und Explosionsschutz“	Dr. Hermann Dinkler
> AK „Änderungen“	Dr. Hermann Dinkler
> AK „Brandschutz“	Dr. Hermann Dinkler
> AK „Prüfung, befähigte Person“	Dr. Hermann Dinkler
UA 6 „Aufzugsanlagen“	Ernst-A. Siekhans
> AK „Betrieb“	Ernst-A. Siekhans
> AK „Prüfungen“	Ernst-A. Siekhans

#### Ausschuss für Gefahrstoffe (AGS)

UA 1 „Gefahrstoffmanagement“	
> AK „Lagerkonzept“	Dr. Hermann Dinkler

#### Ausschuss für Rohrfernleitungen (AfR)

	Dr. Hermann Dinkler
> AG „Raum- und Flächenplanung“	Dr. Hermann Dinkler
> AG „Schleischlecken“	Dr. Hermann Dinkler
> AG „Überarbeitung TRFL“	Dr. Hermann Dinkler

#### AK Erfahrungsaustausch zu § 19

<b>Abs. 3 und 29 StVZO (AKE)</b>	Hans-Joachim Voss
----------------------------------	-------------------

<b>Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB)</b>	Dr. Hermann Dinkler
--	---------------------

#### Erfahrungsaustauschkreis der Prüf- und Zulassungsstellen

<b>für Gefahrguttanks (EA-GG)</b>	Dr. Hermann Dinkler
-----------------------------------	---------------------

#### Ausschuss für technische Arbeitsmittel und

<b>Verbraucherprodukte (AtAV)</b>	Jochem Graßmuck
-----------------------------------	-----------------

#### Beraterkreis des BMAS zur

> Aufzugs-Richtlinie	Ernst-A. Siekhans
> Druckgeräte-Richtlinie	Jochem Graßmuck
> Explosionsschutz-Richtlinie	Dr. Hermann Dinkler
> Maschinen-Richtlinie	Ernst-A. Siekhans
> Niederspannungs-Richtlinie	Ernst-A. Siekhans
> Richtlinie über physikalische Einwirkungen	Dr. Hermann Dinkler

#### Bund-Länder-Fachausschuss Fahrerlaubniswesen (BLFA-FE)

UA Fahrerlaubnisprüfung	Dr. Bernhard F. Reiter
-------------------------	------------------------

#### Bund-Länder-Fachausschuss

<b>Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK)</b>	Hans-Joachim Voss
---	-------------------

#### Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik (FKT)

Sonderausschuss Fahrzeuge für Gefahrguttransporte	Hans-Joachim Voss
	Dr. Hermann Dinkler

#### Kerntechnischer Ausschuss (KTA)

	Dr. Klaus Brüggemann,
	Hermann Staudt
UA Programm und Grundsatzfragen	Hermann Staudt

#### Kommission Anlagensicherheit (KAS)

> AK Tankläger	Dr. Hermann Dinkler
----------------	---------------------

#### Lenkungsgremium Zertifikat

<b>Sicherer Busbetrieb (DVR)</b>	Hans-Joachim Voss
----------------------------------	-------------------

#### Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS)

Zentraler Erfahrungsaustauschkreis zugelassener Stellen nach GPSG (ZEK)	Jochem Graßmuck,
	Ernst-A. Siekhans
> EK 3 Aufzüge	Ernst-A. Siekhans
> EK 6 Druckgeräte	Jochem Graßmuck
> EK 9 Maschinen, Sicherheitsbauteile	Ernst-A. Siekhans
> EK Ortsbewegliche Druckgeräte	Dr. Hermann Dinkler
> EK ZÜS Zugelassene Überwachungsstellen	Jochem Graßmuck
> AK 1 Druck	Dr. Hermann Dinkler
> AK 2 Aufzugsanlagen	Ernst-A. Siekhans
> AK 3 Ex-elh	Dr. Hermann Dinkler
Sektorkomitee 112 „Aufzugsanlagen“	Ernst-A. Siekhans
Sektorkomitee 113 „Druckgeräteeanlagen“	Jochem Graßmuck
Sektorkomitee 114 „Ex-Anlagen und Anlagen für brennbare Flüssigkeiten“	Dr. Hermann Dinkler
Sektorkomitee 115 „Ortsbewegliche Druckgeräte“	Dr. Hermann Dinkler

## Andere nationale Gremien

### Akkreditierungsbeirat des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie

Dr. Klaus Brüggemann

### Deutsches Akkreditierungssystem Prüfwesen (DAP)

Gesellschafterversammlung Dr. Klaus Brüggemann  
Beirat Daniel Pflumm

### Arbeitsgemeinschaft Druckbehälter (AD)

AD-Geschäftsführersitzungen Jochem Graßmuck  
AD-Arbeitskreis Ingo Blohm  
> AK Berechnungen Ingo Blohm

### Ausschuss Bildung und Personalentwicklung (BUP)

Dr. Bernhard F. Reiter

### Berufsgenossenschaften (BG) FA Bau

> AK Bauarbeiten und Gerüste Ernst-A. Siekhans  
> AK PAM Ernst-A. Siekhans  
> AK Turmdrehkrane und Bauaufzüge Ernst-A. Siekhans  
FA Bauliche Einrichtungen Ernst-A. Siekhans  
> AK Fahrtreppen Ernst-A. Siekhans  
FA Hebezeuge I Ernst-A. Siekhans  
> AK Krane Ernst-A. Siekhans

### Bundes-ArGe für Sicherheit und Gesundheit (Basi)

Vorstand Jochem Graßmuck  
Mitgliederversammlung Jochem Graßmuck

### Deutsche Akkreditierungsstelle Technik (DATech)

Lenkungsausschuss (LA) Jochem Graßmuck

### Deutscher Ausschuss für Aufzüge

Ernst-A. Siekhans

### Deutsche Elektrotechnische Kommission (DKE)

Lenkungsausschuss (LA) Jochem Graßmuck  
Technischer Beirat Konformitätsbewertung (TBKON) Jochem Graßmuck

### Deutsche Gesellschaft für Verbandsmanagement e. V. (DGVM)

Mitgliederversammlung Rainer Gronau

### Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA)

Fachausschuss „Wassergefährdende Stoffe“ Dr. Hermann Dinkler  
> AG „Bioethanol“ Dr. Hermann Dinkler  
> AG „Rückhaltevolumina“ Dr. Hermann Dinkler  
> AG „Tankstellen“ Dr. Hermann Dinkler  
> AG „Rückhaltevermögen R1“ Dr. Hermann Dinkler  
> AG „Unterirdische Rohrleitungen und Behälter“ Dr. Hermann Dinkler

### Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.

Ausschuss für Öffentlichkeitsarbeit Johannes Näumann

### Deutscher Verband für Schweißen und verwandte Verfahren e. V. (DVS)

Ingo Blohm

### Deutsches Institut für Normung e. V. (DIN)

Deutscher Rat für Konformitätsbewertung im DIN (DINKonRat) Jochem Graßmuck  
Kommission Managementsysteme (KM) Jochem Graßmuck  
Kommission Sicherheitstechnik im DIN (KS) Jochem Graßmuck  
NA Eisen und Stahl (FES) Ingo Blohm  
NA Kerntechnik (NKe)  
> FB 3 Reaktortechnik und Sicherheit Hermann Staudt  
NA Maschinenbau (NAM)  
> AA Aufzüge Ernst-A. Siekhans  
> AA Fahrtreppen Ernst-A. Siekhans  
> AA Hubarbeitsbühnen Ernst-A. Siekhans  
> AA Krane Ernst-A. Siekhans  
> AA Lagertechnik Ernst-A. Siekhans  
NA Qualitätsmanagement, Statistik und Zertifizierungsgrundlagen (NQSZ)  
> Beirat Clemens Rolfes  
> AA Qualitätsmanagementsysteme Clemens Rolfes  
> UA Grundgedanken und Begriffe Clemens Rolfes  
> AA Zertifizierungsgrundlagen Daniel Pflumm  
> UA Managementsysteme Daniel Pflumm  
> UA Produktzertifizierung Daniel Pflumm  
NA Sicherheitstechnische Grundsätze (NASG)  
> Beirat Dr. Hermann Dinkler

### Deutsches Institut für Normung (DIN) – Fortsetzung –

NA Schweißtechnik (NAS)	
> Beirat	Jochem Graßmuck
> NAS Förderkreis	Jochem Graßmuck
> AA 4.1/AG Q2 Qualitätssicherung beim Schweißen	Ingo Blohm
NA Tankanlagen (NATank)	
> Beirat	Dr. Hermann Dinkler
> AA Gefahrguttransporte	Dr. Hermann Dinkler

### Erfahrungsaustauschkreis der Prüf-, Überwachungs- und Zertifizierungsstellen für Bauprodukte nach lfd. Nr. 15 der Bauregelliste A

Dr. Hermann Dinkler

### Erfahrungsaustausch für amtlich anerkannte Sachverständige der Anlagenüberwachung der Industrie (ESA)

Jochem Graßmuck

### EUROLAB Deutschland

Mitgliederversammlung	Dr. Klaus Brüggemann
Vorstand	Dr. Klaus Brüggemann
Ausschuss Produktprüfung und -zertifizierung (EDAP)	Daniel Pflumm
Ausschuss Qualitätsmanagement (EDAQ)	Daniel Pflumm

### Fachverband Dampfkessel-, Behälter- und Rohrleitungsbau e. V. (FDBR)

Mitgliederversammlung	Jochem Graßmuck
-----------------------	-----------------

### Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS)

Aufsichtsrat	Dr. Klaus Brüggemann
--------------	----------------------

### Gütegemeinschaft Tankschutz

Güteausschuss	Dr. Hermann Dinkler
---------------	---------------------

### Gemeinschaftskreis DVS/VdTÜV

	Ingo Blohm
	Jochem Graßmuck
> „Kunststoffe“	Ingo Blohm

### Interessengemeinschaft der Benannten Stellen für Medizinprodukte in Deutschland (IG-NB)

Pia Kathöfer

### Kommission Fahreignung (K-F) Institut für Sachverständigenwesen (IfS)

	Dr. Bernhard F. Reiter
Mitgliederversammlung	Rainer Gronau

### Kommission Verkehrswesen (KV)

Hans-Joachim Voss

### Kuratorium der Heilbronner Aufzugstage

Ernst-A. Siekhans

### Nationales Komitee des International Council for Pressure Vessel Technology (ICPVT)

Jochem Graßmuck

### Netzwerk Europäische Bewegung Deutschland

Mitgliederversammlung	Rainer Gronau
-----------------------	---------------

### Quo Vadis TGV

(Fahrzeugtyp-Genehmigungs-Verordnung)	Hans-Joachim Voss
---------------------------------------	-------------------

### Stahlinstitut VDEh

Ingo Blohm

### Trärgemeinschaft für Akkreditierung (TGA)

Gesellschafterversammlung	Dr. Klaus Brüggemann
Hauptausschuss	Daniel Pflumm

### Überwachungsgemeinschaft Chemieanlagen-Betreiber (ÜChem)

Vorstand	Jochem Graßmuck
Mitgliederversammlung	Jochem Graßmuck

### Verband der Materialprüfungs- anstalten e. V. (VMPA)

Dr. Klaus Brüggemann

### Verein Deutscher Ingenieure e. V. (VDI)

VDI-Gesellschaft „Technische Gebäudeausrüstung“	
> AK „Elektrotechnik“	Ernst-A. Siekhans
> AK „Aufzüge“	Ernst-A. Siekhans
> AK „Technische Sicherheit“	Jochem Graßmuck

**Verein für Wasser-, Boden- und Lufthygiene e. V.**

Mitgliederversammlung Dr. Hermann Dinkler

**Verein zur Förderung des Instituts für**

**Umwelt- und Technikrecht der Universität Trier**

Mitgliederversammlung Rainer Gronau

**VGB PowerTech e. V.**

Mitgliederversammlung Jochem Graßmuck

**Vollversammlung der anerkannten Sachverständigen-**

**organisationen nach VAwS**

Dr. Hermann Dinkler

Koordinierungskreis der Sachverständigen-

organisationen nach VAwS

Dr. Hermann Dinkler

**Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e. V. (WBZ)**

Mitgliederversammlung Rainer Gronau

## Internationale Gremien

### Comité Européen de Normalisation (CEN)

TC 98 Hebebühnen	Ernst-A. Siekhans
> WG 1 Hubarbeitsbühnen	Ernst-A. Siekhans
TC 296 Tanks zum Transport gefährlicher Güter	Dr. Hermann Dinkler
> WG 5 Prüfung, Überwachung und Kennzeichnung	Dr. Hermann Dinkler
Lenkungs-gremium Druckgerätenormung	Jochem Graßmuck

### Commission Internationale des Examens de Conduite

<b>Automobile (CIECA)</b>	Dr. Bernhard F. Reiter
---------------------------	------------------------

### Confédération Européenne d'Organismes de Contrôle, d'Inspection et de Prévention (CEOC)

Member of the Board	Dr. Klaus Brüggemann
Generalversammlung	Dr. Klaus Brüggemann
Technische Kommissionen	
> Arbeitsschutz	Daniel Pflumm
> Aufzüge und Krane	Ernst-A. Siekhans
> Druckgeräte	Jochem Graßmuck
> Inspektion	Ernst-A. Siekhans
> Konformitätsbewertung	Daniel Pflumm
> Kommunikation	Daniel Pflumm

### EA European Co-operation for Accreditation

General Assembly	Daniel Pflumm
------------------	---------------

### EUROLAB/CEOC

Joint TC Product Testing and Certification (JTC PTC)	Daniel Pflumm
--	---------------

### Europäische Union (EU)

Rat der EU/EG	
Kommission der EU	
Arbeitsgruppe Druckgeräte (WGP)	Jochem Graßmuck

### European Forum on Services in the International Market

Working Group on Standards	Daniel Pflumm
----------------------------	---------------

### European-African Regional Committee (EARC) des ICPVT

Jochem Graßmuck

### European Network for Inspection Qualification (ENIQ)

Deutscher Lenkungs-ausschuss ENIQ	Hermann Staudt
-----------------------------------	----------------

### Koordinierung der Benannten Stellen zur

> Aufzugs-Richtlinie	Ernst-A. Siekhans
> Druckgeräte-Richtlinie, Richtlinie für einfache Druckbehälter	Jochem Graßmuck, Ingo Blohm
> Ex-Schutz-Richtlinie	Dr. Hermann Dinkler
> Maschinen-Richtlinie	Ernst-A. Siekhans

### International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA)

Hans-Joachim Voss

### International Organization for Standardization (ISO)

ISO/TC 178 „Aufzüge“ Sicherheitsanforderungen weltweit	Ernst-A. Siekhans
--	-------------------



## **Kommissionen und Leitstellen**

Gebührenkommission	Clemens Rolfes
Kommission Europafragen	Daniel Pflumm
Kommission Fahreignung	Dr. Bernhard F. Reiter
Kommission Verkehrswesen	Hans-Joachim Voss
Leitstelle Druck- und Tanktechnik	Dr. Hermann Dinkler
Leitstelle Elektro- und Gebäudetechnik	Dr. Hermann Dinkler
Leitstelle Fördertechnik	Ernst-A. Siekhans
Leitstelle Koordinierung und Anlagensicherheit	Jochem Graßmuck
Leitstelle Mensch und Maschine	Ernst-A. Siekhans
TÜV-Leitstelle Kerntechnik	Hermann Staudt
TÜV-Markenschutz	Rainer Gronau
Strategiegruppe TP	Hans-Joachim Voss

# Impressum

## Herausgeber

### Verband der TÜV e. V.

Friedrichstraße 136, 10117 Berlin  
Tel.: +49 30 760095-400, Fax: +49 30 760095-401  
E-Mail: berlin@vdtuev.de  
<http://www.vdtuev.de>  
<http://www.vdtuev.de/gremien>

Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied:  
Dr. Klaus Brüggemann (verantwortlich)

### Geschäftsstelle Brüssel

Rue Jacques de Lalaing 4, B-1040 Bruxelles  
Tel.: +32 2 5348277, Fax: +32 2 5343110  
E-Mail: daniel.pflumm@vdtuev.de

## Bildnachweis

Andreas Schwab, MEP (S. 16)  
arge tp21 (S. 43)  
Avenue Images, Hamburg (Titel, S. 8, S. 26, S. 40, S. 48)  
Beuth Verlag, Berlin (S. 29)  
Communautés européennes (S. 17)  
JupiterImages, Tucson, AZ, USA (S. 4)  
Kai Remmers (S. 33)  
Parlement européen (S. 15)  
picture-alliance/dpa (S. 25, S. 30, S. 45, S. 47)  
Pixelio (S. 31, S. 46)  
TÜV NORD AG (S. 6)  
TÜV SÜD AG (S. 6, S. 44)  
VdTÜV, BILDSCHÖN, Berlin (S. 10, S. 13, S. 17, S. 21, S. 23,  
S. 25, S. 29, S. 30, S. 31, S. 33, S. 35, S. 37, S. 39)  
VdTÜV, Peter Adamik, Berlin (S. 6, S. 10, S. 11, S. 13)  
VdTÜV, Thomas Rosenthal, Berlin  
(S. 10, S. 12, S. 15, S. 19, S. 20, S. 21, S. 42)  
VdTÜV, Betty Trubacova, Bratislava (S. 12)  
Verlag Heinrich Vogel (S. 23)

## Redaktion

Johannes Näumann  
Wolfram Stahl

## Autoren

Ingo Blohm, Dr. Klaus Brüggemann,  
Dr. Hermann Dinkler, Jochem Graßmuck,  
Rainer Gronau, Pia Kathöfer, Johannes Näumann,  
Daniel Pflumm, Dr. Bernhard F. Reiter,  
Dr. Guido Rettig, Ernst-A. Siekhans,  
Hermann Staudt, Claudia Tautorus,  
Sigrid Wegner, Hans-Joachim Voss

## Konzeption und Design

mit freundlicher Genehmigung von  
yellow too, Berlin

## Layout und Gesamtherstellung

Claudia Tautorus

## Lektorat

Karola Handwerker

