

125 Jahre
im Dienste der
technischen Sicherheit



Jahresbericht 2008/2009

Verband der TÜV e.V.

Jahresbericht 2008/2009

Verband der TÜV e.V.

Inhaltsverzeichnis

Vertrauen seit 125 Jahren

Verantwortung in Europa

Erfahrung und Wissen

- 06 Präsidium und Geschäftsleitung
- 07 Editorial: Dr. Guido Rettig und Dr. Klaus Brüggemann
- 08 Das Prinzip der unabhängigen Drittprüfung – Garant für Marktvertrauen

Vertrauen seit 125 Jahren

- 11 125 Jahre im Dienst der technischen Sicherheit – VdTÜV feiert Geburtstag
- 14 Überarbeitung des Rechts der überwachungsbedürftigen Anlagen
- 16 Zertifikat „Sicherer Kranken- und Behindertentransfer“ – Weiterentwicklung des Sicherheitskonzepts „Busreisen“
- 18 Zweites VdTÜV-Forum Kerntechnik – Fortsetzung einer erfolgreichen Veranstaltungsreihe
- 19 Verband der TÜV – 125 Jahre technische Sicherheit

Verantwortung in Europa

- 23 Neue Regeln für EU-Produkte
- 25 20 Jahre VdTÜV-Repräsentanz in Brüssel
- 26 Der VdTÜV und sein europaweites Engagement im Bereich Fahrerlaubnisprüfung
- 28 Die Kongressreihe „Fit to Drive“ – Hintergründe, Ergebnisse, Ziele

Erfahrung und Wissen

- 31 Erfolgreicher Start des Erfahrungsaustauschs der Zugelassenen Überwachungsstellen beim VdTÜV
- 33 Schallemissionsprüfung
- 34 AD 2000
- 35 Dampfkesselschäden
- 36 Leckschutzauskleidungen für Flachbodentanks – VdTÜV-Merkblatt 963
- 37 Wasserstoff: Kraftstoff der Zukunft – VdTÜV-Merkblatt 514
- 38 Technische Regeln brennbarer Flüssigkeiten – Überführung und Überarbeitung der TRbF 40
- 39 Stand der Technischen Regeln wassergefährdender Stoffe TRwS
- 40 Entwicklung der Schadens- und Unfallmeldungen bei Aufzugsanlagen
- 42 Synergien optimal nutzen – Kontaktmanagement als Ausgangspunkt professioneller Netzwerkaktivitäten
- 44 Merkblattpflege online im VdTÜV-Portal
- 46 Technische Regelwerke beim VdTÜV

Allgemeine Informationen

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

Präsidium und Geschäftsleitung

Präsidium

Dr.-Ing. 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

Sicherheitskultur feiert Geburtstag

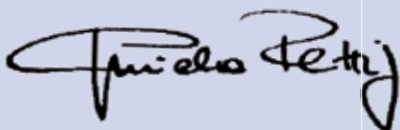
Auf eine 125-jährige Tradition blickt der Verband der TÜV e. V. inzwischen zurück. Das Jubiläum feierte der VdTÜV in festlichem Rahmen im Deutschen Historischen Museum in Berlin: Höhepunkt der Veranstaltung war das Grußwort des Bundespräsidenten Horst Köhler an die rund 700 Gäste aus Politik, Wirtschaft und Verbänden. 1884 wurde mit dem Preussischen Zentralverband der Dampfkessel-Überwachungsvereine der Vorläufer des heutigen VdTÜV gegründet. Zwischen den bereits bestehenden DÜV und dem Staat übernahm der Verband die Organisation des Erfahrungsaustauschs. Bis heute ist er ein wesentlicher Bestandteil einer erfolgreichen Sicherheitskultur.

Diese 125-jährige Tradition der technischen Sicherheit verpflichtet. Und so war der Blick in der Verbandsarbeit im vergangenen Berichtsjahr in die Gegenwart und Zukunft gerichtet. Das Prinzip der unabhängigen Drittprüfung ist die Arbeitsgrundlage der TÜV und ein Garant des hohen Sicherheitsniveaus in Deutschland und Europa. Davon profitieren Industrie und Verbraucher. Der VdTÜV setzt sich dafür ein, dass dies so bleibt. Das gilt für überwachungsbedürftige Anlagen ebenso wie für Produkte auf dem europäischen Markt oder der regelmäßigen Untersuchung von Kraftfahrzeugen.

Ein Schwerpunkt der Verbandsarbeit lag im vergangenen Berichtsjahr auf der Pflege und dem Ausbau des nationalen und europäischen Engagements. Zum Erhalt und zur Fortentwicklung der technischen Sicherheit organisierte der VdTÜV erneut verschiedene Veranstaltungen: Unter anderem boten die erfolgreiche europäische Kongressreihe „Fit to Drive“ oder das VdTÜV-Forum Kerntechnik Experten die Gelegenheit, sich über Fragen der Sicherheit auszutauschen. Das VdTÜV-Forum Kerntechnik fand 2009 zum zweiten Mal statt und wird auch im kommenden Jahr fortgesetzt.

Der Verband der TÜV organisiert unter dem Motto „Wissen erhalten, Zukunft gestalten“ den permanenten Erfahrungsaustausch seiner Mitglieder. In über 100 Gremien und Arbeitskreisen beraten sich die Experten unter Einbeziehung der Gesetzgeber und ihrer Kunden – sie schreiben das hohe Niveau der technischen Sicherheit fort, entwickeln neue Standards und passen die Methoden den aktuellen Anforderungen und Innovationen an. So sind alle Mitglieder immer auf dem neuesten Stand. Sie können tagtäglich ihr Fachwissen einsetzen, um die Sicherheit der Technik und technischer Einrichtungen zu gewährleisten, so dass die Menschen in allen Lebensbereichen davon profitieren: am Arbeitsplatz, zu Hause oder aber als Verkehrsteilnehmer. Die Arbeit der TÜV-Experten schafft somit Vertrauen und Sicherheit.

„Von der Arbeit der Technischen Überwachungsvereine profitieren nicht allein die Verbraucher. Normen und Standards, die konsequent durchgesetzt werden, helfen auch den Unternehmen, denn sie fördern einen fairen Wettbewerb“, erläuterte der Bundespräsident in seinem Grußwort auf der 125-Jahrfeier. Seine Aufforderung „Machen Sie weiter so!“ ist erneuter Antrieb für den Verband, seine erfolgreiche Tätigkeit fortzusetzen.



Dr. Guido Rettig
VdTÜV-Vorsitzender



Dr. Klaus Brüggemann
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied

Das Prinzip der unabhängigen Drittprüfung – Garant für Marktvertrauen

Die TÜV-Unternehmen und die Gründung ihres Verbandes vor 125 Jahren sind frühes Zeugnis einer grundlegenden, mit der Industrialisierung einhergehenden Einsicht: Technischer Fortschritt führt nur dann nachhaltig zu Wirtschaftswachstum und allgemeinem Wohlstand, wenn für den Markt, d.h. Hersteller, Betreiber, Handelsketten sowie Verbraucher die Sicherheit und Qualität der Industrie- bzw. Verbraucherprodukte auf höchstem Schutzniveau kontinuierlich garantiert werden können. Die Balance zwischen Produktinnovation, freiem Waren- und Dienstleistungsverkehr sowie dem Abbau von unverhältnismäßigen regulativen Marktbeschränkungen einerseits und unverzichtbaren Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen andererseits muss dabei immer wieder neu austariert werden. Die TÜV als prominenteste Vertreter des Prinzips der unabhängigen Drittprüfung haben seit dem Zeitalter der Industrialisierung bis zum heutigen Tage in erheblichem Maße dazu beigetragen, die berechtigten Qualitäts- und Sicherheitsbedürfnisse der Bürger sektorübergreifend zur Geltung zu bringen und jenes Vertrauen in modernste Technik, Produkte und Dienstleistungen zu schaffen, welches heute nahezu als Selbstverständlichkeit zumeist im Unterbewusstsein eines jeden Menschen mitschwingt. Die TÜV dienen im Zuge des mit ihren Prüfungen sorgsam verifizierten technischen Soll-Zustands letztlich einem jedem Individuum naturgemäß innewohnenden Bedürfnis, ein Leben in höchstmöglicher Sicherheit, d.h. unter geringstmöglicher Gefährdung von Leben und körperlicher Unversehrtheit führen zu können, gleich ob bei der Benutzung von Fahrzeugen, Aufzügen, Bergseilbahnen, Haushalts- und Gartengeräten, Sportartikeln, Spielzeug, technischen Arbeitsmitteln, im nahen Umfeld von Chemie- und Industrieanlagen oder mit welchen potenziellen Gefahrenquellen sie auch immer im täglichen Leben konfrontiert sein mögen. Eine bestandene TÜV-Prüfung gilt nicht nur in Deutschland, sondern europa- und weltweit zu Recht als verlässlicher Nachweis, einer Ware oder Dienstleistung Vertrauen schenken zu dürfen. Sie trägt dem für alle sensiblen Lebensumfeldbereiche tragenden gesellschaftlichen Verlangen nach einem objektiven Bewertungsbefund und einem funktionierenden Überprüfungs-system Rechnung.

Unabhängigkeit, Neutralität, Objektivität, Kompetenz

Als maßgebliche Eckpfeiler der Drittprüfung sind zu nennen: Unabhängigkeit, Neutralität, Objektivität und Kompetenz. Die Basisnorm für die Unabhängigkeit definiert die Konformitätsbewertung durch eine dritte Seite als „Tätigkeit, durchgeführt von einer Person oder einer Stelle, die von der Person oder der Organisation, die den Gegenstand der Konfor-

mitätsbewertung anbietet, und von den Interessen als Anwender dieses Gegenstandes unabhängig ist“. Weiter konkretisierende Kriterien der Unabhängigkeit sind internationalen Normen und Leitfäden zu entnehmen. Damit wird abgesichert, dass sich eine Drittstelle nicht mit dem Interesse des Geprüften aufgrund von Abhängigkeiten jedweder, d.h. insbesondere finanzieller oder persönlicher Art identifiziert und hierdurch möglicherweise in ihrer Ergebnis-/Entscheidungsfindung beeinflusst bzw. manipuliert wird. Somit wird ein Interessenkonflikt – anders als bei der reinen Selbstzertifizierung durch den Hersteller – im Systemansatz ausgeschlossen. Eng verbunden hiermit ist der Anspruch der Neutralität. Drittstellen sind nicht mit einem vom Prüfergebnis Betroffenen verbunden; sie stehen somit nicht auf „seiner Seite“, d.h. sie treffen ihre Entscheidungen allein auf Basis ihres neutralen Sachverstands. Hiermit verknüpft ist der uneingeschränkte Objektivitätsgrad ihrer fachlichen Beurteilung, welche frei von sachfremden Erwägungen, weil frei von äußerer Einflussnahme ist, und sich alleine an zu erfüllenden Anforderungen, Normen oder Standards orientiert. Schließlich besitzen die TÜV aufgrund langjähriger betriebsübergreifender Erfahrungen, transdisziplinärem Wissensfundus, kontinuierlichem wechselseitigen Erfahrungsaustausch sowie den strengen Qualifikations- und Persönlichkeitsanforderungen an ihr Personal auch über jene erhöhte Fachkompetenz, die von einer Drittstelle zur ordnungsgemäßen Aufgabenerfüllung stets erwartet werden darf. Durch all jene vorgenannten Merkmale wird sichergestellt, dass eine Drittstelle die ihr zugeordnete Rolle im Spiel der Wirtschaftskräfte gleich einem unabhängigen „Schiedsrichter“ erfolgreich erfüllen kann.

Grundrechtsschutz

In Deutschland muss durch staatliche Maßnahmen das grundrechtlich gebotene Mindestanforderung der Gefahrenabwehr erfüllt werden. Das Grundgesetz verpflichtet den Staat, zur Sicherung von Leben und Gesundheit der Bürger im Rahmen des Vorsorgeprinzips aktiv Präventionschutz zu leisten. Gerade dort, wo zunehmend europäische Standards im Sinne grundlegender Anforderungen nur ein Sicherheitsminimum festsetzen und somit kein gefährdungsneutraler Unterschreitungsspielraum besteht, kann nicht davon ausgegangen werden, dass stichprobenartige Marktaufsichtskontrollen allein der Schutzpflicht des Staates genügen. Andererseits ist evident, dass umfassende staatliche Produktprüfungen – so sie denn europarechtlich erlaubt würden – an den Einfuhr-grenzen nicht nur ein Einfallstor für überwundenen einzelstaatlichen Protektio-



Die unabhängige Drittprüfung: elementar für die Sicherheit von Verbraucherprodukten.



Sicher, bevor er auf den Markt kommt: die Prüfung eines Kinderwagens.

nismus böten. Die Marktaufsichtsbehörden wären vor allem angesichts der rasanten globalen Produktentwicklung budgetär und fachlich überfordert. Daher ist die bereits vor Markteinführung ansetzende unabhängige Prüfung durch spezialisierte Dritte das ideale Instrument, um die Ziele eines schlanken, durch Deregulierung geprägten Staatsapparates mit einem angemessenen Grundrechtsschutz effizient zu verbinden. Darüber hinaus gewährleistet die Drittprüfung im Rahmen sinnvoller Ergänzung weitreichender Betreiber- und Herstellerverantwortung durch ihre privatautonom flankierende Unterstützungsfunktion eine innovationsfördernde Unternehmerfreiheit.

Verbraucherinformation

Die unabhängige Drittprüfung entlastet Staat und Unternehmer nicht nur in hohem Maße von eigenen Überwachungs- und Prüfanstrengungen sowie damit verbundenen permanenten Vorhaltekosten. Als entscheidender Faktor für das allgemeine Marktvertrauen kann das Prinzip der Third-Party Control vor allem Wirtschaftswachstum im globalen Markt stimulieren: Gerade Anbieter von Premiumprodukten leiden unter der asymmetrischen Informationsverteilung zwischen Angebot und Nachfrage, die im Zeitalter der Globalisierung und des prosperierenden Internethandels noch zunimmt. Im Zuge von Drittprüfungen transparent generierte Verbraucherinformationen betreffend Qualität und Sicherheit von Produkten können die asymmetrische Informationsverteilung weitestgehend beheben, so dass Marktabschlüsse in den oberen Qualitäts- und Preissegmenten signifikant zunehmen; dies wurde in Studien belegt. In Deutschland kann der hohe Marktanteil von Spitzenprodukten angesichts der gesellschaftlichen Akzeptanz des GS-Zeichens somit nicht überraschen. Entscheidend für den Erfolg europäischer Anbieter von innovativen Qualitätsprodukten im globalen Wettbewerb ist das durch verlässliche Informationen gestützte Marktvertrauen der Verbraucher.

Prävention

Vor diesem Hintergrund würde es für europäische Anbieter einen erheblichen Wettbewerbsvorteil bedeuten, ein freiwilliges europäisches Sicherheitszeichen für Verbraucherprodukte nach dem eindrucksvollen Erfolgsmodell des GS-Zeichens zu etablieren. Die allerdings insbesondere von der EU-Kommission mit Blick auf die CE-Kennzeichnung einseitig verfolgten Ansätze, Verbraucher auf im Schadensfall oftmals mit Kausalitätsnachweis- und Rechtsdurchsetzungsproblemen behafteten

Regressmöglichkeiten zu verweisen, vernachlässigen nicht nur das Präventionsprinzip, sondern greifen gerade hinsichtlich der Förderung eines stabilen Marktvertrauens zu kurz. So hat nicht zuletzt die derzeitige Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise als Ausdruck von Kontroll- und Marktversagen schmerzhaft in Erinnerung gerufen, dass zur Förderung eines die Wirtschaft tragenden Marktvertrauens die Schadensabwicklung nicht aufwiegen kann, was hinsichtlich der Schadensprävention versäumt wurde.

Marktvertrauen

Die Lissabon-Strategie strebt an, die EU zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissenschaftsgetriebenen Wirtschaftsraum der Welt zu entwickeln. Mit diesem Ziel im Blick lässt sich feststellen: Die unabhängige Drittprüfung garantiert Qualität, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit auf höchstem Niveau. Sie ermöglicht zudem eine effiziente präventive Erfüllung staatlicher Schutzpflichten. Vor allem aber entlastet das Third-Party-Prinzip insbesondere mittelständische Unternehmen, mehr noch, ein TÜV-Prüfsiegel auf ihren Produkten schafft Verbrauchervertrauen und bildet als transparentes Referenzkriterium ein wertvolles Marketinginstrument. Die unabhängige Drittprüfung stiftet notwendiges Marktvertrauen, um die innovationsstarken und sicheren Qualitätsprodukte Europas auf dem globalen Markt wettbewerbsfähig zu positionieren.



Rainer Gronau

Politik, Recht, Europa, Personal

Kontakt:

Telefon +49 30 760095-490

Telefax +49 30 760095-491

rainer.gronau@vdtuev.de

Vertrauen seit 125 Jahren

Vertrauen seit 125 Jahren

Verantwortung in Europa

Erfahrung und Wissen

„Unsere Arbeitsgrundlagen sind: Neutralität, Objektivität und Unabhängigkeit. Von diesen Grundwerten werden wir niemals abrücken.“

125 Jahre im Dienst der technischen Sicherheit – VdTÜV feiert Geburtstag

Eine Tradition von 125 Jahren haben nicht viele Verbände. Grund genug für den VdTÜV, sein Jubiläum zu feiern. Am 25. März 2009 lud der Verband rund 700 Gäste ins Deutsche Historische Museum (DHM) in Berlin. Die Gäste, hauptsächlich aus Politik, Wirtschaft und den Verbänden, trafen ab 18 Uhr im Pei-Bau des Museums an – ein Anbau, der 2003 eröffnet wurde. Hier finden die Wechselausstellungen des Museums statt. Errichtet wurde das Gebäude vom amerikanischen Architekten I. M. Pei. Das moderne Ambiente bot Raum für erste Gespräche der Gäste untereinander.

Vom modernen Teil des Museums ging es dann in den alt-ehrwürdigen Schlüterhof. Er verbindet den Pei-Bau mit dem Hauptgebäude des Museums, dem ehemaligen Zeughaus. Benannt ist der Schlüterhof nach dem Barockbaumeister Andreas Schlüter (1662–1714). Er schuf auch die Masken in den Fensterzwickeln des Schlüterhofes.

„Verantwortung, Wissen und Vertrauen“

Hier nahmen die Gäste ihre Plätze ein und wenig später betrat Bundespräsident Horst Köhler das Deutsche Historische Museum. Aus der ersten Reihe verfolgte er die Rede von Dr. Guido Rettig, Vorsitzender des VdTÜV. Dr. Rettig begrüßte den Bundespräsidenten und die Gäste, gab einen Einblick in die Historie des Verbandes und betonte zugleich die Bedeutung. Unter den Stichworten „Verantwortung, Wissen und Vertrauen“ erläuterte Dr. Rettig, wie es 1884 zur Gründung des Preussischen Zentralverbandes der Dampfkessel-Überwachungsvereine, dem Vorläufer des VdTÜV kam: „Als im 19. Jahrhundert auch in Deutschland Dampfmaschinen für die industrielle Produktion eingesetzt wurden, stand man den Gefahren zunächst hilflos gegenüber. Die Betreiber von Dampfmaschinen handelten nach angelsächsischem Vorbild: Sie nahmen verantwortungsvoll die Lösung des Problems selbst in die Hand und gründeten erste Dampfkessel-Überwachungsvereine. Bismarck ergriff die Initiative und regte die Gründung eines Zentralverbandes der Dampfkesselüberwachungsvereine an. Dieser war der direkte Vorläufer unseres heutigen VdTÜV“.

Unter den Stichworten „Wissen“ und „Vertrauen“ schlug Dr. Rettig den Bogen in die Gegenwart und erläuterte den Gästen die Organisationsstruktur und die Arbeitsweise des VdTÜV in der heutigen Zeit. „Die Gesellschaft muss auch weiterhin der technischen Sicherheit in allen Bereichen vertrauen können. Der Verband und seine Mitglieder sind ver-



Im Pei-Bau des Deutschen Historischen Museums treffen die Gäste ein ...



... und haben die Gelegenheit zu ersten Gesprächen.



Im Schlüterhof begrüßt Dr. Guido Rettig die Gäste.



Der Schlüterhof liefert den festlichen Rahmen für die 125-Jahrfeier.



Bundestpräsident Horst Köhler: „Machen Sie weiter so!“

lässliche Partner, wenn es um Antworten auf komplexe technisch-wissenschaftliche Fragestellungen geht. Wir können dabei aus dem Wissen einer 125-jährigen Verbandstradition schöpfen“, erklärte Dr. Rettig. Ein Ausblick in die Zukunft zeigte den Gästen auf, dass der VdTÜV mit Sorge verfolgt, dass das bewährte Prinzip der unabhängigen Drittpfung auf europäischer Ebene in Frage gestellt wird.

Bundestpräsident Horst Köhler richtete nun sein Grußwort an die Gäste. Zunächst sprach er dem Verband seine Glückwünsche aus. Köhler unterstrich die Bedeutung der TÜV und des VdTÜV aus Sicht des Staates: „Die Aufsicht hat eine wichtige ordnungspolitische Bedeutung. Sie schafft nämlich Transparenz und ermöglicht so den Marktteilnehmern aufgeklärtes Handeln. Der durchschnittliche Verbraucher kann nicht erkennen, ob die Kabel in seinem neuen Haartrockner sicher und gut verarbeitet sind, oder ob sie eine Gefahr für ihn und seine Familie darstellen. Er weiß nicht, ob ein Kunststoffspielzeug giftige Stoffe freisetzt.“ Köhler betonte, dass für die Verbraucher eine Zertifizierung von Produkten hohe Bedeutung habe. „Deshalb brauchen wir unabhängige und neutrale Einrichtungen, die die Einhaltung von Qualitätsstandards überprüfen und bewerten und so uns, den Verbrauchern, aussagekräftige Entscheidungshilfen an die Hand geben“, erklärte der Bundestpräsident.

Unternehmen und Verbraucher profitieren von den Qualitätsmaßstäben

Doch Köhler beschränkte sich in seiner Rede nicht nur auf die Verbraucher, er hob auch hervor, dass die TÜV und ihr Verband wichtige Arbeit für die Unternehmen leisten: „Normen und Standards, die konsequent durchgesetzt werden, helfen auch den Unternehmen, denn sie fördern einen fairen Wettbewerb. Wenn die Latte für alle gleich hoch liegt, wird ein unlauterer Preiswettbewerb verhindert. Ein Wettbewerb, in dem diejenigen einen Vorteil hätten, die ihre Produkte nur deshalb billiger produzieren, weil sie zum Beispiel produktionsbedingte Umweltkosten oder Gesundheitsrisiken auf die Verbraucher oder die Allgemeinheit abwälzen.“ Die Unternehmen in Deutschland profitieren nach Meinung des Bundestpräsidenten deutlich von den Qualitätsmaßstäben, die hierzulande gültig sind. Das verschafft den Firmen auch einen Wettbewerbsvorteil im globalen Handel: „Darüber hinaus sind Zertifizierungen, Gütesiegel und die damit verbundene Produktqualität auch ein wichtiger Wettbewerbsfaktor. Dass ‚Made in Germany‘ weltweit für Spitzenqualität steht, ist nicht zuletzt auch ein Verdienst der hohen technischen Standards, die



Prof. Dr. Dr. h.c. Anton Kathrein: „Die TÜV stellen in puncto Sicherheit eine unumstrittene und anerkannte Instanz dar.“



Dr. Guido Rettig übergibt eine Spende in Höhe von 50.000 Euro an die ULPGL.

wir in Deutschland haben.“ Die Stärke und die Zukunft der deutschen Wirtschaft liegen nach Aussage Köhlers in der Qualität, die eben auch durch die Arbeit der TÜV und des VdTÜV gewährleistet und regelmäßig weiterentwickelt werde. Somit böten die TÜV eine wichtige Dienstleistung gerade auch für exportorientierte Unternehmen.



Prof. Dr. Bruno O. Braun, Dr. Guido Rettig, der Bundespräsident, Dr. Axel Stepken und Dr. Klaus Brüggemann in der ersten Reihe.



Thomas Quasthoff sorgte für den musikalischen Rahmen des Abends. Am Flügel die Pianistin Andrea Baiocchi.



Nach dem offiziellen Teil: der Bundespräsident beim Empfang.



Die Gäste der 125-Jahrfeier nutzen den Abend zum Meinungs austausch.

Zum Abschluss seiner Rede wünschte der Bundespräsident dem Verband und seinen Mitgliedern eine weiterhin erfolgreiche Arbeit: „Die Arbeit der Technischen Überwachungsvereine ist ein hervorragendes Beispiel dafür, dass Kontrolle Vertrauen schaffen kann. Seit mehr als 125 Jahren ist der TÜV mit seinem guten Namen ein Vertrauensgarant. Dazu gratuliere ich Ihnen herzlich. Machen Sie weiter so!“

Eine Einschätzung der Arbeit des VdTÜV und seiner Mitglieder aus Sicht eines erfolgreichen Unternehmers gab Prof. Dr. Dr. h. c. Anton Kathrein, persönlich haftender Gesellschafter der Kathrein-Werke KG. Der Hersteller von Antennensystemen erläuterte die Bedeutung der TÜV für global tätige Wirtschaftsunternehmen: „Die TÜV stellen in puncto Sicherheit eine unumstrittene und anerkannte Instanz dar. Als neutraler Dritter ist der TÜV zu einer wichtigen Marke geworden, die das Vertrauen der Bürger genießt.“

Zum Schluss des offiziellen Teils der Feier traten das VdTÜV-Präsidium, bestehend aus Dr. Guido Rettig, Dr. Axel Stepken und Dr. Klaus Brüggemann gemeinsam mit Prof. Dr. Bruno O. Braun, Vorsitzender der Vorstände der TÜV Rheinland Group, auf die Bühne. Sie überreichten eine Spende in Höhe von 50.000 Euro an die Freie Universität der Großen Seen in der Demokratischen Republik Kongo. Mit dem Geld wird dort die Ausbildung junger Ingenieure gefördert. Die Hochschule erhält durch die Spende die Möglichkeit, Laborausstattung anzuschaffen und Stipendien an bedürftige Studentinnen und Studenten zu vergeben.

Für einen unvergesslichen musikalischen Rahmen der 125-Jahrfeier sorgte der weltberühmte Bariton Thomas Quasthoff. Er sang Stücke von Carl Loewe und Albert Lortzing. Die amerikanische Pianistin Andrea Baiocchi begleitete Quasthoff am Flügel.

Nach dem offiziellen Teil genossen die Gäste der Feier das fliegende Buffet in der Eingangshalle des Zeughauses und im Schlüterhof. Hier war abermals Gelegenheit, in festlicher Atmosphäre Gespräche zu führen und Meinungen auszutauschen.



Jan Schepmann
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Kontakt:
Telefon +49 30 760095-480
Telefax +49 30 760095-481
jan.schepmann@vdtuev.de

Überarbeitung des Rechts der Überwachungsbedürftigen Anlagen

Überwachungsbedürftige Anlagen (üA) sind Anlagen mit einem hohen Gefährdungspotenzial für Beschäftigte und die Öffentlichkeit. Dazu gehören zum Beispiel Chemieanlagen, Kraftwerke, Tankstellen und Aufzugsanlagen. Der zugehörige Rechtsrahmen ist im Abschnitt 5 des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes (GPSG) beschrieben. Dieses Gesetz und das dazugehörige Vorschriften- und Regelwerk basieren auf einer Vielzahl von Schadensfällen und den daraus abgeleiteten Erkenntnissen. Staatliche Aufsicht und vorbeugende Prüfungen durch unabhängige Prüfstellen haben zu einem gesellschaftlich akzeptierten Sicherheitsniveau bei hoher Verfügbarkeit und wirtschaftlichem Betrieb von üA geführt.

Das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung (BMAS) ist für das GPSG zuständig. In diesem Gesetz werden in den Abschnitten 1 bis 4 die europarechtlichen Bestimmungen zum Binnenmarkt und dem freien Warenverkehr in nationales Recht umgesetzt. Der Abschnitt 5 enthält das Recht der üA. Im Jahr 2001 war dieses Anlagenrecht nach langer Diskussion in das damalige Gerätesicherheitsgesetz aufgenommen worden. Die diesbezüglichen letzten Übergangsfristen für die Ablösung des traditionell personengebundenen (amtlich anerkannte Sachverständige) durch ein organisationsbezogenes Prüfwesen (Zugelassene Überwachungsstellen / ZÜS) sind erst seit dem 1. Januar 2008 abgelaufen.

GPSG soll überarbeitet werden

Nun hat das BMAS eine Überarbeitung des GPSG unter Berücksichtigung der im Jahr 2008 eingetretenen Änderungen der Rahmenbestimmungen für den Binnenmarkt angekündigt. Das für die üA zuständige Referat im BMAS beabsichtigt, gleichzeitig grundlegende Änderungen des an sich von dem Europarecht nicht betroffenen Abschnitts 5 vorzunehmen und die dort getroffenen Festlegungen grundsätzlich zu diskutieren. Unter anderem wird vorgeschlagen, die Anforderungen an üA zu ändern, das Recht aus dem GPSG in das Arbeitsschutzgesetz zu überführen, den Katalog der üA zu verändern, diesen aus dem Gesetz zu nehmen und durch eine Verordnung abzulösen.

Im Rahmen möglicher Änderungen des Abschnitts 5 des GPSG müssen aus Sicht des VdTÜV folgende Rahmenbedingungen Berücksichtigung finden:

- > Das Grundgesetz beinhaltet die Fürsorgepflicht des Staates für den Bürger. Daraus resultiert die besondere Verantwortung und die sich

daraus ergebende Aufsichtspflicht des Staates für üA, den Anlagen mit besonderer Gefährdung für Beschäftigte und Dritte in Form eines präventiven Systems von Prüfungen und staatlicher Überwachung.

- > Das bestehende Recht der üA und das daraus resultierende Sicherheitsniveau stellen das gebotene Minimum der Anforderungen für den nach dem Grundgesetz geforderten Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit der Bürger dar. Beide basieren auf praktischen Erkenntnissen und haben sich insbesondere unter Berücksichtigung von Schadensfällen und Betriebserfahrungen bundeseinheitlich entwickelt.
- > Die rechtlichen Anforderungen für üA müssen neben dem Arbeitsschutz den Schutz Dritter einschließen, da Maßnahmen zum Arbeitsschutz nicht automatisch den Schutz Dritter gewährleisten (z. B. Aufzug, Tankstelle).
- > Den Betreibern von üA muss ein rechtssicheres, in sich geschlossenes, bundeseinheitliches, wirtschaftliches und anwenderfreundliches Rechtssystem zur Wahrung ihrer Verantwortung zur Verfügung gestellt werden. Dies bedingt, dass das Recht und der Katalog der üA als Einheit im GPSG erhalten bleibt und keine Aufteilung in unterschiedliche Rechtsgebiete mit getrennten Verantwortlichkeiten vorgenommen wird. Dies betrifft insbesondere auch die rechtliche Einheit von Beschaffenheit und Betrieb in einem Gesetz. Das heutige System ist im Vergleich zu dem anderer europäischer Länder kostengünstig und führt zu einer hohen Verfügbarkeit der Anlagen.
- > ZÜS-Prüfungen als unabhängige Drittprüfungen bei üA sind zum Erhalt des Sicherheitsniveaus erforderlich. Für die ZÜS (Überwachungsorganisationen und Prüfstellen von Unternehmen) ist eine bundeseinheitliche Akkreditierung und eine Aufsicht durch die Länder notwendig, um u. a. die Kompetenz zu sichern und den Betreibern Rechtssicherheit bei der Auswahl der Prüfstelle zu geben.
- > Das Erlaubnisverfahren bei bestimmten üA soll zur Investitions- und Planungssicherheit der Betreiber beibehalten werden, da ein Gutachten ohne behördlichen Verwaltungsakt keine Bindungswirkung für die Behörden erzeugt.

Diese Forderungen werden von allen ZÜS unterstützt.

Eingriffe in das bewährte präventive System bestehend aus

- > staatlicher Aufsicht
- > Betreiberverantwortung



Unabhängige Drittprüfungen sind zum Erhalt des Sicherheitsniveaus von Anlagen erforderlich.

- > Schutz Dritter (Öffentlichkeit)
- > unabhängigen Prüfstellen

bedürfen wegen der gravierenden, nicht allein auf das GPSG beschränk-
baren Auswirkungen grundlegender Untersuchungen und zeitintensiver
Abstimmungen unter allen Beteiligten. Voraussetzung ist der
Abschluss eines beabsichtigten BMAS-Forschungsvorhabens zum Ka-
talog der üA und die eingehende Diskussion der wissenschaftlichen
Ergebnisse und Vorschläge mit allen betroffenen Kreisen. Aufgrund der
möglichen schwerwiegenden Konsequenzen ist ein gesellschaftlicher
Konsens über die Schlussfolgerungen die notwendige Voraussetzung
für jegliche Änderung in diesem sensiblen Rechtsbereich. Hinzu kommt,
dass mögliche Änderungen gleichzeitig in allen betroffenen Gesetzen
und Verordnungen erfolgen müssen, um keine Rechtsunsicherheit ent-
stehen zu lassen.

Es muss allen Beteiligten klar sein, dass ein beachtlicher Teil der gerade
mit großem Aufwand zur Betriebssicherheitsverordnung BetrSichV –
noch nicht einmal vollständig – durch den Ausschuss für Betriebssicher-
heit ABS erstellten und veröffentlichten Technischen Regeln Betriebssi-
cherheit TRBS sowie der zahlreichen Handlungshilfen von Verbänden
und Organisationen sofort wieder zu überarbeiten wäre.

Jüngste Systemänderung noch nicht abgeschlossen

In der derzeitigen wirtschaftlichen Situation ist ein solches, viele Res-
ourcen bindendes Vorhaben nicht leistbar und volkswirtschaftlich
nicht verantwortbar. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Umset-
zung der jüngsten Systemänderung (gefährdungsbezogener Ansatz,
mehr Betreiberverantwortung, Öffnung des Prüfmarktes) in der Praxis
noch nicht abgeschlossen ist. Insbesondere kleine und mittlere Unter-
nehmungen (KMU) haben weiterhin große Probleme – ausreichende,
belastbare Erfahrungen liegen noch nicht vor.



Die Mitglieder des VdTÜV sind Experten für die Anlagensicherheit: hier
im Bereich Explosionsschutz.

In Zeiten der Bankenkrise und Forderungen nach mehr Staat könnte
eine weitere Deregulierung und die Aufgabe der staatlichen Verantwor-
tung bei üA verheerende Auswirkungen auf Schadensgeschehen und
Politik nach sich ziehen.

Zur Begleitung dieses äußerst sensiblen Themas Überarbeitung des
Rechts der üA wurde beim VdTÜV eine eigens dafür eingerichtete Task
Force gebildet, die direkt dem Präsidium berichtet. Damit wird die hohe
Priorität unterstrichen, die der VdTÜV und seine Mitglieder dieser An-
gelegenheit beimessen. Der VdTÜV wird die Entwicklung kontinuierlich
begleiten. Er wird sich unter Berücksichtigung der vorgenannten Positi-
onen weiterhin an konstruktiven Gesprächen beteiligen und seine lang-
jährigen Erfahrungen einbringen.



Jochem Graßmuck

Anlagentechnik, Arbeitswelt,
Systemsicherheit, Regelwerke

Kontakt:

Telefon +49 30 760095-500

Telefax +49 30 760095-501

jochem.grassmuck@vdtuev.de

Zertifikat „Sicherer Kranken- und Behindertentransfer“ –

Weiterentwicklung des Sicherheitskonzepts „Busreisen“

Das Zertifikat „Sicherer Kranken- und Behindertentransfer“ wurde im Frühjahr 2008 von den technischen Dienstleistern TÜV und DEKRA unter der Federführung des VdTÜV aus dem bestehenden Zertifikat „Sicherheit im Busbetrieb“ weiterentwickelt. Das gemeinsam angebotene Gütesiegel ist inzwischen bundesweit zum Standard geworden und findet im Bereich des Kranken- und Behindertentransfers Anwendung.

Gütesiegel „Sicherheit im Busbetrieb“

Grundlage für die Entwicklung des Gütesiegels für den Busbetrieb war die tragische Unfallserie im Jahr 2003. Die Politik forderte damals die Einführung eines deutschlandweit einheitlichen Gütesiegels, um die Sicherheit bei Busreisen zu steigern.

Dies war Anlass für den VdTÜV, mit seinen Verkehrs- und Sicherheitsexperten die Basis für den heute angebotenen Sicherheitsstandard für Busbetriebe zu erarbeiten. Das Zertifikat „Sicherheit im Busbetrieb“ und auch der neue Standard „Sicherer Kranken- und Behindertentransfer“ basiert auf drei Säulen: Neben dem Unternehmen bilden Fahrer und Fahrzeug die sicherheitsrelevanten Faktoren in diesem Systemzertifikat. Alle drei Säulen werden in einer Systemprüfung im Unternehmen mithilfe eines umfangreichen Kriterienkatalogs kontrolliert. In diesem Kriterienkatalog sind in allen drei Säulen Pflicht- und Kürkriterien zu unterscheiden. Damit das Zertifikat erteilt werden kann, sind alle Pflichtkriterien sowie in jeder Säule mindestens 70 Prozent der Kürkriterien zu erfüllen. Die Laufzeit des Zertifikats beträgt drei Jahre, wobei jährlich ein Reaudit zur Einhaltung des Standards im Unternehmen erfolgt.

Mittlerweile sind bundesweit rund 50 Busunternehmen zertifiziert. Das Siegel, das mittlerweile auf mehr als 1.000 Kraftomnibussen zu erkennen ist, zeigt, dass hier die eingehaltenen Sicherheitsstandards über dem gesetzlich geforderten Mindestmaß liegen.

Alle erfolgreich zertifizierten Unternehmen werden auf der eigens eingerichteten Homepage www.SichererBusbetrieb.de aufgeführt. Hier erhält der Interessierte weitere Informationen zu den Inhalten der Zertifizierung.

Standard „Sicherer Kranken- und Behindertentransfer“

Für den neuen Standard „Sicherer Kranken- und Behindertentransfer“ gab die Lebenshilfe Wetzlar-Weilburg den Anlass, über eine entspre-

chende Zertifizierung nachzudenken, denn das Qualitätsmanagement-System der Lebenshilfe sieht vor, dass auch externe Dienstleister entsprechende „qualitätssichernde Maßnahmen“ für den Transfer behinderter Menschen durchführen. Diese Anforderungen der Lebenshilfe und der Wunsch, den eigenen Sicherheitsstandard durch eine neutrale Instanz ermitteln und bescheinigen zu lassen, gaben für den Geschäftsinhaber Ralf Köhler den Ausschlag, die Zertifizierung nach dem neu entwickelten Standard „Sicherer Kranken- und Behindertentransfer“ anzugehen. Als eines der ersten Beförderungsunternehmen hatte Ralf Köhler somit auch die Gelegenheit, die zum Teil theoretischen Überlegungen des aus dem Reisebusbereich angepassten Kriterienkatalogs von TÜV und DEKRA mit seinen Praxiserfahrungen anzureichern und mitzugestalten.

Unter Federführung des VdTÜV haben die Prüforganisationen daraufhin den bestehenden Kriterienkatalog für das Bus-Gütesiegel auf die Bedürfnisse weiterer interessierter Verkehrsbranchen angepasst: eine logische Weiterentwicklung, da sich von Personenbeförderern, Kranken- und Behindertentransporteurern die Anfragen häuften. Ein weiterer Antreiber waren die Anforderungen der ausschreibenden Stellen, die neben hoher Qualität auch die Sicherheit der zu befördernden Personen durch ihre Auftragnehmer gesichert wissen wollten.

Mit dieser Zertifizierung wird ein wichtiger Beitrag zu mehr Sicherheit in der Personenbeförderung geleistet. Das Zertifikat bestätigt dem geprüften Transportunternehmen, dass das Unternehmen freiwillig weit über den gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen hinaus Kriterien erfüllt, die von einem neutralen Dritten periodisch überwacht werden. Das Siegel bietet Auftraggebern und Kunden im Bereich Personenbeförderung die Sicherheit, dass das Unternehmen auf hohem Sicherheitsniveau arbeitet.

Das Zertifikat wird nach einer umfassenden Systemprüfung vergeben: Auf den Prüfstand kommen Organisation, Fahrer sowie die Fahrzeuge des Beförderungsunternehmens. Wie auch im Busbetrieb ergibt die Kombination dieser drei Bereiche das Gesamtbild für das Zertifikat: Basis ist ein umfangreicher Katalog mit 43 Einzelkriterien, der von allgemeinen Betriebsdaten über Arbeitszeitregelung und Schulungsnachweise bis zum technischen Zustand der Fahrzeuge alle sicherheitsrelevanten Punkte enthält. Wenn mindestens je 70 Prozentpunkte in den drei Ka-



Mit dem Zertifikat „Sicherer Busbetrieb“ fing alles an ...



... dieses ist inzwischen auch auf den Kranken- und Behindertentransport ausgeweitet.

SICHERE PERSONENBEFÖRDERUNG
TÜV DEKRA
 gültig bis 08/2009

ZERTIFIKAT
 Die Zertifizierungsstelle der TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH bescheinigt hiermit, dass das Unternehmen

Köhler Transfer
 Fa. Köhler Transfer e.K.
 Neuhäufelstraße 27
 60322 Frankfurt
 Tel.: 069 / 506 966 11
 Fax: 069 / 506 966 12
 www.behinderten-transfer.de

im Geltungsbereich¹⁾
Betrieb von Kleinbussen
 die strengen Anforderungen des Kriterienkataloges²⁾ zum TÜV / DEKRA-Verfahren
Sichere Personenbeförderung
 erfüllt.

Dieses Zertifikat ist gültig bis **08/2009** Zertifikat-Registrier-Nr. **73 220 2014**

TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH
 Industrielle Service
 Hans-Böckler Straße 4
 33440 Lander
 Tel.: 0 64 03 / 90 38 - 44
 Fax: 0 64 03 / 90 09 - 45 www.tuehessen.de

Zertifizierungsstelle 21. Juli 2008

1) Anzahl der in Betrieb eingesetzte Fahrzeuge: 191
 2) Stand: 04 / 2008
 Das Unternehmen führt das Zertifikat "Sichere Personenbeförderung" seit August 2008

Liste der Fahrzeuge mit amtlichen Kennzeichen siehe Ausfahrbuch

tegorien Organisation, Fahrer und Fahrzeuge erreicht werden, wird das bundesweit einheitliche Gütesiegel von TÜV und DEKRA vergeben. Mit dem Zertifikat erhält der Unternehmer das Recht, das dazugehörige Zeichen für die eigene Werbung zu nutzen und die in das Zertifikat einbezogenen Fahrzeuge entsprechend zu kennzeichnen. Das Zertifikat ist ein Jahr gültig, danach werden im Wiederholungsaudit Abläufe und Fahrzeuge erneut überprüft.

Im Fall von speziell für den Behindertentransport ausgerüsteten Kleinbussen stehen auch die Rückhaltesysteme bei der Rollstuhlbeförderung und die Begleitung der Fahrten im Fokus. Service- und Betreuungsspekte bestimmten die Bewertung: Vor allem behinderte Fahrgäste benötigen eine besonders intensive Betreuung. So wird etwa jeder Fahrgast vom Fahrer persönlich angeschnallt, und das Fahrpersonal muss im Umgang mit kranken und behinderten Menschen speziell geschult sein.

Das Prüfsiegel zeigt nun allen aktuellen und potenziellen Kunden, dass sich ein modernes Unternehmen dem ständigen Wandel im Verkehrswesen und in der Personenbeförderung stellt und zukunftsorientiert handelt.



Hans-Joachim Voss
 Fahrzeug und Mobilität

Kontakt:
 Telefon +49 30 760095-590
 Telefax +49 30 760095-591
 hans-joachim.voss@vdtuev.de

Zweites VdTÜV-Forum Kerntechnik –

Fortsetzung einer erfolgreichen Veranstaltungsreihe

Unter dem Titel „Kontrolle gut! – Vertrauen besser?“ fand am 16. und 17. März 2009 in Berlin das zweite VdTÜV-Forum Kerntechnik statt. Teilgenommen haben über 200 Personen aus dem Kreis der Bundes- und Landesbehörden, Betreiber, Hersteller, Zulieferer und Sachverständigenorganisationen. Das zweite VdTÜV-Forum Kerntechnik führt den 2008 begonnenen Veranstaltungsrhythmus fort. Aufgegriffen wurden auf der Tagung sowohl fachspezifische Themen wie auch Fragestellungen übergeordneter Art. Im Fokus der fachspezifischen Fragestellungen standen die Themenbereiche „Neue Regelwerke“, „Digitale Leittechnik im Reaktorschutzsystem“ und „Potenziale der Methode ‚Probabilistische Sicherheitsanalyse‘“. Im Rahmen der Fragestellungen übergeordneter Art wurden Themenkomplexe wie „Wechselwirkungen zwischen Fremdkontrolle und Eigenkontrolle/Eigenverantwortung“ und „Ethik des Vertrauens“ aufgegriffen.



Keynote von Katherina Reiche

Der Vortrag der als Keynote-Speakerin geladenen stellvertretenden Vorsitzenden der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Katherina Reiche, griff Fragen des Energiemixes und der Energieversorgungssicherheit sowie der Rolle von Kohle und Kernkraft auf. Ebenso plädierte Frau Reiche für eine Wiederaufnahme der untertägigen Erkundung des Salzstocks Gorleben auf seine Endlagertauglichkeit mit Blick darauf, dass das zehnjährige „Gorleben-Moratorium“ abgelaufen ist, ohne dass sich neue Erkenntnisse oder Betrachtungsweisen abzeichneten.



Abendvortrag zum verschwenderischen Umgang mit den Ressourcen

Im Mittelpunkt des Abendvortrags „Vom fatalen Überschreiten der Grenzen: Herausforderungen für Natur, Mensch und Technik“ von Dr. Klaus J. Jahn von Human Design standen Szenarienbetrachtungen von – größtenteils innerhalb weniger Jahrzehnte zu erwartenden – Auswirkungen eines weiterhin verschwenderischen Umgangs mit den natürlichen Ressourcen. Dr. Jahn stellte diesen Betrachtungen Szenarienverläufe gegenüber, mit denen für den Fall eines Umsteuerns beim Ressourcenverbrauch zu rechnen ist. Das Veranstaltungskonzept und die Themenwahl stießen auf eine positive Resonanz bei den Veranstaltungsteilnehmern.

Fortsetzung 2010

Das VdTÜV-Forum Kerntechnik wird im jährlichen Rhythmus fortgeführt. Als Termin der dritten Forums-Veranstaltung wurde der 15. und 16. März 2010 bekannt gegeben. Tagungsort wird wieder Berlin sein.



Hermann Staudt

Kerntechnik, Strahlenschutz,
Röntgenanlagen

Kontakt:

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

Verband der TÜV – 125 Jahre technische Sicherheit

Der Beginn des technischen Zeitalters ist geprägt durch die Erfindung der Dampfmaschine von James Watt im Jahr 1769 in England. Er nutzte die Dampfdehnung des unter Druck stehenden Dampfs und entwickelte die Niederdruck-Dampfmaschine. Die kompakten Kessel und Maschinen wurden nahe der Arbeitsplätze aufgestellt, denn die Gefahr von Explosionen im Dampfkessel wurde noch völlig unterschätzt. Allein im deutschen Kaiserreich zeigen die Statistiken in den Jahren von 1877 bis 1890 mehr als 200 Dampfkesselexplosionen mit fast 200 Toten und mehr als 100 Schwerverletzten.

Der Staat machte daraufhin die Aufstellung und Inbetriebnahme von Dampfmaschinen von einer Erlaubnis abhängig – allerdings ohne regelmäßige Überwachung. Der Betrieb der Dampfkessel wurde 1856 per preußischem Gesetz unter staatliche Aufsicht gestellt, hinzu kam die regelmäßige Überwachung von Dampfkesseln. Mit der Überwachung von Dampfkesseln wurden die staatlichen Kreisbaubeamten (Bauingenieure) beauftragt, die jedoch mit der Überwachung von Dampfkesseln überfordert waren. Das bemängelte auch der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) und forderte in einer Resolution, dass die Revision der Dampfkessel durch speziell dafür angestellte Ingenieure ausgeführt werden sollte. Ferner sollte die Industrie selbst in der Lage sein, die Kesselkontrolle selbstständig und ohne Einmischung des Staates auszuüben. Aber auch der Staat befürwortete 1865 die gemeinschaftliche Aufstellung technischer Vertrauensmänner und war damit ein Motor bei der Gründung der DÜV.

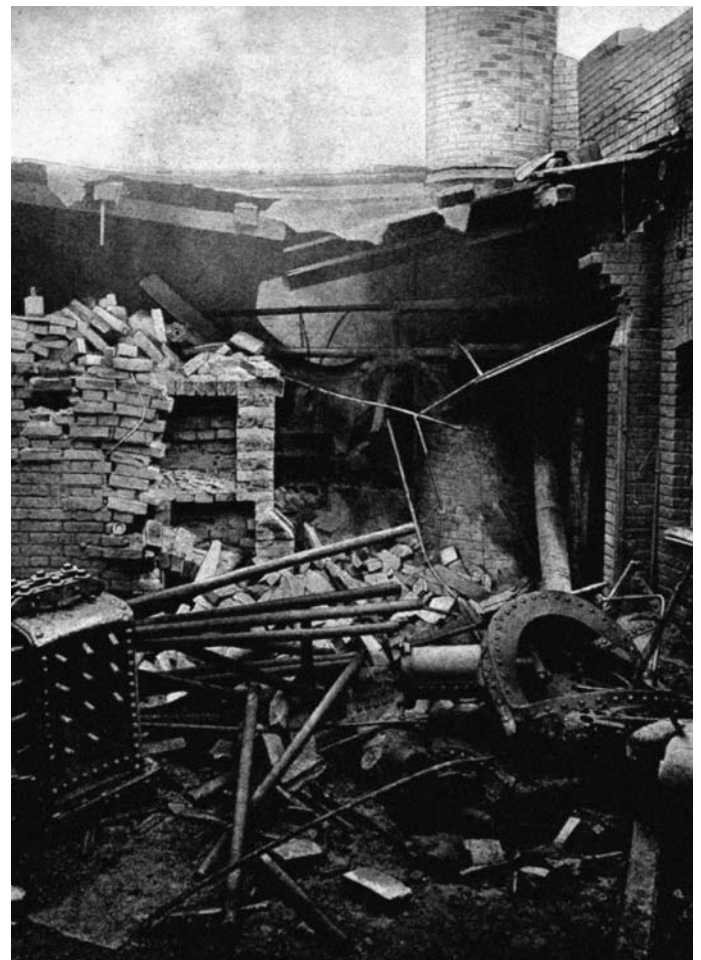
Dampfkessel-Überwachungsverein (DÜV)

Eine Dampfkesselexplosion 1865 in Mannheim mit erheblichem Personen- und Sachschaden gab darauf den Anstoß zur Gründung der „Gesellschaft zur Überwachung und Versicherung von Dampfkesseln mit dem Sitz in Mannheim“. Eine periodische Überwachung der Anlagen wurde eingeführt.

Zentralverband der preußischen DÜV (ZV)

Im Jahr 1883 plante die preußische Regierung eine Neuregelung des Dampfkesselüberwachungswesens. Es war vorgesehen, Maschinentechiker einzustellen, die als staatliche Dampfkesselrevisoren die Abnahmeprüfungen und auch die laufenden amtlichen Revisionen übernehmen sollten. Diese Entwicklung sahen die DÜV und auch der VDI als ernsthafte Gefahr für den Bestand an.

Nachdem der Magdeburger Verein den preußischen Minister für Handel und Gewerbe gebeten hatte, die Befugnisse der Vereinssachverständigen auf die Durchführung von Abnahmeprüfungen zu erweitern, wurde die Gründung des Zentralverbandes der Preußischen DÜV (ZV) vom Staat im Jahr 1884 selbst angeregt. Der zuständige Minister Otto von Bismarck schlug vor, einen einheitlich organisierten Gesamtverein mit Sitz in Preußen zu gründen. Damit müsste in Zukunft nur noch mit einem Organ verhandelt werden, und die Qualifikation der Sachverständigen wäre einheitlich organisiert gewesen.



Im 19. Jahrhundert richteten Dampfkesselexplosionen verheerende Schäden an.



TÜV-Experten vermessen einen Kunststofftank in den 60er-Jahren.



Großer Ansturm auf eine Prüfstelle in den 70ern.

Im Juli 1884 wurde in Berlin eine Generalversammlung der preußischen Überwachungsvereine abgehalten. Der „Zentralverband der preußischen Dampfkessel-Überwachungsvereine“ mit 17 Vereinen als Mitglieder wurde konstituiert. Der Zweck des ZV war es, die gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder wahrzunehmen und zu vertreten. Nach der Gründung des ZV erteilte das Ministerium den Oberingenieuren mehrerer Vereine die Befugnis zu amtlich gültigen Abnahmeprüfungen neu konzessionierter Dampfkessel. Die Gewerbeordnung wurde dahingehend abgeändert, dass bei der Prüfung der Vorlagen zu Genehmigungsgesuchen anstelle der Baubeamten die Sachverständigen der Überwachungsvereine hinzugezogen werden sollten.



Gestern und heute: Volksfeste müssen sicher sein.

Dampfkesselüberwachung und Gewerbeordnung

Der preußische Staat zog sich aus der Überwachung auch von Nichtvereinskesseln zugunsten der Aufsicht durch die DÜV um die Jahrhundertwende ganz zurück. Die Aufsicht über sämtliche Dampfkessel wurde von den Gewerbeaufsichtsbehörden auf die in Preußen anerkannten DÜV übertragen. Damit war die vollständige Trennung der privaten Dampfkesselüberwachung von der Gewerbeaufsicht vollzogen. Dennoch waren die Vereine weiterhin der staatlichen Kontrolle ausgesetzt und auch die Genehmigung der Aufstellung von Dampfkesseln blieb weiterhin in staatlicher Hand. Das preußische Kooperationsmodell war kein Erfolgsmodell einer von der Industrie gegen staatliche Widerstände durchgesetzten Selbstverwaltung, sondern die Erfolgsgeschichte einer gelungenen Einbindung des Sachverständigen der Praktiker in staatliche Steuerung.

Befugnisserweiterung

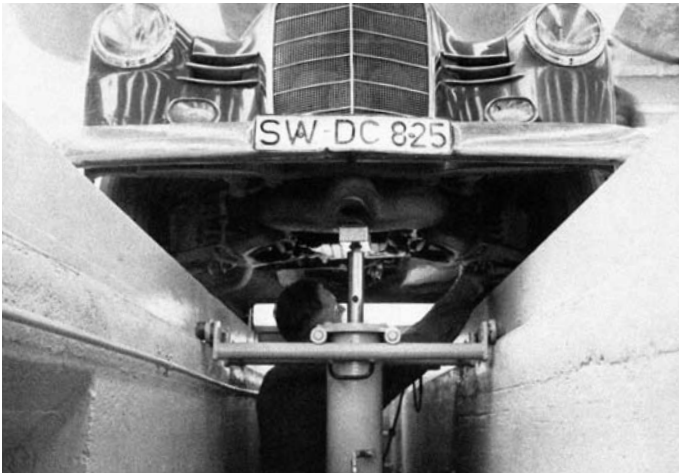
Dadurch, dass sich die Dampfkesselüberwachung durch die Vereine bewährte, wurden sie auch für die technische Überwachung anderer überwachungsbedürftiger Anlagen herangezogen. Im Kostengesetz von 1905 ist erstmals die Auflistung der überwachungsbedürftigen Anlagen zusammengefasst:

- > Aufzüge
- > Kraftfahrzeuge
- > Dampffässer
- > Gefäße für verdichtete und verflüssigte Gase
- > Mineralwasserapparate
- > Acetylanlagen
- > Elektrizitätsanlagen

Mit der Übernahme aller überwachungsbedürftigen Anlagen vollzog sich der Wechsel vom DÜV zum Technischen Überwachungsverein, wenngleich der Name Dampfkessel-Überwachungsverein vorerst beibehalten wurde. Durch Vollzug des Kostengesetzes wurden die einzelnen Vereinsingenieure durch staatliche Behörden zu „amtlichen Sachverständigen“ ernannt.

Eigenüberwacher werden Mitglieder

Der Zentralverband erweiterte die Möglichkeit der Mitgliedschaft auch für diejenigen preußischen Betriebsunternehmer und Vereine, deren Dampfkessel oder sonstige überwachungsbedürftige Anlagen von der



Eine Hauptuntersuchung in den 60er-Jahren: Die genaue Untersuchung des Fahrzeugs gehörte auch damals schon zur HU ...



... wie auch die Kontrolle der Beleuchtungsanlage.

Überwachung befreit waren. Die IG-Farbenindustrie, die Friedrich Krupp AG und die Firma Vereinigte Stahlwerke wurden 1929 Mitglieder im Zentralverband.

Vereinigung der TÜV

Mitte der 30er-Jahre des 20. Jahrhunderts etablierte sich die Bezeichnung „Technischer Überwachungsverein“ und damit auch als Abkürzung die Marke „TÜV“. Im Zeitalter der Industrialisierung und der damit rasant einhergehenden technischen Entwicklungen hatte sich das Spektrum der Überwachungsvereine vergrößert, was allerdings auch eine Zersplitterung des technischen Überwachungswesens zur Folge hatte. Dies bedingte den Wunsch nach Reform. Rechtlich wird die Umgestaltung dann 1937 festgelegt und damit verbunden die Neuordnung des technischen Überwachungswesens 1938. Zusätzlich wurde die Errichtung einer Reichshauptstelle für die technische Überwachung von Dampfkesseln und sonstigen überwachungspflichtigen Anlagen mit Sitz in Berlin festgelegt. Der Reichsverband der TÜV (RTÜV) wurde gegründet und die Aufgaben vom ZV gingen auf den RTÜV über. Mit dem Zusammenbruch im Jahr 1945 ging der RTÜV unter.

Neuanfang nach dem Krieg

Für die Einheit der Technischen Überwachung und den Erfahrungsaustausch zwischen den Vereinen sorgte die Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV), nach dem Krieg 1949 neu gegründet mit Sitz in Essen. Die Technische Überwachung steht als neutrale, objektive und unabhängige Sachverständigen-Organisation im Spannungsdreieck von Staat, Wirtschaft und Verbrauchern. Als einen wichtigen Schwerpunkt setzte sich die neue Vereinigung den Erfahrungsaustausch der Sachverständigen.

Ein „Bonner Büro“ wird im Jahr 1984 eingerichtet. Die Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine zielt damit besonders auf die verstärkte Interessenwahrnehmung im politischen Raum. Eine weitere VdTÜV-Repräsentanz wird 1989 in Brüssel eröffnet, um eine zusätzliche Ausrichtung der Interessenvertretung des Verbands auf EG-Ebene zu ermöglichen. Der VdTÜV eröffnet 1999 eine neue Geschäftsstelle am Sitz der Regierung in Berlin, gleichzeitig wird das Bonner Büro aufgegeben. Nach der Mitgliederversammlung wird im Herbst 2006 der Verband umbenannt in den Verband der TÜV e. V.



Johannes Näumann

Pressesprecher

Kontakt:

Telefon +49 30 760095-320

Telefax +49 30 760095-321

johannes.naumann@vdtuev.de

Verantwortung in Europa

Vertrauen seit 125 Jahren

Verantwortung in Europa

Erfahrung und Wissen

„Eine frühzeitige Kenntnis neuer Rechtssetzungsvorhaben und aktueller EU-Politik ist für die TÜV von hoher Bedeutung für ihr operatives Geschäft.“

Neue Regeln für EU-Produkte

Der EU-Binnenmarkt – an und für sich schon ein europäischer Klassiker – ist jedoch auch mit der EU-Dienstleistungsrichtlinie noch nicht vollendet worden. Selbst im Warenbereich sieht Brüssel seit Jahren weiteren Optimierungsbedarf. Aus diesem Grund hatte die EU-Kommission Anfang 2007 einen umfassenden Vorschlag angenommen, um den grenzübergreifenden Warenverkehr weiter anzukurbeln. Ursprünglich hatte Brüssel ein Mandat erhalten, das 20 Jahre alte „Neue Konzept“ zu überarbeiten und diese moderne schlanke Gesetzgebung weiter zu optimieren und zu konsolidieren. Mit dem sogenannten „Warenpaket“ (Goods Package) sollte jedoch auch der freie Verkehr von Waren, der nicht EU-weit geregelt ist, befördert werden. Dem europäischen Gesetzgeber ist es gelungen, binnen nur einem Jahr im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens zu dem Maßnahmenpaket, das zwei Verordnungen und einen Beschluss umfasst, einen politischen Kompromiss zu finden. Dieser wurde im August 2008 im EU-Amtsblatt veröffentlicht und umfasst:

- > die Verordnung zur gegenseitigen Anerkennung nationaler Regeln für Produkte¹
- > die Verordnung zur Akkreditierung und Marktüberwachung von Produkten²
- > den Beschluss über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten³

Besonders wichtig sind für die TÜV als Benannte Stellen hiervon der Beschluss und die Verordnung zur Akkreditierung und Marktüberwachung. Der VdTÜV und seine Mitglieder verfügen im Bereich der New-Approach-Richtlinien, die das Inverkehrbringen einer Vielzahl von Produkten (Druckgeräte, Aufzüge, Maschinen, Medizin- und Elektrogeräte bis hin zu Spielzeug) regeln, über eine jahrzehntelange Erfahrung. Aus diesem Grund konnte der Verband im Rahmen des EU-Gesetzgebungsverfahrens mit Sachverstand in Brüssel und Berlin den Entscheidungsträgern kontinuierlich zur Seite stehen.

Kommissionsvorschläge verbesserungswürdig

Die Brüsseler Ziele, die Gesetzgebung im Bereich der Produktsicherheit mit dem Beschluss künftig kohärenter zu gestalten und mit der Verordnung einheitliche Akkreditierungsregeln zu schaffen sowie die Marktaufsicht zu stärken, wurden vom VdTÜV sehr begrüßt. Auch das Ziel der Wirtschaftlichkeit unterstützte der Verband der TÜV ausdrücklich, jedoch nicht zu Lasten der Produktsicherheit.

Sicherheitszeichen: national und europäisch

Trotz der zahlreichen Probleme im Jahr 2007 mit unsicheren Produkten, vor allem mit Spielzeugen für Kinder, haben sich die europäischen Entscheidungsträger nicht auf eine Ausweitung präventiver Kontrollen durch unabhängige Dritte verständigen können. Ein europäisches Sicherheitszeichen war im Gespräch, aber in Brüssel nicht mehrheitsfähig. In Deutschland hat sich das System des freiwilligen GS-Zeichens seit Jahrzehnten gut bewährt.

Zur Erinnerung: Brüssel hatte vorgeschlagen, im Rahmen der Regelungen zur CE-Kennzeichnung nationale Prüfzeichen zu verbieten.⁴ Demnach hätte die Bundesregierung das über die deutschen Grenzen hinweg bewährte Zeichen „GS – Geprüfte Sicherheit“ ohne gleichwertigen Ersatz abschaffen müssen. Das freiwillige GS-Zeichen beruht auf einer Zertifizierung durch unabhängige Dritte und sorgt für sichere Produkte. Es ist im Gegensatz zur europäischen CE-Kennzeichnung der Produkte durch den Hersteller, die sich an die Behörden richtet, für den Verbraucher eine wichtige Orientierungs- und Entscheidungshilfe beim Kauf.

Zusammen mit anderen Stakeholdern hat insbesondere die aktive Überzeugungsarbeit des VdTÜV zu einer Kurskorrektur durch Rat und Europaparlament in Sachen GS-Zeichen und freiwillige Prüfzeichen geführt. Daher begrüßt der VdTÜV ganz ausdrücklich immerhin die Rücknahme des Verbots nationaler Prüfzeichen.

EU-weit gleiche Regeln für Akkreditierung

Die Verordnung will neben der Einführung einheitlicher Regeln für die Marktüberwachung durch die EU-Mitgliedstaaten auch die Durchführung der Begutachtung, Benennung und Überwachung Benannter Stellen verbessern – also einheitliche Regeln für die Akkreditierung einführen. Es haben sich nach Auffassung der EU-Kommission gemeinschaftsweit unterschiedliche Ansätze und voneinander abweichende Systeme entwickelt. Außerdem, so Brüssel, habe dies zwischen den Mitgliedstaaten zu uneinheitlich strengen Akkreditierungsanforderungen geführt. Mit der Verordnung wurde nun ein umfassender Rahmen für diese Tätigkeit geschaffen, der Grundsätze hinsichtlich Arbeitsweise und Organisation der Akkreditierungsstellen festlegt. Gestärkt werden soll das gegenseitige Vertrauen der Mitgliedstaaten in die Kompetenz der Konformitätsbewertungsstellen und folglich auch in die von ihnen



Das sogenannte „Goods Package“ soll den EU-Warenverkehr neu regeln.

ausgestellten Bescheinigungen und Prüfberichte. Ziel der EU ist es, dass die Akkreditierung künftig „die“ Basis für die hoheitliche Notifizierung der Benannten Stellen durch die Mitgliedstaaten ist.

Die Verordnung sieht zwar vor, einen juristischen Rahmen zur Koordination der nationalen Akkreditierungstätigkeiten zu schaffen, diese aber weiterhin in der Verantwortung der einzelnen Mitgliedstaaten zu belassen. Um gemeinschaftsweit ein gleichwertiges Kompetenzniveau der Konformitätsbewertungsstellen sicherzustellen sowie das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung hinsichtlich Akkreditierungsurkunden und Konformitätsbewertungsergebnissen zu unterstützen, sieht die Verordnung eine entsprechende europäische Infrastruktur vor. Hierfür soll zunächst die bestehende private Organisation EA (European co-operation for Accreditation) beauftragt werden. Sie wird dafür sorgen müssen, dass die Regeln nach Artikel 9 eingehalten werden, wonach die nationalen Akkreditierungsstellen ein strenges und transparentes System zur Beurteilung unter Gleichrangigen (Peer Evaluation) unterhalten und regelmäßig eine derartige Beurteilung durchlaufen.

Akkreditierung als nationale Monopole – Nachbesserung notwendig
Akkreditierung wird im Sinne dieser Verordnung als eine Dienstleistung von allgemein öffentlichem Interesse verstanden. Sie stellt als staatliche Aufgabe die oberste verbindliche Kontrollebene der Konformitätsbewertungskette dar und soll im Monopol betrieben werden. Entscheidet sich der Mitgliedstaat, eine Akkreditierungsstelle einzurichten, so soll eine enge Anbindung an die Behörden sichergestellt sein, selbst wenn die Akkreditierungsstelle nicht als staatliches Amt betrieben wird.

Das Warenpaket bedeutet auch im Bereich der Akkreditierung grundsätzlich einen Schritt nach vorn. Dennoch bedauert der VdTÜV es sehr, dass einige, vielleicht etwas weniger politische, Fragestellungen wegen des übergeordneten Ziels, das Mitentscheidungsverfahren unter allen Umständen im Rahmen einer ersten Lesung beenden zu können, nicht ausreichend erörtert werden konnten.

Aus Sicht der Technischen Überwachung ist hierunter besonders die grenzübergreifende Akkreditierung hervorzuheben, denn an dieser Stelle stößt der Binnenmarkt an seine Grenzen. Im Sinne der Verordnung soll die Akkreditierungsstelle eines Mitgliedstaates nicht in einem anderen Mitgliedstaat der EU tätig werden.



Grenzenlose Sicherheit durch den New Approach?

Allerdings kennt auch die Konformitätsbewertung insbesondere größerer Prüforganisationen – Gleiches gilt aber auch für die akkreditierten Labore von Industrieunternehmen – heute ebenso wenig nationale Grenzen wie das Geschäft ihrer Kunden. Sie unterhalten meist in mehreren Ländern Standorte und benötigen einen einzigen Dienstleister. Die Bestimmungen sind also ein erheblicher Rückschritt und im Sinne von globalen Märkten völlig unzeitgemäß. Um innerhalb der EU Mehrfachakkreditierungen und Mehrfachbegutachtungen zu vermeiden, müssen hier unbedingt pragmatische Lösungen gefunden werden, um der Wirtschaft völlig unnötige Belastungen zu ersparen.

Eine Akkreditierungsstelle je Mitgliedstaat – Anpassungsbedarf in Deutschland

Wenn die EU-Verordnung Anfang 2010 in Kraft tritt, darf es in jedem Mitgliedstaat nur noch eine Akkreditierungsstelle geben. Damit ergibt sich für den deutschen Gesetzgeber Handlungsbedarf, weil es in Deutschland eine Vielzahl von Akkreditierungsstellen gibt. Eine Konzentration des Akkreditierungswesens wird im Grundsatz vom VdTÜV unterstützt. Der Verband verspricht sich davon eine Vermeidung von Mehrfachakkreditierungen und Mehrfachbegutachtungen, Kostenreduzierung und Bürokratieabbau. Vor geraumer Zeit hatte der VdTÜV hierzu entsprechende Eckpunkte formuliert, weil auch in dieser Herausforderung, wenn sie gelingen soll, der Teufel im Detail liegt.

¹ Nr. 764/2008/EG

² Nr. 765/2008/EG

³ Nr. 768/2008/EG

⁴ Die CE-Kennzeichnung ist die einzige Kennzeichnung, die die Konformität des Produkts mit den geltenden Anforderungen bescheinigt. Hinsichtlich der Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die CE-Kennzeichnung in den Rechtsvorschriften sehen die Mitgliedstaaten davon ab, eine Bezugnahme auf eine andere Konformitätskennzeichnung als die CE-Kennzeichnung in ihre nationalen Regelungen aufzunehmen oder streichen eine solche, Artikel 16 (2) in KOM (2007)53 endg.



Daniel Pflumm
Europapolitik

Kontakt:
Telefon +32 2 5348277
Telefax +32 2 5343110
daniel.pflumm@vdtuev.de

20 Jahre VdTÜV-Repräsentanz in Brüssel

Der VdTÜV feiert 2009 auch ein Jubiläum in Brüssel: Seit 20 Jahren ist der Verband in der europäischen Hauptstadt mit einem Büro vertreten – ein Aktivposten im Dienste der Mitglieder seit 1989. Nicht ohne Grund: Die Technischen Überwachungsvereine in Deutschland benötigen sowohl in der Europäischen Union als auch auf internationaler Ebene sehr gute Verbindungen zu den politischen Akteuren. Der VdTÜV hatte im Hinblick auf die anstehende Vollendung des Binnenmarkts bereits im Jahr 1988 den grundlegenden Beschluss gefasst, zur wirksamen Interessenvertretung eine Repräsentanz in Brüssel einzurichten. Auf diese Weise sollte die fachliche und organisatorische Kompetenz der TÜV in EG-politische und -rechtliche Entscheidungsprozesse vor Ort unmittelbarer und somit effizienter eingebracht werden. Zudem war ein Ziel, die verstärkte Ausrichtung der TÜV auf grenzüberschreitende technische Dienstleistungen im EG-Binnenmarkt zu fördern.

Der Fokus der Interessenvertretung auf internationaler Ebene liegt auch heute noch auf der gesamten Wirtschaftsgesetzgebung mit technischen Bezugspunkten. Sie wird zu rund zwei Dritteln von europäischer Seite bestimmt. Darüber hinaus haben in den vergangenen Jahren die Normungsorganisationen in Brüssel und Genf im Bereich der komplementären technischen Regelsetzung zunehmend an Bedeutung gewonnen.

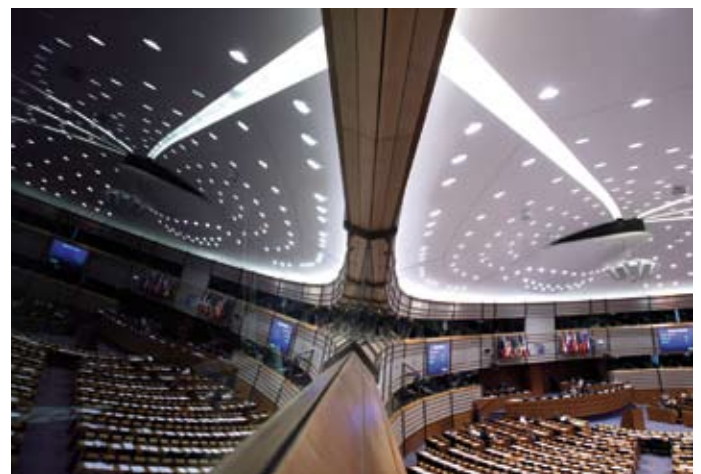


Ganz in der Nähe der Nähe des VdTÜV-Büros in Brüssel befindet sich der Sitz der EU-Kommission.

Eine frühzeitige Kenntnis neuer Rechtsetzungsvorhaben und aktueller EU-Politik ist für die TÜV von hoher Bedeutung für ihr operatives Geschäft. Gleichzeitig ist diese Kenntnis Voraussetzung für eine aktive Interessenwahrnehmung. Zu den wichtigsten Aufgaben des VdTÜV in Brüssel zählen daher:

1. Kontinuierliches Monitoring der zentralen Rechtsetzungsprozesse
2. Identifikation der europäischen und internationalen Dossiers, die aus TÜV-Perspektive besondere Relevanz besitzen
3. Pflege guter Beziehungen zu politischen Entscheidungsträgern

Dem Büro Brüssel kommt darüber hinaus eine wichtige Schnittstellenfunktion zu. Da sich die europäischen Legislativverfahren zum Teil erheblich von denen auf nationalem Parkett unterscheiden – nicht zuletzt mit Blick auf die hohe Komplexität der Regelungsmaterien und die Vielzahl der politischen Akteure –, kann man auch von einer „Übersetzungs- oder Transformationsfunktion“ sprechen. Auf der einen Seite – nach Deutschland gerichtet – müssen die Abläufe transparent gemacht, begleitet und national abgestimmt werden. Auf der anderen Seite sind den europäischen Akteuren die Verbandspositionen zu vermitteln. Hierzu unterhält der VdTÜV enge Verbindungen zu den EU-Institutionen, aber auch zu den europäischen Verbänden CEOC, CITA, CIECA und EUROLAB.



Das EU-Parlament: 70 Prozent der Gesetzgebungsverfahren in den Mitgliedstaaten werden durch Brüsseler Vorgaben bestimmt.

Der VdTÜV und sein europaweites Engagement im Bereich der Fahrerlaubnisprüfung

Frankreich setzt traditionsgemäß auf zentralstaatliche Lösungen. Dies gilt auch für sämtliche gesetzgeberischen Prozesse und die Vorbereitung sowie Durchführung von Fahrerlaubnis (FE)-Prüfungen. Sie obliegen der Zentrale in Paris, doch im Januar 2008 suchten Vertreter des französischen Transport- und Innenministeriums unter der Leitung von Jean-Pierre Fougère den VdTÜV in Berlin auf. Das Interesse der Pariser Delegation galt dem in Deutschland praktizierten „Dualen System“, also der Aufgabenteilung zwischen Staat und Privatwirtschaft.

Verantwortung kann man teilen

Ministerien und Fachbehörden sind in Deutschland für gesetzliche Belange, die sich im Rahmen Brüsseler Vorgaben bewegen, zuständig. Privatwirtschaftlich organisierte Technische Prüfstellen als von den Ländern beliehene Einrichtungen sind für die richtlinienkonforme und qualitätsgerechte Umsetzung der Prüfungen verantwortlich. Hinzu kommt die Kontrolle durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) als staatliche Forschungs- und Aufsichtseinrichtung. Ihre Zuständigkeit liegt in der Akkreditierung sowie Überprüfung der Qualität und wissenschaftlichen Weiterentwicklung von Produkten/Dienstleistungen. Das Kraftfahrt-Bundesamt registriert und analysiert sämtliche fahrzeug- und personenspezifischen Daten in Deutschland.

Ob überhaupt, wie und in welchem Umfang eine Ent-Zentralisierung des komplexen Verkehrswesens tatsächlich auch in Frankreich realisierbar ist, bleibt abzuwarten. In jedem Fall zeigten sich die Nachbarn beeindruckt vom deutschen Modell, seiner Dynamik und seiner offensichtlich funktionierenden und effizienten Aufgabenteilung. Besonders wichtig ist, dass die *Dernières décisions* den Ministerien obliegen. Hier ist Berlin doch ganz Paris!

Chocolat pour la Belgique

Im Auftrag des belgischen Verkehrsministeriums bat Gilbert Auwaerts von der Direktion des Federale Overheidsdienst im Dezember 2007 um nachbarschaftliche Amtshilfe bezüglich der Theoretischen FE-Prüfung. Das war kein Problem, denn mit seiner Veröffentlichung ist der „Amtliche Fragenkatalog“ aus Berlin/Bonn jedermann zugänglich, auch über die deutschen Staatsgrenzen hinaus. Inzwischen beschäftigen sich unsere belgischen Nachbarn mit den aktuell über 900 Theoriefragen aus Deutschland, und vielleicht werden sie auch die ein oder andere übernehmen.

Anglo-Saxon cooperation

Auf Initiative von Jill Lewis und Paul Butler von der staatlichen Driving Standards Agency (DSA) des britischen Transportministeriums werden zurzeit die Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit und eines gemeinsamen Forschungsprojekts mit Deutschland eruiert. Die englischen Kollegen hatten in den vergangenen Jahren sehr aufmerksam die Entstehung der Optimierten Theoretischen FE-Prüfung verfolgt, die VdTÜV und arge tp 21 im Auftrag von BASt und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) schrittweise weiterentwickelt haben. Nach Besuchen in Berlin und Dresden erkennt die DSA insbesondere in unseren Prototypen der Virtual-Reality-Szenarien (VR) eine zukunftsfähige Technologie, deren Einsatz im Vereinigten Königreich durchaus vorstellbar ist.

Reality meets virtuality

Vor einigen Jahren waren die Briten die Ersten, die bewegte Bilder für die Theorieprüfung verwendeten, um FE-Kandidaten im sogenannten Hazard-Perception-Testverfahren Gefahren per Mausclick erkennen zu lassen. Für die Abbildung verschiedener „typischer“ Verkehrssituationen produziert die DSA allerdings bis heute ausschließlich Realfilme, deren Herstellung zum einen sehr kosten- und organisationsaufwendig ist. Zum anderen steht jeder einzelne Film nach dem Fallen der letzten Klappe für eine ganz konkrete Mobilitäts-Ära, womit Mustergültigkeit und Zeitlosigkeit eingeschränkt erscheinen. Würden heutige Lehrfilme für deutsche Kandidaten mit Fahrzeugen wie „Käfern“, „Enten“ oder „Cinquecentos“ hergestellt, löste dies wohl eher ein Schmunzeln aus.

Köszönöm! Europa ohne Grenzen

Seit Jahren beteiligt sich Ungarn aktiv und nachhaltig an europäischen Verkehrssicherheitsprozessen. Es ist daher kein Zufall, dass der „Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA)“-Kongress 2010 in der ungarischen Hauptstadt ausgerichtet wird. Inzwischen wurden auch die Arbeitsbeziehungen zwischen ungarischen und deutschen Verkehrsexperten intensiviert. Eine zentrale Rolle spielt dabei Tamás Hima. Als Sachverständiger und Sonderbeauftragter in der Presse- und Öffentlichkeitsabteilung des ungarischen Verkehrsministeriums kümmert er sich auch um die nationale Implementierung der 2003 verabschiedeten EU-Berufskraftfahrer-Richtlinie. Bei seiner Suche nach einer schlüssigen Aus- und Fortbildungskonzeption für diese neue Berufsprüfung stieß er auf die anspruchsvolle Lösung des Akademien-



Die Berufskraftfahrer-Fortbildungshefte auf Ungarisch (Vogel Verlag, München).



Die Twinning-Light-Experten zu Besuch in Bukarest.

Quartetts von TÜV NORD, TÜV SÜD, TÜV Rheinland und DEKRA. Auf Basis eines Rahmenplans der Akademie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat der Münchner Vogel Verlag ein fünfbandiges Kompendium für den deutschen Markt entwickelt, das sich – nach 1:1-Übersetzung – seit September 2008 nun auch in Ungarn im Einsatz befindet.

„Neuropa“

Das BMVBS erkannte in der Ausschreibung für ein Twinning-Light-Projekt² in Rumänien eine gute Chance, dem Neu-EU-Mitglied ein funktionierendes komplexes Prüf- und Überwachungssystem von Menschen und Fahrzeugen vorzustellen: das deutsche. Das in Zusammenarbeit mit dem VdTÜV und seinen Mitgliedern erarbeitete Konzept überzeugte Brüssel, so dass von Februar bis Oktober 2008 den rumänischen Partnern aus Innen- und Transportministerium das Prinzip der in Deutschland erprobten Ausbildungs-, Prüf- und Überwachungskultur vermittelt werden konnte. Wichtigster Twinning-Partner in Bukarest war Ionel Seria. Im Rahmen des Austauschs wurden 20 geeignete Fahrerlaubnis-Prüfer aus ganz Rumänien mehrtägig durch die Sachverständigen Jörg Biedinger (TÜV NORD) und Marcellus Kaup (TÜV SÜD) gecoacht: Als ausgewählte Multiplikatoren sollen die Rumänen „Systematik“ und „Geist“ aus Deutschland an ihre Landsleute weitervermitteln.

Instruktor vs. Examinator

Schon nach wenigen Sitzungen wurde der Expertendelegation bewusst, dass FE-Ausbildung und -Prüfung in Bukarest nicht miteinander harmonisieren. Während in Deutschland Instruktoren und Examinatoren durch ein und dieselbe Einheit im BMVBS³ fachrechtlich betreut werden, sind die Zuständigkeiten in Rumänien geteilt: Das Innenministerium ist für die Fahrprüfer verantwortlich, Fahrlehrer unterstehen dem Transportminister. In der Praxis treffen Prüfer und Ausbilder nur bei der Prüfung aufeinander. Weitergehenden Austausch zwischen diesen Disziplinen gibt es nicht: keine Informationen, Konsultationen, Kooperationen. Nach Abschluss der Twinning-Mission stellt sich die Frage, ob eine Zusammenarbeit dort politisch (überhaupt) gewollt oder angestrebt wird. Abgesehen vom Systemfehler der geteilten Zuständigkeiten offenbart der Prüfalltag erhebliche Prozessstörungen, deren Ursache auch in den Quantitäten liegt: 30 Praktische Prüfungen täglich pro Examinator sind zu viel, von der EU-Richtlinienkonformität ganz zu schweigen.

CIECA

Im Mai 2009 ist CIECA wieder zu Gast in Deutschland. Der VdTÜV richtet den 41. Kongress der internationalen Vereinigung für Fahrerlaubnis-Prüfinstitutionen in Berlin aus. Traditionsgemäß werden Ergebnisse der internationalen Zusammenarbeit aktiver Mitgliedsländer präsentiert, diesmal unter anderem einzelne Arbeitspakete zum Projekt Theorie-Prüfung: Die Arbeitsgruppe Work Package 400 hat einen ersten übernationalen Fragen-Pool eingerichtet, dessen sich ein jedes aktiv kooperierende Mitglied bedienen kann. Hier werden dauerhaft Fragen aus Europa gesammelt, verglichen, interpretiert, neu entwickelt und auch mustergültige Masterfragen entworfen, die übernommen werden können. Vielleicht wird auch die Brüsseler Generalkommission Verkehr und Energie / DG TREN bald ihr Interesse anmelden?

Fahrlehrergrüße aus Moskau

Es gab weitere internationale Anfragen – aus Den Haag und Ankara, aus La Valletta und Sofia, aus Zagreb, Tel Aviv und Singapur. Auch die organisierte Fahrlehrerschaft Russlands hat angefragt, weil sie noch mehr über das deutsche Ausbildungs- und Prüfsystem erfahren möchte. Das Motto des „Zwölften Internationalen MAASH-Forums“ in Sotschi im Sommer 2009, das die gleichnamige Fahrlehrerorganisation alljährlich organisiert, lautet auch deshalb „Künftige Fahrer – europäische Standards in der Ausbildung“.

¹ Ungarisch für Danke.

² Das Instrument Twinning wurde 1998 von der EU zur Vorbereitung der EU-Kandidatenländer auf den Beitritt geschaffen. Es ist darauf gerichtet, mit den Empfängerländern das nationale Recht an EU-Recht anzupassen sowie den Auf- und Ausbau der öffentlichen institutionellen Strukturen zu unterstützen.

³ Referat S 31 = Straßenverkehrsrecht / Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und Fahrerrecht.



Dr. Bernhard F. Reiter

Fahrerlaubnis, Begutachtung und Förderung der Fahreignung, Bildung und Personalentwicklung

Kontakt:

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

Die Kongressreihe „Fit to Drive“ –

Hintergründe, Ergebnisse, Ziele

Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden wichtige Regelungen für Fahrzeuge und Fahrer im deutschen Kaiserreich festgemacht: Vorschriften für Bau und Betrieb von Straßenfahrzeugen erlassen, neue Verkehrsregeln und Verkehrszeichen eingeführt, „Nummernschilder“ an sämtlichen Kfz vorgeschrieben und angebracht. Neben der Einführung von Fahrerlaubnisklassen wurde 1910 auch der Vorläufer des Flensburger Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) entwickelt und etabliert. Im Berliner Polizeipräsidium entstand die „Sammelstelle für Führer von Kraftfahrzeugen“, die nun alle „Grauen Lappen“ erfasste. Seit Unterzeichnung der Römischen Verträge am 25. März 1957 ist das deutsche Fahrerlaubnis (FE)-Recht fest eingebettet in Überlegungen und Beschlüsse der EWG/EG/EU mit dem Ziel, das FE-Recht in Europa (weiter) zu vereinheitlichen. Für mehr Verkehrssicherheit wurden seitdem eine Reihe von Maßnahmen zwecks Harmonisierung und Standardisierung von bestehenden einzelstaatlichen Führerscheinsystemen ergriffen.

Europa kommt

Mit Umsetzung der zweiten EU-Führerscheinrichtlinie am 29. Juli 1991 kam es zu einer umfangreichen Novellierung des Straßenverkehrsrechts in Deutschland. Der Bund reformierte notwendige Bereiche des Straßenverkehrsrechts durch Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes, Fahrerergesetzes sowie der auf diesen beruhenden Rechtsverordnungen. Damit schuf er die Fahrerlaubnis-Verordnung als wesentliche Grundlage für das deutsche Fahrerlaubnisrecht neu und passte die fahrlehrerrechtlichen Verordnungen Fahrer-Ausbildungsordnung, Fahrer-Prüfungsordnung, Fahrschüler-Ausbildungsordnung und Durchführungsverordnung ans Fahrerergesetz an. International wurde mit dieser Richtlinie die grundsätzliche gegenseitige Anerkennung aller im jeweiligen Mitgliedsstaat ausgehändigten Führerscheine innerhalb der EU vereinbart. Seit Einführung dieses Führerscheins im EC-Karten-Format wird im KBA auch erfasst, wie viele Führerscheine ausgegeben werden: Von mehr als 50 Millionen Dokumenten sind inzwischen rund die Hälfte Plastikkarten. Die verbliebenen Papier-Führerscheine in allen möglichen Farbschattierungen stammen noch aus der Weimarer Republik, dem Dritten Reich, der (alten) Bundesrepublik Deutschland oder der DDR.

Die Schlüsselrichtlinie

Am 27. März 2006 einigte sich der Rat der europäischen Verkehrsminister auf eine endgültige Fassung zur dritten EU-Führerscheinrichtlinie (EU-FS-Rili). Nach jahrelangen Diskussionen wurden mehr als 118 Än-

derungsanträge verabschiedet und das Inkrafttreten auf 2012 datiert. Festgelegt sind jetzt Mindeststandards für die Aus- und Fortbildung von Fahrlehrern und Prüfern. Zwecks optimierter Dokumentensicherheit ist der neue Plastikkarten-Führerschein ab 2031 regelmäßig alle zehn oder 15 Jahre in den Klassen A und B zu erneuern. Jedes Mitgliedsland entscheidet selbstständig, ob mit Karten-Erneuerung beispielsweise eine Prüfung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Eignung einhergeht. Möglich wird zudem, dass die Gültigkeit der Fahrerlaubnisse von über 50-Jährigen an ärztliche Kontrollen oder beispielsweise Auffrischkurse über Verkehrsregeln und das aktuelle Verkehrsrecht gekoppelt wird.

„Mens sana in corpore sano“

Gemäß dem Zitat aus der Feder des römischen Dichters Juvenal aus dem ersten Jahrhundert n. Chr. wäre es zumindest wünschenswert, wenn in einem gesunden Körper immer auch ein gesunder Geist steckte. Dieses unmittelbare und unzertrennliche Zusammengehören findet sich auch im Namen der TÜV-Institutionen – den Medizinisch-Psychologischen Instituten – wieder. Deren Aufgabe ist auch die professionelle Untersuchung ebendieser beiden Seiten eines jeden Menschen als Kraftfahrer. Das Zusammengehören von Geist und Körper hatte auch Brüssel erkannt und in der dritten EU-FS-Rili entsprechend berücksichtigt. Wenngleich Anhang III der Richtlinie den Schwerpunkt auf medizinische Aspekte deutlich macht – darunter Seh- sowie Hörvermögen, Bewegungsbehinderung, Herz-, Gefäß-, Nieren- und Zuckerkrankheiten oder Erkrankungen des Nervensystems –, offenbart sein Titel die Gleichberechtigung der Arbeitsschwerpunkte Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs. Wo und wie ein Mitgliedsstaat seine Schwerpunkte setzt, Grundsatzprüfungen oder sogar zyklische Vor-, Nach- und Regeluntersuchungen national implementiert, obliegt diesem allein. Der europäische Gesetzgeber hat einen Rahmen definiert und offeriert gleichzeitig Aktionsräume.

Fit to Drive: Visionen ...

Dieser Rahmen war auch Startschuss für den „Fit to Drive“-Kongress im Jahr 2006. Strategisches Ziel dieser langen Informations-, Kommunikations- und Erkenntnisreise durch mehrere europäische Staaten bleibt die Verankerung von Begutachtung und Förderung der Fahreignung durch den Gesetzgeber in entsprechenden Gesetzen und Verordnungen. In erster Linie will diese Kongressreihe den internationalen Fachaustausch



Fachaustausch auf dem „Fit-to-Drive“-Kongress in Prag (v.l.): Dr. Dinesh Sethi (Environment and Health, Rom) und Joël Valmain (DG TREN, Brüssel).

unterschiedlicher, zum Zweck der Verkehrssicherheit wirkender Disziplinen in Europa und darüber hinaus fördern. Die Themen geistige und körperliche Fitness stehen am zweiten Kongresstag als Schwerpunkte auf dem Programm: Verkehrspsychologie, Verkehrsmedizin, Verkehrspädagogik.

... und Kongressstationen

In Berlin 2006 und in Wien 2007 ging es um die grundsätzliche Qualifikation des Fahrzeugführers: die Beurteilung der Fähigkeiten und Qualifikation eines Kraftfahrers, die Erteilung der Fahrberechtigung, Strafpunktsysteme zur Erfassung normabweichenden Fehlverhaltens und dessen Folgen ebenso wie um Ausbildung und Nachschulung. Unter dem Stichwort „Primärprävention“ wurde das Verhalten von Kraftfahrern als Einzelpersonen, aber auch innerhalb von Gruppen beobachtet und analysiert. Ausführlich behandelt wurden Strafpunktsysteme aus einzelnen Staaten mit dem Ziel, alle europäischen Varianten zu erfassen. Vorgestellt wurde das Phänomen des „Fahrens ohne Führerschein“. In den USA lassen sich immerhin 20% aller Unfälle mit Todesfolge hierauf zurückführen, in Großbritannien 17% und in Frankreich 15%. Im Bereich der „Sekundären“ und „Tertiären Prävention“ wurden auch Einzelergebnisse des EU-Projektes IMMORTAL vorgestellt, wonach alkoholisiertes Fahren im Mittel 153-mal gefährlicher ist als Fahren in nüchternem Zustand. Im Weiteren wurden die Themen Senioren und Müdigkeit am Steuer vorgestellt: Mit Schlafproblemen beim Autofahren haben 38% der Europäer und sogar 75% der Amerikaner zu kämpfen. Während in Australien rund ein Drittel aller Unfälle mit „Fatigue“ zusammenhängen sollen, findet diese alte und gleichzeitig neue Gesellschaftskrankheit unfallstatistisch in Europa kaum Berücksichtigung. Auch auf der dritten „Fit to Drive“-Station in Prag 2008 wurde das Prinzip der Interdisziplinarität konsequent weiterverfolgt, um der Aufgabenstellung gerecht zu werden: individuelle Mobilität und Sicherheitsbedürfnis der Gesellschaft in gleicher Weise zu berücksichtigen und gemeinsam zu optimieren. Neben der Beleuchtung allgemeiner Verkehrssicherheitsthemen wie Trends des Unfallgeschehens in Europa durch Repräsentanten der Europäischen Kommission und der Weltgesundheitsorganisation oder der Entwicklung (noch) sicherer(er) Fahrzeuge bei Skoda lag das Hauptaugenmerk diesmal auf pädagogischen, psychologischen, medizinischen und administrativen Maßnahmen: ohne diese lassen sich Fahreignung und Fahrtüchtigkeit von Kraftfahrern nicht erreichen.



Die deutsche Delegation auf der Road Safety Conference in Tallinn.

Ruf aus dem Baltikum

Im Mittelpunkt der Road Safety Conference in Tallinn, Estland, vom Januar 2008 unter dem Motto „New Challenges in Europe and Estonia“ standen psychologisch-medizinische Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Estland möchte ein ganzheitliches System etablieren, das sich auch an dem in Deutschland bewährten orientiert, um gezielt Alkohol- und Drogendelinquenten aus dem Verkehr ziehen und zurückführen zu können: organisierte Begutachtung und Förderung der Fahreignung. Dazu wurde eine deutsche Expertendelegation eingeladen. Sie berichtete über:

- a) Schulungsmaßnahmen für junge verhaltensauffällige Kraftfahrer, insbesondere von Alkohol- und Drogendelinquenten,
- b) Aufbau eines zentralen Registersystems zur Erfassung verhaltensauffälliger Kraftfahrer und
- c) Förderung der Zusammenarbeit zwischen Verkehrspsychologen und Verkehrsmedizinern.

Aller guten Dinge sind vier – und mehr

Seit dem Auftakt in Berlin steht Fit to Drive im Durchschnitt für 24 Fachvorträge und etwa 300 Teilnehmer diverser Disziplinen aus mehr als 30 Staaten weltweit. Der vierte „Fit to Drive“-Kongress wird am 4./5. Juni 2009 in Tallinn/Estland ausgerichtet. Die vierte EU-Führerscheinrichtlinie wird noch etwas auf sich warten lassen, aber mit Sicherheit werden mit ihr Mindeststandards in der Fahrausbildung sowie in der FE-Prüfung weiter angehoben, differenziert und harmonisiert. Mittlerweile konnte das „Fit to Drive“-Organisations- und Programm-Komitee seine Kontakte zur Generaldirektion Verkehr und Energie / DG TREN in Brüssel vertiefen. Die Zeit scheint reif: für die Intensivierung des internationalen Fachaustauschs ebenso wie für die Beauftragung mit weitergehenden wissenschaftlichen Untersuchungen – beispielsweise über „Die Punktesysteme in Europa“.

Erfahrung und Wissen

Vertrauen seit 125 Jahren

Verantwortung in Europa

Erfahrung und Wissen

„Eine Voraussetzung für die Tätigkeit als ZÜS ist die verpflichtende Beteiligung an einem gemeinsamen Erfahrungsaustausch.“

Erfolgreicher Start des Erfahrungsaustauschs der Zugelassenen Überwachungsstellen beim VdTÜV

Am 1. Januar 2008 begann nach dem Ende aller Übergangsfristen des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes (GPSG) und der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) die „neue Zeit“ für überwachungsbedürftige Anlagen. Die amtlich anerkannten Sachverständigen (aaS) der TÜV dürfen sich nicht mehr betätigen. Der Systemwechsel vom traditionell personengebundenen auf das organisationsgebundene Prüfwesen hat stattgefunden. Seitdem dürfen die Prüfungen nur noch von „Zugelassenen Überwachungsstellen“ (ZÜS) vorgenommen werden. 27 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. Der Betreiber hat die Wahl, welche Stelle er mit den vorgeschriebenen Prüfungen beauftragt. Darüber hinaus hat inzwischen die Bundeswehr für den eigenen Bereich zwei ZÜS benannt.

Die ZÜS können sich je nach Zulassung auf bis zu drei Gebieten betätigen:

- > Druckgeräteeinrichtungen (D)
- > Aufzugsanlagen (A)
- > Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen und bestimmten Anlagen für entzündliche, leicht entzündliche und hochentzündliche Flüssigkeiten (E)

Eine Voraussetzung für die Tätigkeit als ZÜS ist die verpflichtende Beteiligung an einem gemeinsamen Erfahrungsaustausch. An diesem nehmen neben den ZÜS u. a. auch Vertreter der Landesbehörden, der Bundesressorts, des Ausschusses für Betriebssicherheit (ABS) und der ZLS teil. Transparenz und Einheitlichkeit des Handelns der ZÜS ohne ein wettbewerbsbedingtes Absinken des Sicherheitsniveaus ist das Ziel.

Die Geschäftsstelle des Erfahrungsaustauschkreises der Zugelassenen Überwachungsstellen (EK ZÜS) sowie der drei arbeitsgebietsbezogenen Arbeitskreise wurde auf Wunsch der ZÜS beim VdTÜV eingerichtet. Die jahrzehntelangen Erfahrungen mit der Geschäftsführung des Erfahrungsaustauschs der amtlich anerkannten Sachverständigen konnten damit ohne Verlust in die neue Wettbewerbssituation eingebracht werden. Der VdTÜV hat dabei als Zentrum des bisherigen aaS-Erfahrungsaustauschs und als EK ZÜS-Geschäftsstelle eine zentrale Rolle, die er mit der uneingeschränkten Unterstützung seiner Mitglieder und der beteiligten ZÜS wahrnimmt.

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

Auf der Grundlage der fachlichen Vorarbeiten in den Arbeitskreisen fanden am 28. Mai 2008 bei der Anlagenüberwachung der BASF SE die fünfte und am 3. Dezember 2008 bei der TÜV SÜD Industrie Service GmbH die sechste EK ZÜS-Sitzung statt. Neben Genehmigungs- und Berichtspunkten aus den Arbeiten der Arbeitskreise, von ABS, Bund und Ländern wurde in Kurzreferaten über die Anwendung der Schallemissionsprüfung und über die erhöhte Druckprüfung zur Steigerung der Lebensdauer bei Druckgeräten berichtet. Ein weiterer zentraler Punkt der Tagesordnung waren Berichte über Vorkommnisse und Schäden. Daneben wurden u. a. Erfahrungen über den Umgang mit neuen Technischen Regeln Betriebssicherheit TRBS, mit Schnittstellen von Anlagenkatastern oder Akkreditierungsanforderungen ausgetauscht.

Für die Beteiligten verbindliche Ergebnisse der EK ZÜS-Arbeit sind die 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 eingesehen und heruntergeladen werden.

Online verfügbare Dokumente

- > ZÜS-BA-001 Meldungen über Schäden bei Aufzugsanlagen
- > ZÜS-BA-002 Mängelbewertung bei Aufzugsanlagen
- > ZÜS-BA-003 Handhabung des Systems „PULSE“
- > ZÜS-BD-001 Inhalte der Prüfbescheinigung
- > ZÜS-BD-002 Leitfaden zur Ermittlung von Prüffristen für Druckgeräte gemäß § 15 der BetrSichV
- > ZÜS-BD-003 Mängelklassifizierung, resultierende Maßnahmen und Beispiele der MängelEinstufung für Prüfungen von Anlagen nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 BetrSichV durch ZÜS
- > ZÜS-BE-001 Prüfung von Anlagen nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 BetrSichV durch zugelassene Überwachungsstellen
- > ZÜS-BE-002 Inhalte der Prüfbescheinigung
- > ZÜS-BE-003 Ermittlung von Prüffristen



Eine lange Tradition: die Prüfung von Dampfkesseln durch die TÜV.

Darüber hinaus wurden Beschlüsse interner Art gefasst, die den ZÜS-Tätigkeiten aus Gründen der einheitlichen Handhabung und Qualität zugrunde zu legen sind. Themen sind z. B. die Qualität der gutachterlichen Äußerung, wozu mittlerweile auch eine gleichlautende Veröffentlichung des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik (LASI) als LV 49 vorliegt oder eine Statistik der Mängel an Aufzugsanlagen. Die diesbezüglichen Unterlagen befinden sich naturgemäß im internen geschützten EK ZÜS-Bereich des Gremienportals.

Im Jahr 2009 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 einzubringen.

Anmerkung: Bis Redaktionsschluss lagen noch nicht alle Mängelangaben für Aufzugsanlagen beim Sekretariat vor. Aus den bisher vorhandenen Meldungen geht aber hervor, dass ca. 50% aller Anlagen Mängel aufweisen. Ziel ist es, eine Aussage über die Ergebnisse aller durchgeführten Prüfungen zu ermöglichen.



Dank Erfahrungsaustausch immer auf dem neuesten Stand: Der Experte prüft eine Aufzugsanlage.

Schallemissionsprüfung

Das Versorgungsnetz der Erdgastankstellen dehnt sich ähnlich dem für Flüssiggastankstellen immer stärker aus. Die Anlagen fordern moderne, praxisgerechte und angemessene Prüfkonzepte, damit ein sicherer Betrieb gewährleistet werden kann.


Das VdTÜV-Merkblatt MB DRBE 375 ist ein Leitfaden für die Durchführung der Gasdruckprüfung mit begleitender Schallemissionsprüfung (SEP) als Ersatz der Festigkeitsprüfung mit Wasser als Druckmedium an CNG-Speicherbehältern (Compressed Natural Gas, z. B. Erdgas) von Füllanlagen (Erdgastankstellen). Es wurde von Experten der TÜV erarbeitet und im Juli 2008 veröffentlicht.

CNG-Speicherbehälter werden im Allgemeinen über einen Kompressor aus dem öffentlichen Gasnetz befüllt und haben einen Betriebsdruck von 200 bar. Lagerbehälter für Flüssiggas (LPG, Liquefied Petroleum Gas) sind mit einem erheblich niedrigeren Druck von 15,6 bar abgesichert. Das hohe Druckniveau und die spezielle Einbau- und Betriebsituation erklärt den Bedarf für besonders abgestimmte Prüfverfahren bei der wiederkehrenden Prüfung.

Die zu prüfenden CNG-Speicherbehälter sind in der Regel fest in Gestelle eingebaut (eine Demontage zur Vorbereitung der Wasserdruckprüfung würde die Prüfung und den prüfungsbedingten Betriebsausfall verlängern). Im Vorfeld der Prüfung ist auf gleitende Lagerung zur Vermeidung von Störgeräuschen durch Setzerscheinungen bei der Druckaufbringung zu achten. Ebenfalls ist es erforderlich, dass alle zum Prüfbündel zusammengefassten Behälter einzeln absperrbar sind. Auf der Oberfläche der einzelnen Behälter werden nach festen Vorgaben Sensoren verteilt und kalibriert. Vor der Druckaufbringung bei der eigentlichen Schallemissionsprüfung wird die einwandfreie Funktionsweise des Messaufbaus über Testgeräusche verifiziert. Anschließend wird mit vorgegebener Geschwindigkeit der Drucksteigerung der Gasprüfdruck bis zum 1,1-fachen des Betriebsdrucks aufgebracht. Da die Prüfung mit CNG durchgeführt wird, muss der Behälter im Anschluss nicht gereinigt und getrocknet werden, was einen erheblichen Vorteil für die Verfügbarkeit der Tankstelle bedeutet.

Bei der Druckaufgabe entstehen in der drucktragenden Wandung der Behälter charakteristische Geräusche. Diese Geräusche lassen sich aufgrund der festgelegten Verteilung der Sensoren auf den einzelnen Behäl-

tern orten und auswerten. Stellt sich bei der Druckprobe heraus, dass ein Behälter unzulässige Geräusche verursacht, so wird dieser mit den Absperrventilen aus dem Prüfbündel isoliert. Der auffällige Behälter muss vor dem Weiterbetrieb mit weiteren zerstörungsfreien Prüfverfahren und/oder einer Festigkeitsprüfung mit Wasser requalifiziert werden.

VdTÜV-Merkblatt		MB DRBE 375
	Durchführung der Schallemissionsprüfung (SEP) bei Gasdruckprüfungen an CNG-Speicherbehältern von Füllanlagen	Druckbehälter 375 07.2008
<p>Dieses Merkblatt ist vom Verband der TÜV e. V. in Zusammenarbeit mit Fachleuten auf dem Gebiet der zerstörungsfreien Prüfung nach bestem Wissen erstellt worden.</p> <p>Es regelt die Durchführung der Gasdruckprüfung als Ersatz der Festigkeitsprüfung mit Wasser als Druckmedium mit begleitender Schallemissionsprüfung (SEP) und ist Teil eines Gesamtkonzeptes zur wiederkehrenden Prüfung der CNG-Speicherbehälter von Erdgastankstellen. Grundlage sind die Regelungen der Betriebsicherheitsverordnung (BetrSichV), des VdTÜV-Merkblattes „Druckgase 510“ sowie die allgemein anerkannten Regeln der Technik.</p> <p>Eine Haftung, auch für die sachliche Richtigkeit der Darstellung, ist ausgeschlossen. Das Merkblatt wird laufend dem Stand der Technik angepasst. Anregungen hierzu sind zu richten an den Herausgeber:</p> <p style="text-align: center;">Verband der TÜV e. V. Friedrichstraße 136 10117 Berlin</p>		
<p>Inhalt</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 Gesetzliche Grundlagen und Geltungsbereich 2 Begriffe 3 Messtechnische Anforderungen 4 Qualifikation des Prüfpersonals 5 Sicherheitsmaßnahmen 6 Durchführung der SEP 7 Bewertung von SE-Anzeigen (Methode A) 8 Bewertung der SE-Aktivität (Methode B) 9 Dokumentation 10 Schrifttum 		
<small>Die VdTÜV-Merkblätter sind urheberrechtlich geschützt. Die Vervielfältigung, die Verbreitung, die Verbreitung und die Speicherung auf elektronischen oder ähnlichen Wegen stellen, auch bei elektronischer Vervielfältigung, die Vervielfältigung des Urtextes dar. Weitere Hinweise siehe VdTÜV-Merkblatt „Allgemeines SST“.</small>		



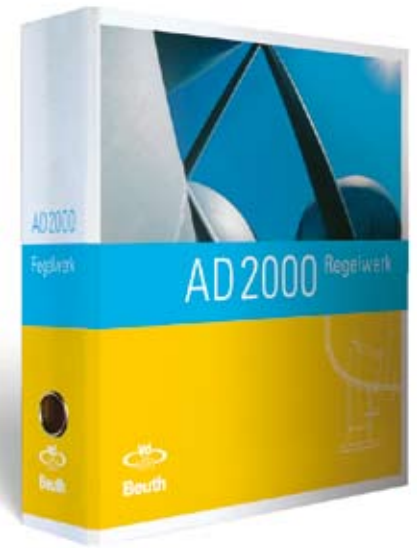
Ingo Blohm

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

Kontakt:

Telefon +49 30 760095-520
 Telefax +49 30 760095-521
 ingo.blohm@vdtuev.de

AD 2000



Im Verlauf des letzten Jahres haben die Experten des Arbeitskreises Druckbehälter erneut eine Vielzahl von AD 2000-Merkblättern erstellt beziehungsweise an den aktuellen Stand der Technik angepasst.

Hiervon betroffen waren insbesondere die AD 2000-Merkblätter

- > B 0: Berechnung von Druckbehältern
- > HP 0: Allgemeine Grundsätze für Auslegung, Herstellung und damit verbundene Prüfungen
- > HP 2/1: Verfahrensprüfungen von Schweißverbindungen
- > W 4: Rohre aus unlegierten und legierten Stählen
- > W 7: Schrauben und Muttern aus ferritischen Stählen
- > W 13: Schmiedestücke und gewalzte Teile aus unlegierten und legierten Stählen

Die Überarbeitung der Merkblätter

- > B 5: Ebene Böden und Platten nebst Verankerungen
- > B 9: Ausschnitte in Zylindern, Kegeln und Kugeln
- > HP 7/2: Wärmebehandlung; Ferritische Stähle
- > W 5: Stahlguss
- > W 6/2: Kupfer- und Kupfer-Knetlegierungen

konnte noch im Jahr 2008 abgeschlossen werden; sie sind als Ausgabe 2009-03 veröffentlicht.

Neben der allgemeinen redaktionellen Bearbeitung und dem damit verbundenen regelmäßigen Abgleich mit dem aktuellen Normenwerk dient die Überarbeitung hauptsächlich der Anpassung an den Stand der Technik und der Berücksichtigung neuester Erkenntnisse aus der Praxis von Herstellern, Anwendern und Prüfern.

Die Reihe HP, Herstellen und Prüfen, wird strukturell überarbeitet und bezieht sich bei allen Neuerscheinungen der Reihe auf eine Zentraltafel in AD 2000-Merkblatt HP 0. Bei allen aktuellen Überarbeitungen müssen die neuen Werkstoffuntergruppen entsprechend CR ISO 15608:2000 und die neuen Vorgaben für Abnahmeprüfzeugnisse aus DIN EN 10204:2005 berücksichtigt werden.

Ein Schwerpunkt der Arbeitsgemeinschaft Druckbehälter war 2008 die weitgehende Fertigstellung eines Merkblattes S 5 für die experimentelle Auslegung von Druckgeräten, bei denen herkömmliche Berechnungsverfahren nicht angewendet werden können. Das Merkblatt soll für

einfache Strukturen mit weichen Konturen gelten und die AD 2000-Reihe B ergänzen. Soweit möglich, sollen Behälter aber weiterhin mit den herkömmlichen Verfahren berechnet werden. Das Merkblatt hilft bei der Ermittlung eines Berstdrucks, dem der Prüfling ohne Leckagen oder unzulässige Verformungen widerstehen muss.

Die Arbeitsgemeinschaft Druckbehälter hat beschlossen, die Nennung des AD 2000-Regelwerkes in der ISO 16528 zu beantragen. In der Norm sollen Auslegungsregelwerke genannt werden, die einen im Teil 1 der Norm genannten Anforderungskatalog mit „Failure Modes“, ähnlich den grundlegenden Sicherheitsanforderungen aus Anhang I der Druckgeräterichtlinie, erfüllen. Da nicht auszuschließen ist, dass bei internationalen Ausschreibungen ISO-Standards als Bestellgrundlage genannt werden, kann ein Regelwerk, das nicht in der ISO 16528 genannt wird, möglicherweise von der Ausschreibung ausgeschlossen werden. Zur Vermeidung dieses strategischen Nachteils wurde eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe im November 2008 gegründet, die das AD 2000-Regelwerk in die ISO-Norm einbringen soll.

Das AD 2000-Regelwerk konkretisiert alle wesentlichen Sicherheitsanforderungen, die nach der europäischen Druckgeräterichtlinie (DGRL) beachtet werden müssen. Es erfüllt selbstverständlich die Konformitätsanforderungen der DGRL und setzt aber darüber hinaus den hohen Qualitätsstandard des AD-Regelwerkes fort.

Im Wettbewerb mit den Regelwerken anderer EU-Partner und den DIN EN 13445 (Druckgeräte) sowie DIN EN 13480 (Rohrleitungen), welche die Beschaffenheit von Druckgeräten regeln, erfreut sich das AD 2000-Regelwerk wegen seiner in sich geschlossenen und logischen Form großer Beliebtheit.

Das AD 2000-Regelwerk ist ein verbändeübergreifendes Gemeinschaftswerk von Fachverband Dampfkessel-, Behälter- und Rohrleitungsbau e.V. (FDBR), Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI), Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. (VDMA), Verein Deutscher Eisenhüttenleute (VDEh), VGB Power Tech e.V. und VdTÜV. Es ist also kein Regelwerk ausschließlich der TÜV, sondern wird von einem Großteil der deutschen Industrie getragen und fortentwickelt.

Dampfkesselschäden

Aus unergründlichen, schicksalhaften und überaus glücklichen Verkettungen von Zufällen versagen druckbeaufschlagte Bauteile mit erheblicher Betriebstemperatur anscheinend ausschließlich in Frühstückspausen oder während der Schichtwechsel. Es bleibt dabei: Trotz der gesetzlich vorgeschriebenen und akribisch durchgeführten wiederkehrenden Prüfung können Bauteile versagen und führen dann meist zu erheblichem Schaden. Durch die oben beschriebenen Zufälle wurden – zumindest in der jüngsten Vergangenheit – dramatische Personenschäden verhindert. Zu beheben sind dann die für die öffentliche Wahrnehmung weniger interessanten wirtschaftlichen Schäden für Reparatur, Neubeschaffung und Produktionsausfall.

Der VdTÜV ist traditionell die Stelle, an der die Berichte über Schäden an Dampfkesseln zusammengetragen werden. Im VdTÜV-Arbeitskreis „Betrieb Dampfkessel“ wird aber auch regelmäßig über Schäden mit erheblichem Gefährdungspotenzial berichtet, die im Rahmen der wiederkehrenden Prüfung vom Sachverständigen festgestellt und dadurch beseitigt werden konnten, bevor Personen in Mitleidenschaft gezogen wurden. Oft sind bei diesen Berichten auch die Experten erstaunt, dass der Schadensfall bislang noch nicht eingetreten ist.

Aus verständlichen Gründen ist es nicht immer möglich, Bildmaterial von den Schadensfällen zur freien Verwendung zu erhalten. Dennoch soll an dieser Stelle auszugsweise über zwei repräsentative Schadensfälle berichtet werden:

Aufreißen eines Dampfkessels bei der Wasserdruckprobe

Bei der Druckprüfung im Anschluss an eine Reparatur ist der Dampfkessel schlagartig auf einer Länge von über einem Meter aufgerissen. Die Untersuchung hat ergeben, dass die Längsnaht an dieser Stelle nahezu vollständig durchkorrodiert war. Ohne die wiederkehrende Prüfung hätte es im Betrieb zu einem Versagen des Druckkörpers mit wahrscheinlich katastrophalen Auswirkungen kommen können. Die Forderung nach der Aufbringung des erhöhten Prüfdrucks nach VdTÜV-Merkblatt 451-00/1 wird durch diesen Schaden eindrucksvoll untermauert.

Zerknall in Löhne

Bei dem Zerknall eines Dampfspeichers kam es zu erheblichem Sachschaden und langfristigen Produktionsausfall. Personen kamen glücklicherweise nicht zu Schaden, obwohl neben der Produktionsstätte auch

ein großer Teil der Büroräume verwüstet wurde (der oben erwähnte Schutzengel – es war wieder Pause!). Als Schadensursache kommen Fertigungsmängel oder unangepasste Betriebsweise in Frage – die Untersuchungen sind noch nicht endgültig abgeschlossen. Obwohl der Dampfspeicher erstmalig und wiederkehrend prüfpflichtig war, ist der Betreiber dieser Verpflichtung nicht nachgekommen. Bei der wiederkehrenden inneren Prüfung durch einen Sachverständigen hätte die Schädigung mit großer Sicherheit festgestellt und damit der Schaden verhindert werden können.

Der VdTÜV fasst die Schadensberichte und die verfügbaren Dokumentationen in regelmäßigen Abständen in Jahresberichten, den sogenannten Schadenshandbüchern, zusammen. Darüber hinaus werden Schäden, die besondere neue Erkenntnisse für die praktische Anwendung bieten, im „Schadenskatalog“ aufgeführt, der regelmäßig aktualisiert wird. Beide Werke dienen allen VdTÜV-Sachverständigen als Erkenntnisquelle für ihre tägliche Arbeit und sollen auf Gefahren hinweisen, die bislang noch nicht im Fokus gestanden haben.



Erheblicher Sachschaden entstand beim Zerknall eines Dampfspeichers in Löhne.

Leckschutzauskleidungen für Flachbodentanks –

VdTÜV-Merkblatt 963

Flachbodentanks sind die großen Töpfe, die vor allem in Raffinerien oder in Chemiebetrieben in großer Zahl stehen. Aber gibt es die nicht schon seit vielen Jahren? Braucht man dafür noch ein neues Merkblatt? Zwei Fragen, zwei Antworten: Ja und nein.

Ja, ...

es gibt Flachbodentanks schon seit Jahrzehnten, wobei die Anforderungen an die Tanks in vier speziellen Regelwerken abgebildet sind:

- > die DIN 4119, die offiziell vom DIN zurückgezogen wurde, die aber baurechtlich immer noch als Technische Baubestimmung eingeführt ist,
- > die DIN 14015, die als europäische Norm die DIN 4119 abgelöst hat, wegen einiger fachlicher Bedenken aber nicht in Deutschland für Neubauten verwendet werden darf,
- > die Technische Regel wassergefährdender Stoffe (TRwS) 788 „Flachbodentanks aus metallischen Werkstoffen zur Lagerung wassergefährdender Flüssigkeiten“, die bestimmte Aspekte des Gewässerschutzes abdeckt, sowie
- > das zur Ausfüllung verschiedener Lücken in der DIN 4119 und der DIN EN 14015 entstandene VdTÜV-Merkblatt 960 „Richtlinie für die Herstellung von Flachbodentanks mit besonderen Anforderungen“.



Ein moderner Flachbodentank: Ein Verbände-Arbeitskreis unter Leitung des VdTÜV erarbeitete das VdTÜV-Merkblatt 963.

Nein, ...

weil die Anforderungen an die Ausführung der Böden von Flachbodentanks, die zur Erfüllung von Anforderungen des Gewässerschutzes erforderlich sind, bisher nicht schriftlich fixiert wurden. Die dazu erforderlichen sogenannten Leckschutzauskleidungen (über den bestehenden Tankboden wird ein zweiter Boden aus Stahl oder Kunststoff eingezogen und der Zwischenraum auf Lecks überwacht) müssen deshalb bauaufsichtlich zugelassen werden. Dies führte zu unnötigen Verzögerungen bei der Genehmigung und Errichtung von Flachbodentanks in Deutschland. In einem Verbände-Arbeitskreis unter Leitung des VdTÜV mit Beteiligung von Herstellern dieser Tanks, Behörden und Sachverständigen wurden die Anforderungen für die Ausführung von Leckschutzauskleidungen insbesondere aus Stahl so genau beschrieben, dass sich das Verfahren in Zukunft erheblich abkürzen lässt.

Das Ergebnis dieses Arbeitskreises wird als VdTÜV-Merkblatt 963 „Anforderungen an Leckanzeigesysteme für Böden von oberirdischen Flachbodentankbauwerken – Teil 1“ veröffentlicht. Im Teil 2, der für 2009/2010 geplant ist, soll die Verwendung bestimmter Systeme zur Leckageerkennung beschrieben werden.



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

Wasserstoff: Kraftstoff der Zukunft –

VdTÜV-Merkblatt 514

Wasserstoff wird von vielen Experten als ein Kraftstoff der Zukunft gesehen. Wasserstoff hat aber im Augenblick das große Problem der flächen-deckenden Logistik. Denn es fehlen in Deutschland unter anderem die abgestimmten Anforderungen an die sicherheitstechnische Ausrüstung von Tankstellen für Wasserstoff.

Diese Lücke hat ein Verbände-Arbeitskreis unter Leitung des VdTÜV in Abstimmung mit Gaslieferanten, Herstellern von Wasserstofftankstellen, Automobilherstellern, Behörden und Sachverständigen mit einem neuen VdTÜV-Merkblatt geschlossen.

Wasserstoff hat einige Eigenschaften, die aus sicherheitstechnischer Sicht einer besonderen Behandlung bedürfen. Es ist das leichteste aller Gase und verflüchtigt sich deshalb beim Freiwerden nach oben, was an sich kein Nachteil ist. Es muss aber zum Erzielen einer zufriedenstellenden Energiedichte entweder bei sehr hohen Drücken, die bis zum 700-fachen des Atmosphärendrucks betragen, oder bei sehr niedrigen Temperaturen von etwa -250°C verflüssigt betankt werden. Dabei wird Wasserstoff im Gegensatz zu den meisten anderen Gasen beim Entspannen nicht kälter (den Effekt kennt jeder, der schon einmal ein Gasfeuerzeug mit Flüssiggas befüllt hat), sondern wärmer. Um diesen Effekt bei der Betankung zur Vermeidung unzulässig hoher Temperaturen der Wasserstoffbehälter im Fahrzeug zu berücksichtigen, gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder muss ein langsames Füllprogramm vorgegeben werden, was den Betankenden zu einer gewissen Geduldsprobe verpflichtet, oder das Fahrzeug teilt der Tankstelle kontinuierlich mit, welcher Druck oder welche Temperatur in dem Wasserstoffbehälter aktuell herrscht. Bei der Entwicklung des Merkblattes war es deshalb auch wichtig, dass zahlreiche große Hersteller von Automobilen, die sich mit Wasserstoff beschäftigen, ihre international abgestimmten Arbeiten über die Kommunikationsschnittstelle zwischen Tankstelle und Fahrzeug mit eingebracht haben.

Unter Rückgriff auf Anforderungen für andere Gase entstand so in kurzer Zeit ein Merkblatt, das sowohl Grundlage für die erforderlichen behördlichen Entscheidungen als auch Anleitung für Errichter und Betreiber sein kann. Das Ergebnis wird als VdTÜV-Merkblatt 514 „Anforderungen an Wasserstofftankstellen“ veröffentlicht.



In Deutschland fehlen bisher noch einheitliche Anforderungen an Wasserstofftankstellen.

Technische Regel brennbarer Flüssigkeiten – Überführung und Überarbeitung der TRbF 40

Die Technische Regel brennbarer Flüssigkeiten (TRbF) 40 „Tankstellen“ stellt seit etwa zehn Jahren die Grundlage für sichere Tankstellen für mineralische Kraftstoffe dar. Tankstellen für Flüssiggas sind durch Verweis auf eine Technische Regel für Druckgase (TRG) behandelt, jedoch gibt es noch keine amtlichen Technischen Regeln für Tankstellen für Erdgas.

Der Bundesrat hat am 10. Oktober 2008 auf Anregung des zuständigen Bundesministeriums für Arbeit und Soziales beschlossen, die bisherigen amtlichen Technischen Regeln, die vor Inkrafttreten der Betriebssicherheitsverordnung erarbeitet wurden, zum 31. Dezember 2012 zurückzuziehen. Deshalb besteht bei den beteiligten Kreisen (Mineralölwirtschaft, Errichter, Behörden, Sachverständige) ein großes Interesse daran, diese „Bibel“ der Tankstellen in eine Technische Regel zur Betriebssicherheitsverordnung (TRBS) zu überführen. Sinnvoll ist es in diesem Rahmen auch, die TRbF 40, die seit 2002 nicht mehr überarbeitet wurde, an den Fortschritt und die aktuellen gesetzlichen Vorgaben anzupassen. Gleichzeitig können Anforderungen an Tankstellen für andere Kraftstoffe wie Flüssiggas, Erdgas oder ethanolhaltige Kraftstoffe unter Berücksichtigung der gegenseitigen Wechselwirkung festgelegt werden.

Diese Anregung wurde im zuständigen Unterausschuss 5 „Brand- und Explosionsschutz“ des Ausschusses für Betriebssicherheit (ABS) aufgegriffen und die Überführung als Projektskizze dem ABS vorgeschlagen. Nach einigen grundsätzlichen Diskussionen wurde die Projektskizze vom ABS genehmigt, so dass die Arbeiten beginnen konnten.

Mittlerweile haben durch intensiven Einsatz einiger Arbeitskreismitglieder – zu dem auch der VdTÜV gehört – die Arbeiten ein Stadium erreicht, in dem in Anlehnung an den gewünschten Aufbau der TRBS und die Abschnitte im „Leben“ einer Tankstelle eine Textfassung vorliegt, die weitgehend aktualisiert und angepasst wurde. Noch konnten die Anforderungen an die gasförmigen Kraftstoffe nicht vollständig berücksichtigt werden, da sich einige grundsätzliche Diskussionen ergeben haben.

Es ist dennoch beabsichtigt, die Überführung so abzuschließen, dass im Frühsommer 2009 der Unterausschuss 5 die Vorlage verabschieden und an den ABS zur Beschlussfassung auf dessen letzter Sitzung im Herbst 2009 weiterleiten kann.



Im Trend: Immer mehr Autofahrer nutzen Gas als Treibstoff.

Stand der Technischen Regeln wassergefährdender Stoffe TRwS

Die Technischen Regeln wassergefährdender Stoffe (TRwS), die von der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) erarbeitet und herausgegeben werden, sind das Regelwerk für Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen. An allen diesen Regeln haben der VdTÜV und seine Mitglieder aktiv und zum Teil führend mitgearbeitet. Hier soll ein kurzer Überblick über den Stand der TRwS gegeben werden:

Überarbeitung/Überarbeitungsbedarf

Die TRwS 779 „Allgemeine technische Regelungen“ stellt die Basisregel dar, die immer gilt, wenn in speziellen TRwS nichts Abweichendes festgelegt ist. Da sich trotz der Veröffentlichung im Jahr 2006 noch und bereits wieder zahlreiche offene Diskussionspunkte ergeben haben, wird in Kürze die Überarbeitung beginnen.

Die 2001 veröffentlichte TRwS 780 „Oberirdische Rohrleitungen“ öffnet Betreibern eine Option, deren Wahrnehmung unter Umständen kostensenkend wirkt, allerdings nur in Abhängigkeit des jeweiligen Landesrechts möglich ist. Ein Überarbeitungsbedarf wird in Abhängigkeit von der zukünftigen Formulierung der entsprechenden Passage in der zu erwartenden Bundesverordnung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (VUmWS) zu prüfen sein.

Die TRwS 781 „Tankstellen für Kraftfahrzeuge“ aus dem Jahr 2004 muss wegen der Vorgaben des Biokraftstoffquotengesetzes überarbeitet werden. Dabei sollen auch die Teile 2 (Betankung von Kraftfahrzeugen mit wässriger Harnstofflösung) und 3 (Betankung von Kraftfahrzeugen mit Mischungen aus Bioethanol und Ottokraftstoff > 20 Vol.-% Ethanol) mit integriert werden. Die Überarbeitung soll 2009 beginnen.

Status quo

Für die TRwS 782 „Tankstellen für Schienenfahrzeuge“, TRwS 783 „Betankungsstellen für Wasserfahrzeuge“, TRwS 784 „Betankung von Luftfahrzeugen“, TRwS 786 „Ausführung von Dichtflächen“, TRwS 788 „Flachbodentanks aus metallischen Werkstoffen zur Lagerung wassergefährdender Flüssigkeiten“ ist eine Überarbeitung nicht geplant und wird erst fünf Jahre nach der jeweiligen Veröffentlichung in Angriff genommen.

Einspruchverfahren

Die TRwS 785 „Bestimmung des Rückhaltevermögens R1“ stellt eine Überarbeitung der TRwS 131 dar und befindet sich zurzeit im Einspruchverfahren. Mit einer Veröffentlichung kann voraussichtlich im Frühsommer 2009 gerechnet werden. Die TRwS 787 „Abwasseranlagen als Auffangvorrichtungen“ als Überarbeitung der TRwS 134 befindet sich momentan ebenfalls im Einspruchverfahren. Mit einer Veröffentlichung kann voraussichtlich im Frühsommer 2009 gerechnet werden.

Gelbdruck

Die Erarbeitung der TRwS 789 „Bestehende unterirdische Rohrleitungen“ und TRwS 790 „Bestehende einwandige unterirdische Behälter“ als Nachfolger der TRwS 130 und 135 hat begonnen, so dass voraussichtlich im Frühjahr oder Frühsommer mit dem Gelbdruck zu rechnen ist. Die TRwS 791 „Heizölverbraucheranlagen“ ist im Gelbdruck im Winter 2008/2009 erschienen.

Erarbeitung

Die TRwS 792 „JGS-Anlagen“ sowie TRwS 793 „Biogasanlagen“ sind zurzeit in der Erarbeitung.



Entwicklung der Schadens- und Unfallmeldungen bei Aufzugsanlagen

Der Arbeitskreis (AK) 2 Aufzugsanlagen hat im April 2007 beschlossen, dass Unfälle oder Schäden an Aufzugsanlagen zeitnah an das Sekretariat des AK 2 beim VdTÜV weitergeleitet werden müssen. Die mit einer Unfall- oder Schadensuntersuchung beauftragte Zugelassene Überwachungsstelle (ZÜS) setzt dafür den CEOC-Vorfallbericht ein. Dazu zählen Schäden an überwachungs- und nichtüberwachungsbedürftigen Aufzugsanlagen im Sinne der Betriebssicherheitsverordnung (§ 18, Absatz 1, Ziffer 2) sowie Unfälle, gefährliche Betriebszustände und Mängel, durch die Beschäftigte oder Dritte gefährdet werden können. Über das Gremienportal des VdTÜV erfolgt die zeitnahe Information aller ZÜS und die Unfälle und Schäden werden ausgewertet. Zusätzlich werden Pressemeldungen über Unfälle mit Aufzugsanlagen ins Gremienportal eingestellt. Bei der Auswertung werden diese mit den eingegangenen CEOC-Vorfallberichten abgeglichen.

Zur Veranschaulichung hier ein Beispiel

Ergebnis einer Unfalluntersuchung an einem Behindertenaufzug (Trepensitzsitzlift) durch eine Zugelassene Überwachungsstelle: Während einer Aufwärtsfahrt verließ die obere „aufwärtsseitige“ Sitzführung des Sitzliftes die Führungsschiene. Hierbei kam es zu einer Schrägstellung des Sitzes, in dessen Folge die nutzende Person aus dem Sitz fiel und die Treppen hinunterstürzte.

Bei der technischen Prüfung wurden folgende Mängel festgestellt:

- > Eine EG-Konformitätserklärung des Herstellers/Inverkehrbringers liegt nicht vor.
- > Die Maschine trägt kein Typenschild und keine CE-Kennzeichnung.
- > Die Betriebsanleitung ist unvollständig.
- > Ein Schaltplan der Anlage ist nicht vorhanden.
- > Prüf- und Wartungsanweisungen sind nicht vorhanden.
- > Die Fangvorrichtung ist nicht wirksam.
- > Eine Möglichkeit zur Notbefreiung ist nicht vorhanden.
- > Die Bedieneinrichtung am Sitzlift ist nicht gekennzeichnet.
- > Ein Notbremsschalter am Sitzlift ist nicht vorhanden.
- > Eine Möglichkeit zur Verhinderung einer unbefugten Nutzung ist nicht gegeben (Schlüsselschalter).
- > Ein Hauptschalter ist nicht vorhanden.

Eine Umfrage bei den anderen ZÜS zu dem Vorfall ergab, dass in der Vergangenheit mit diesem Modell ähnliche Vorfälle bekannt waren. Dies führte dann zum Einschreiten der zuständigen Marktaufsichtsbehörde.

Unfall- und Schadensmeldungen des Jahres 2008

Beim VdTÜV sind im Jahr 2008 36 Meldungen eingegangen. Dabei ereigneten sich im Einzelnen:

- > 5 tödliche Verletzungen. Betroffen waren drei Benutzer und zwei Monteure.
- > 21 Unfälle. Betroffen waren elf Benutzer, vier Monteure, vier Kinder und zwei Sonstige.
- > 10 Schadensfälle oder gefährliche Zustände ohne Personenschaden.

Als häufigste Unfallursachen stellte sich heraus:

- > Stürzen beim Betreten oder Verlassen des Fahrkorbes durch nicht bündige Stellung des Fahrkorbes.
- > Schließende oder öffnende Türen (Quetschen, Scheren, Stoßen, Einklemmen).
- > Technische Fehler, hierzu zählen mechanische, elektrische oder hydraulische Fehler, hervorgerufen durch Verschleiß, Alterung oder Korrosion.
- > Menschliches Fehlverhalten. Hierunter fallen Manipulation, Überlastung und Missbrauch.

Weitere Einzelheiten zu den Schadensfällen und Unfällen sind in den nachfolgenden Tabellen für die Jahre 2005 bis 2008 detaillierter dargestellt.

Zusammenfassung

Der Beschluss des AK 2 zur Meldung von Vorfällen an Aufzugsanlagen und deren zentrale Auswertung hat sich als sinnvoll erwiesen. Es ist damit möglich, eine fundierte Aussage zur Entwicklung der Schäden und Unfälle bei Aufzugsanlagen zu machen. Die Aussagefähigkeit einer Statistik hängt aber von der Anzahl der zur Verfügung stehenden Daten ab. Bei vorsichtiger Schätzung kann davon ausgegangen werden, dass nur etwa 15% der gesamten Schäden und Unfälle an Aufzugsanlagen erfasst worden sind. Nur bei einigen Vorfällen wird eine ZÜS zur Untersuchung hinzugezogen, so dass ein großer Anteil der Vorfälle nicht bekannt wird. Ein angestrebtes Ziel ist es, zukünftig eine breitere Basis zur Verfügung zu haben, damit eine bessere und genauere Aussage möglich ist.

Tödliche Verletzungen von Personen

Jahr	Gesamt	Benutzer Erwachsene*)	Benutzer Kinder **)	Benutzer Behinderte (Rollstuhl)	Benutzer Behinderte (Sonstige)	Monteure	Sonstige ***)
2005	9	2	1	1	0	3	2
2006	2	1	0	0	0	1	0
2007	8	0	1	0	0	4	1 / 1 ⁵⁾ / 1 ⁷⁾
2008 ¹⁾	5	3	0	0	0	2	0

Unfallverletzungen von Personen

Jahr	Gesamt	Benutzer Erwachsene*)	Benutzer Kinder **)	Benutzer Behinderte (Rollstuhl)	Benutzer Behinderte (Sonstige)	Monteure	Sonstige ***)
2005	26 (+2)	17	2 (+2)	3	1	1	2
2006	39	25	2	0	0	7	5
2007	33 ²⁾	21 / 1 ⁶⁾	3 ³⁾	0	1 / 2 ⁴⁾	0	5
2008 ¹⁾	21	11	4	1	0	4	1

Schäden / gefährliche Zustände ohne Unfallverletzungen oder Unfalltod von Personen

Jahr	Gesamt	Schäden (Sachschäden)	Gefährliche Zustände
2005	7	3	4
2006	14	5	9
2006	(+5)	(+3)	(+2)
2007	22	8	13 / 1
2008 ¹⁾	10	9	5

Legende:

¹⁾ 2008, Stand: 19.01.2009

²⁾ inkl. 2 x Fahrtreppe und 1 x Treppenlift

³⁾ 2 x Fahrtreppe

⁴⁾ 1 x Fahrtreppe und 1 x Treppenlift

⁵⁾ 1 x PAM (Personenaufnahmemittel)

⁶⁾ 1 x mit Rollstuhl in Schacht gestürzt

⁷⁾ Material-Lift unter Spannung (Dachdecker)

*) Benutzer Erwachsene: > 15 Jahre

**) Benutzer Kinder: ≤ 15 Jahre

***) Sonstige: Hausmeister, Aufzugswärter, Haustechniker, Instandhalter, Prüfer, Bauarbeiter



Ernst-A. Siekhans

Aufzüge, Fördertechnik, Maschinen, Elektrotechnik, Arbeitsschutz, Arbeitsmedizin

Kontakt:

Telefon +49 30 760095-550

Telefax +49 30 760095-551

ernst.siekhans@vdtuev.de

Synergien optimal nutzen –

Kontaktmanagement als Ausgangspunkt professioneller Netzwerkaktivitäten

Der VdTÜV versteht sich seit nunmehr 125 Jahren als führender Wissens- und Informationsdienstleister für Organisationen aus der technischen Überwachung. Im vergangenen Jahr lag der Schwerpunkt der Verbandsarbeit insbesondere auf dem Ausbau der Position als kompetenter Gesprächspartner für Politik und Medien. Um den politischen Entscheidungsträgern, Verbandsmitgliedern und der interessierten Öffentlichkeit eine qualitativ hochwertige Plattform für ihren Erfahrungsaustausch bieten zu können und damit die positive Außenwahrnehmung des Verbands weiter zu steigern, sind aus Sicht des VdTÜV drei Grundbausteine von großer Bedeutung: Das sind erstens das optimierte Prozessmanagement, zweitens das zielgruppengerechte Wissens- und Informationsmanagement und drittens das effiziente Kontaktmanagement.

Die gesamten Verbandsprozesse wurden 2005 in der Restrukturierungsphase, die mit der Bündelung der Kräfte in Berlin und Brüssel einherging, analysiert und im Anschluss daran neu geordnet und verbessert. Ein Jahr später folgte die Einführung des Dokumenten-Management-Systems, welches (heute in der zweiten Generation) als Basis für das Wissensmanagement des Verbands dient. Im Jahr 2006 wurde außerdem die Gremienarbeit durch das Gremienportal grundlegend modernisiert. Das VdTÜV-Portal mit Homepage, Online-Shop und personalisiertem Mitgliederbereich rundet seit 2007 die Kommunikations- und Informationsdienstleistung des Verbands ab. Als letzter Baustein fehlte bisher lediglich ein interdisziplinäres Kontaktmanagement. Mit dem Projekt „Stammdatenintegration“, welches im vergangenen Jahr initiiert worden ist, soll dieser fehlende Baustein aktiviert werden.

Effizientes Kontaktmanagement in heterogenen Systemen

Da beim VdTÜV Stammdaten zu Personen und Organisationen in verschiedenen Anwendungen und Datenbanken geführt werden, steht hierbei vor allem die Frage im Vordergrund, wie Kontaktmanagement in heterogenen Systemen effizient umgesetzt werden kann. Im Rahmen der Ist-Analyse wurde hierfür zunächst ermittelt, welche Daten in welchen Softwaresystemen vorliegen. Dabei hat sich herausgestellt, dass die Zuordnung der Daten zu einem bestimmten System prozessorientiert erfolgt:

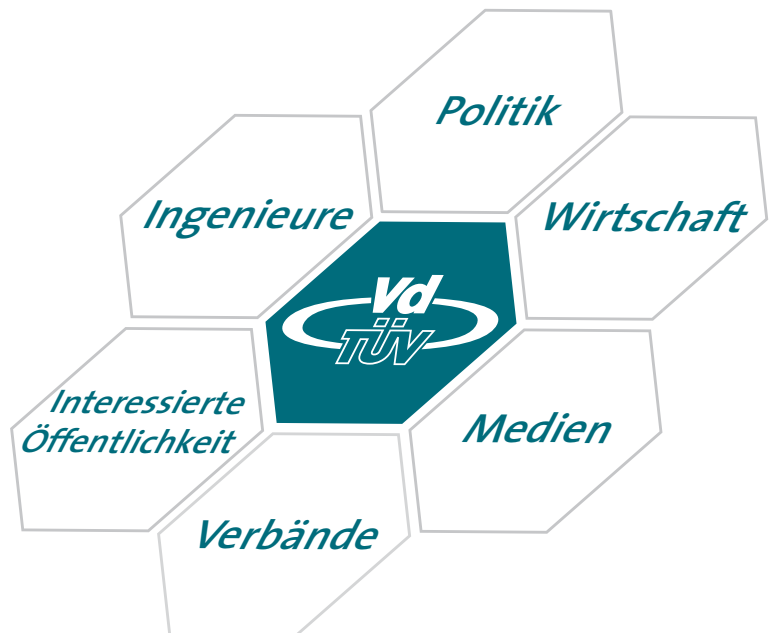
- > Kontaktdaten für die allgemeine Adressverwaltung und die Veranstaltungsplanung befinden sich im zentralen Adress-Management-System

- > Stammdaten für den Online-Shop, den Mitgliederbereich und das Gremienportal werden in der Software des VdTÜV-Portals gespeichert
- > Rechnungsadressen sind im Warenwirtschaftssystem abgelegt
- > Herstellerdaten für beispielsweise Werkstoffe werden in eigenen Accessdatenbanken geführt

Alle genannten Anwendungen können zum jetzigen Zeitpunkt als In-sellösungen angesehen werden. Sie arbeiten bezogen auf das Stammdatenmanagement, abgesehen von kleineren Schnittstellen, völlig autonom. Die Bearbeitung der Daten durch auf bestimmte Anwendungsfälle spezialisierte Systeme hat den Vorteil, dass nur die wirklich benötigten Daten verarbeitet werden und dadurch die Systeme sehr effizient sind. Die Spezialisierung birgt jedoch auch Gefahren: Neben einer großen Anzahl sich überschneidender Datensätze in den verschiedenen Systemen, sogenannte Dubletten, zählen unvollständige, veraltete und fehlerhafte Daten zu den potenziellen Problemen. Eine falsche Adressangabe beispielsweise kann zu E-Mail- und Post-Rückläufern führen, die den Aufwand beim Versand sowie im zweiten Fall die Versandkosten unnötig in die Höhe treiben.

Das Zielszenario

Durch die Stammdatenintegration sollen diese Probleme gelöst werden. Das Herzstück der zukünftigen Informationsarchitektur des VdTÜV ist das zentrale Adress-Management-System (AMS). In diesem System sollen alle für den Verband relevanten Stammdaten mit Ausnahme der Hersteller aus den Accessdatenbanken zusammengeführt und verwaltet werden. Diese Zusammenführung erfolgt in verschiedenen Abstufungen: Lesenden Zugriff auf das AMS erhält das Warenwirtschaftssystem. Für das Internetportal wird lesender und schreibender Zugriff gestattet. Die Hersteller-Datenbanken werden darüber hinaus in die Internetportallandschaft integriert, wie es bereits mit dem Pflegemodul für Werkstoffe umgesetzt worden ist. Personen, die im VdTÜV-Portal registriert sind und in verschiedenen Rollen mit dem Verband in Verbindung stehen, beispielsweise als Privatperson im Online-Shop und als Mitarbeiter der Firma X im Gremienportal, können zukünftig ihre Daten zu den einzelnen Rollen zentral pflegen. Weiterhin besteht für registrierte Nutzer des Online-Angebots die Möglichkeit, Präferenzen zu bestimmten Fachgebieten zu hinterlegen, um Informationen vorab zu selektieren und somit eine Informationsüberlastung gar nicht erst aufkommen zu lassen.



Schrittweise Implementierung

Um das Projekt erfolgreich durchführen zu können, wird es in drei schnittstellenorientierte Teilbereiche zerlegt:

- > Zentrales AMS und VdTÜV-Portal
- > Zentrales AMS und Warenwirtschaftssystem
- > VdTÜV-Portal und Hersteller-Datenbanken

Die Stammdatenintegration vom zentralen Adress-Management-System und dem VdTÜV-Portal wird als das Teilprojekt mit der höchsten Priorität identifiziert. Eine Verbindung dieser beiden Systeme hat eine sehr große Wirkung auf das Tagesgeschäft des Verbands: Durch die Stammdatenintegration werden Doppelseingaben künftig vom System erkannt und können somit nicht unbemerkt in die Datenbasis gelangen. Darüber hinaus sind weniger Recherchezeiten für unvollständige Datensätze notwendig und Änderungen werden automatisch in allen Systemen kommuniziert.

Erfolgsfaktor Kontaktmanagement

Die interdisziplinäre Verwaltung der Daten senkt nicht nur den Zeit- und damit den Kosteneinsatz, sondern steigert außerdem die Qualität der Datenbasis. Dieses zeigt sich beispielsweise dadurch, dass Irritationen von Geschäftspartnern, hervorgerufen durch falsche Anreden oder falsche politische Bezeichnungen oder Mehrfachzustellungen identischer Postsendungen, in Zukunft vermieden werden.

Durch die Stammdatenintegration wird darüber hinaus die Personalisierung des Dienstleistungsangebots unterstützt. Der VdTÜV hat die Möglichkeit, perfekt auf die Bedürfnisse des jeweiligen Verbandsmitglieds zugeschnittene Informationen zur Verfügung zu stellen. Schließlich können Synergiepotenziale zwischen verschiedenen Personen leichter erkannt und im Interesse der Mitglieder optimal ausgeschöpft werden, indem dann die richtigen Personen miteinander ins Gespräch gebracht werden können.



Claudia Tautorus

TÜVIS, Mediengestaltung,
Datenmanagement, Internetportale

Kontakt:

Telefon +49 30 760095-420
Telefax +49 30 760095-421
claudia.tautorus@vdtuev.de

Merklblattpflege online im VdTÜV-Portal

Seit dem 1. Juni 2008 gibt es über den Internetauftritt des VdTÜV für bestimmte Mitarbeiter des zuständigen VdTÜV-Gremiums die Möglichkeit, die nachfolgend genannten VdTÜV-Merkblätter online zu pflegen. Diese Merkblätter werden jeweils aus Datenbanken generiert. Die Veröffentlichung der gedruckten Fassung erfolgt nach wie vor halbjährlich.

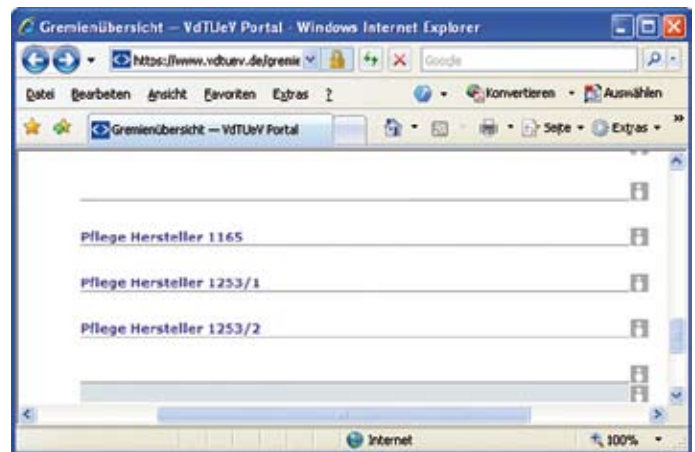
Im Einzelnen betrifft das die VdTÜV-Merkblätter

- > Schweißtechnik 1165 – Liste der vom TÜV anerkannten Hersteller nach AD-/AD 2000-Merkblatt HP 0, TRD 201, DIN EN 729 / DIN EN ISO 3834 und sonstigen Technischen Regeln – mit 3.685 Datensätzen,
- > Werkstoffe 1253/1 – Liste der vom TÜV anerkannten Hersteller von Werkstoffen – mit 1.790 Datensätzen und
- > Werkstoffe 1253/2 – Liste der vom TÜV anerkannten Bearbeiter von Werkstoffen – mit 231 Datensätzen.

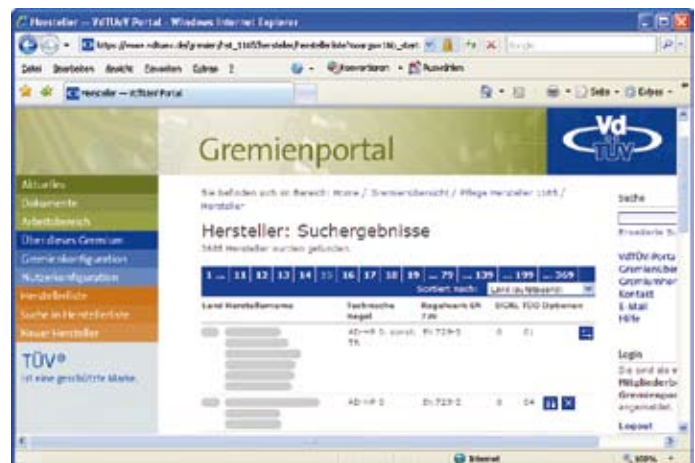
Für die im Gremium der Merklblattpflege eingetragenen Bearbeiter wurde jeweils ein personalisierter Onlinezugang eingerichtet. Damit ist es dem Nutzer möglich, Daten tagesaktuell zu pflegen, einzusehen und auszudrucken.

Im herkömmlichen Verfahren musste für eine Neuerfassung von Firmendaten oder Änderung vorhandener Datensätze von den Bearbeitern ein Formblatt ausgefüllt werden, dessen Inhalt beim VdTÜV überwiegend händisch in die jeweilige Datenbank eingegeben wurde. Mit der Onlinpflege entfallen nicht nur das Ausfüllen und Versenden der Formblätter, sondern es wird auch die Fehlerwahrscheinlichkeit durch die Datenübertragung reduziert.

Die Vorgehensweise ist bei den drei genannten Merklblättern identisch. Der Zugang erfolgt jeweils über das VdTÜV-Gremienportal (siehe Bild S. 44 oben), in dem jeder Zugriffsberechtigte die für ihn eingerichteten Gremien öffnen kann.



Auswahl des Gremiums im Gremienportal.



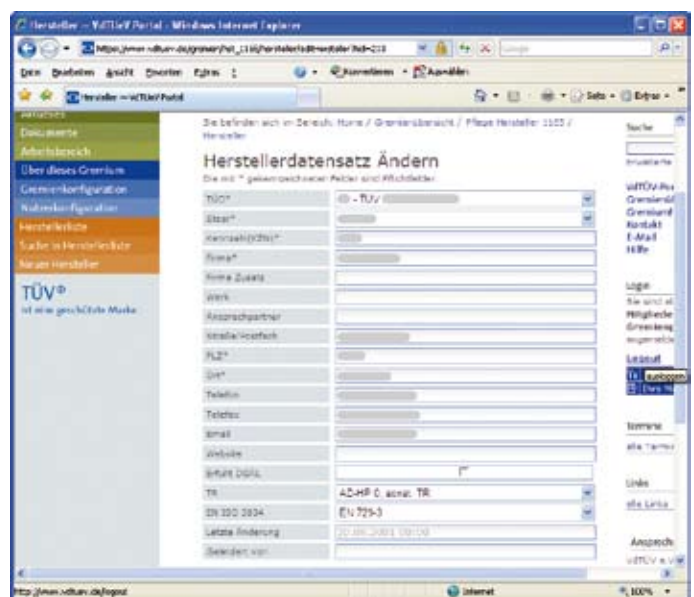
Die Optionen Bearbeiten und Löschen stehen nur dort zur Verfügung, wo der Zugriff berechtigt ist. Ansonsten ist der Zugriff nicht möglich, und es erscheint das Symbol für den Antrag auf Wechsel der Prüforganisation.

Nach der Auswahl des Gremiums hat der Bearbeiter nun die Möglichkeit, die Daten aller Prüforganisationen einzusehen und über die Suchmasken im Bestand zu recherchieren (siehe Bild S. 44 unten). Eine Bearbeitung ist jedoch nur dann möglich, wenn der Betreffende dazu berechtigt ist: Firmendaten, die durch einen TÜV verwaltet werden, dürfen auch nur von den Bearbeitern dieses TÜV geändert oder gelöscht werden.

Wie ist es geregelt, wenn eine Firma den betreuenden TÜV gewechselt hat?

In diesem Fall wird automatisch eine E-Mail an den im Gremium eingetragenen Bearbeiter verschickt. Er erteilt wiederum die Freigabe, indem er in der Bearbeitungsmaske die Zuständigkeit der Prüforganisation ändert (Bild rechts).

Von den Prüforganisationen wurde diese Neuerung sehr positiv aufgenommen. So gab es allein im VdTÜV-Merkblatt 1165 seit Einführung der Onlinpflege insgesamt 396 Bearbeitungszugriffe, womit im Vergleich zur herkömmlichen Pflege (halbjährlich mit 30 bis 70 Änderungen/Neuanlagen) ein beachtlicher Zugewinn an Akzeptanz zu verzeichnen ist.



Bearbeitungsmaske mit Text- und Drop-down-Feldern.



Ursula Weisgerber

Merkblätter, Zertifikate, Schadensmeldungen, Datenbanken (Bauteile, Werkstoffe, Hersteller, Schweißzusatzstoffe)

Kontakt:

Telefon +49 30 760095-520
 Telefax +49 30 760095-521
 ursula.weisgerber@vdtuev.de

Technische Regelwerke beim VdTÜV

Neben der technisch-wissenschaftlichen Facharbeit auf nationaler und internationaler Ebene sieht der VdTÜV seine Aufgabe auch darin, die Ergebnisse seiner Arbeiten den Fachkreisen in Form von Technischen Regeln, Merkblättern und Kompendien anzubieten. Die jahrzehntelange Erfahrung und die hohe Akzeptanz sowohl bei Herstellern und Fachverbänden als auch bei Bund und Ländern bestätigen die Bedeutung dieser Publikationen.

Seit der Freischaltung des Online-Shops für die Technischen Regeln hat der VdTÜV kontinuierlich an der Übersichtlichkeit und Ergänzung um weitere Inhalte gearbeitet. So kann der Besucher mit einem Klick sehen, was alles vom VdTÜV erarbeitet, aufbereitet und angeboten wird. Auch im Laufe des vergangenen Jahres wurden zusätzlich Regelwerke aufgenommen und durch Hinweise beschrieben wie z. B. das AD 2000-Regelwerk oder das TRBS-Regelwerk. Über einen Link kommt man ohne lange und umständliche Suche auf die entsprechenden Bestellseiten des Verlages. Auf Herstellerwunsch wurden zudem die „Armaturen Gefahrgüter (AGG)“ und „elektrische Einrichtungen Gefahrgüter (EGG)“ gelistet, die bisher nicht zu bestellen waren.

Aktualität der VdTÜV-Merkblätter – Aufnahme neuer Reihen

Im Laufe des vergangenen Jahres wurden zahlreiche VdTÜV-Merkblätter, die nicht mehr dem Stand der Technik entsprachen oder infolge neuer EU-Richtlinien angepasst werden mussten (u. a. die Reihe „Fahrzeug und Mobilität“), von den Fachgremien überarbeitet und verabschiedet. Diese Gremien setzen sich – je nach Thematik – sowohl aus Fachreferenten der verschiedenen TÜV als auch aus Verbändevertretern und Mitarbeitern von Länder- und/oder Bundesbehörden zusammen. Zumeist handelte es sich um sehr umfangreiche Regeln, die mehrmaliger Änderungen und Abstimmungen bedurften, bis sie zur Veröffentlichung freigegeben wurden. Die Aktualisierung weiterer Merkblätter wird auch 2009 eine wichtige Aufgabe für den VdTÜV sein.

Aus dem Kreis der VdTÜV-Mitglieder und insbesondere von den Verbänden der Industrie wurden Wünsche laut, die Verbändevereinbarungen (Merkblätter der Reihe „Dampfkessel“) auch in englischer Sprache zur Verfügung zu stellen, da viele Einsatzfälle im Ausland liegen – oder dort hin exportiert wird. Geplant ist, nach Möglichkeit bei der Überarbeitung dieser Merkblätter sukzessive auch eine englischsprachige Fassung anzubieten und eine separate Untergruppe „Vereinbarungen“ einzurichten.

AD 2000-Regelwerk: Verlagswechsel erfolgreich und von Abonnenten begrüßt

Bei den Fachverbänden und Herstellern von Druckbehältern im In- und Ausland seit Jahrzehnten anerkanntes Regelwerk ist das AD 2000-Regelwerk, bis zum Jahr 2002 zum Inkrafttreten der Druckgeräterichtlinie noch AD-Regelwerk. Bereits im Jahr 1943 erschienen die ersten grundlegenden AD-Merkblätter, aus denen sich im Laufe der Zeit ein umfangreiches Loseblattwerk für die Beschaffenheit und Herstellung von Druckbehältern entwickelte.

Nach dem Verlagswechsel zum Beuth-Verlag Anfang 2008 für das Loseblattwerk „AD 2000“ und dessen englische Übersetzung „AD 2000-Code“, haben sich viele Verbesserungen für die Bearbeiter ergeben. Auch von den Abonnenten kommen durchweg positive Reaktionen. So kann den Bearbeitern eine aktuelle „Word-Version“ zur Verfügung gestellt werden und als vorbereitetes Manuskript an die Abteilung Verlagswesen gegeben werden. Die Zeiten der manuellen Übertragung von Änderungen in Manuskripte sind endgültig vorbei. Der Datenaustausch mit dem Verlag erfolgt über das Gremienportal auf der VdTÜV-Homepage, in dem ein spezielles „AD 2000-Gremium“ eingerichtet wurde. Dadurch wird die Bearbeitungszeit vom Manuskript bis zur Veröffentlichung verkürzt, außerdem ist der Stand der Bearbeitung für alle Gremienmitglieder jederzeit nachzuvollziehen. Der VdTÜV sieht sich bei diesem Verlag, der sich auf Fachinformationen rund um das Thema Technik und Normung spezialisiert hat, mit seinen Produkten gut platziert.

TRBS-Regelwerk – in neuer Aufmachung und mit neuen Inhalten

Das Loseblattwerk verschafft Anwendern mit Originaldokumenten und wichtigem Begleitmaterial einen regelmäßig aktualisierten Überblick über das Umfeld der Betriebssicherheitsverordnung. Zum Inhalt gehören deshalb neben dem Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG), der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), den Technischen Regeln Betriebssicherheit (TRBS) unter anderem auch die einschlägigen Leitlinien des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik (LASI), weitere Hinweise zum Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS), Verordnungen zum GPSG und auch die Beschlüsse des Erfahrungsaustauschkreises der Zugelassenen Überwachungsstellen nach Betriebssicherheitsverordnung EK ZÜS, dessen Geschäftsstelle beim VdTÜV angesiedelt ist. Die TRBS dienen als Konkretisierungen der in der Betriebssicherheitsverordnung gestellten Anforderungen hinsichtlich der



Ermittlung und der Bewertung von Gefährdungen sowie der Ableitung von geeigneten Maßnahmen. Der VdTÜV als Herausgeber und der Beuth Verlag bieten dieses umfassende Kompendium rund um den Betrieb als wichtige Hilfe für die tägliche Praxis im Umgang mit Arbeitsmitteln und Anlagen an.

„TÜVIS“ – VdTÜV-internes Regelwerk

Wie bereits im Jahresbericht 2007/2008 berichtet, erstellt der VdTÜV ein TÜV-internes Loseblattwerk, das alle für die Tätigkeit der Sachverständigen relevanten Unterlagen stets aktuell bereithält. Dieses rund 100 Ordner umfassende, nach Arbeitsgebieten strukturierte Werk war bisher nur den ordentlichen VdTÜV-Mitgliedern zugänglich. Nach der erfolgten Satzungsänderung und Öffnung des Verbandes für außerordentliche Mitglieder wird dieses verbandsinterne Produkt „TÜVIS“ auch für diesen neuen Mitgliederkreis zugänglich. Dabei wird jede außerordentliche Mitgliedschaft einzelvertraglich, angepasst auf das Arbeitsgebiet dieses Mitglieds, geregelt und schließt unter anderem auch den TÜVIS-Bezug ausgewählter Bände mit ein.



Sigrid Wegner

Regelwerke, TÜVIS, Merkblätter

Kontakt:

Telefon +49 30 760095-450

Telefax +49 30 760095-451

sigrid.wegner@vdtuev.de

Allgemeine Informationen

Die Mitglieder des VdTÜV

Technische Überwachungsvereine



TÜV SÜD AG

Westendstraße 199, 80686 München
Tel.: 089 5791-0, Fax: 089 5791-1551
www.tuev-sued.de

TÜV SÜD e. V.

Westendstraße 199, 80686 München
Tel.: 089 5791-0, Fax: 089 5791-1551
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



TÜV Saarland e. V.

Am TÜV 1, 66280 Sulzbach
Tel.: 06897 506-0, Fax: 06897 506-102
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

TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e. V.

Am TÜV 1, 30519 Hannover
Tel.: 0511 986-0, Fax: 0511 986-1237
www.tuev-nord.de



TÜV Thüringen e. V.

Melchendorfer Straße 64, 99096 Erfurt
Tel.: 0361 4283-0, Fax: 0361 4283-242
www.tuev-thuringen.de

Industrie



BASF Aktiengesellschaft

67056 Ludwigshafen
Tel.: 0621 60-0, Fax: 0621 60-42525
www.basf.de



INFRACOR GmbH

Paul-Baumann-Straße 1, 45764 Marl
Tel.: 02365 49-04, Fax: 02365 49-2000
www.infracor.de



DOW Olefinverbund GmbH

06258 Schkopau
Tel.: 03461 49-0, Fax: 03461 49-2999
www.dow.com

Organisationsplan des VdTÜV

Mitgliederversammlung

Präsidium

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

Geschäftsstelle

Dr. Klaus Brüggemann

Martina Czwieling

Geschäftsbereich 1 Politik, Recht, Europa, Personal Rainer Gronau <i>Inga Kraeßke</i>	Geschäftsbereich 2 Anlagentechnik, Arbeitswelt, Systemsicherheit, Regelwerke Jochem Graßmuck <i>Jenny Reymann</i>		Geschäftsbereich 3 Fahrzeug und Mobilität Hans-Joachim Voss <i>Yasemin Çalışkan</i>
<p>Nationales Recht, Europarecht Rainer Gronau</p> <p>Europapolitik, Akkreditierungs-/Zertifizierungsgrundlagen, Geräte- und Produktsicherheit Daniel Pflumm</p> <p>Medizinprodukte Pia Kathöfer</p> <p>Personalverwaltung Rainer Schulz</p>	<p>Berechnung, Werkstoffe, Schweißtechnik, Schadensanalysen, Bauteilprüfung, Registrierung GPSG, Dampfkesselanlagen Ingo Blohm</p> <p>Druckgasanlagen, Druckbehälteranlagen, Werksrohrleitungen, Gefahrguttransporte, Rohrfernleitungen, Tankanlagen, Brand- und Ex-Schutz, Registrierung GGVSE, wassergefährdende Stoffe Dr. Hermann Dinkler</p> <p>Kerntechnik, Strahlenschutz, Röntgenanlagen Hermann Staudt</p> <p>Aufzüge, Fördertechnik, Maschinen, Elektrotechnik, EMV, Gebäudetechnik, Arbeitsschutz, Arbeitsmedizin, Werkzeuge und Geräte Ernst-A. Siekhans</p>	<p>Anlagen- und Betriebssicherheit, Systemsicherheit, technischer Umweltschutz Jochem Graßmuck</p> <p>Merkblätter, Zertifikate, Schadensmeldungen, Datenbanken zu > Bauteilen > Werkstoffen > Herstellern > Schweißzusatzstoffen Ursula Weisgerber</p> <p>TÜVIS, Regelwerke, Merkblätter, Mediengestaltung, Datenmanagement, Internetportale Claudia Taurus Sigrid Wegner</p>	<p>Fahrzeugüberwachung, Verkehr und Umwelt, Mobilitätsstrategien und Veranstaltungen Hans-Joachim Voss</p> <p>Fahrzeugtypgenehmigung, Fahrzeugbegutachtung, Personenbeförderung und Dienstleistungsinnovationen, Qualitätsinitiative Teilegutachten Frank Schneider</p> <p>Fahrerlaubnis, Begutachtung und Förderung der Fahreignung, Bildung und Personalentwicklung Dr. Bernhard F. Reiter</p> <p>Gefahrguttransporte Dr. Hermann Dinkler</p>

Büro Brüssel Daniel Pflumm	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Pia Kathöfer Johannes Näumann Jan Schepmann	QM-Beauftragter, Gebühren und Entgelte, Rahmenabkommen Clemens Rolfes	Buchhaltung Rainer Schulz
--------------------------------------	---	---	-------------------------------------

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

Stand 05.2009

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 „Befähigte Personen / Prüfungen“	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)

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

AK Erfahrungsaustausch zu § 19 Abs. 3 und 29 StVZO (AKE)

Hans-Joachim Voss

AK Rahmenrichtlinie 2007/46/EG

Hans-Joachim Voss

Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB)

Dr. Hermann Dinkler

Erfahrungsaustauschkreis der Prüf- und Zulassungsstellen für Gefahrguttanks (EA-GG)

Dr. Hermann Dinkler

Ausschuss für technische Arbeitsmittel und Verbraucherprodukte (AtAV)

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

Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK)	Hans-Joachim Voss
---	-------------------

Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik (FKT)

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

Kerntechnischer Ausschuss (KTA)

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

Kommission Anlagensicherheit (KAS)

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

Lenkungsgremium Zertifikat

Sicherer Busbetrieb (DVR)	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
> AK 3 Konformitätsbewertung	Ingo Blohm
> 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 „Druckgeräteeinrichtungen“	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 (DAfA)

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 (KMS) 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 Jochem Graßmuck

Deutsches Institut für Normung (DIN) – Fortsetzung –

NA Schweißtechnik (NAS)	
> Beirat	Jochem Graßmuck
> NAS Förderkreis	Jochem Graßmuck
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 Driver Improvement (K-DI) Dr. Bernhard F. Reiter

Kommission Fahreignung (K-F) Dr. Bernhard F. Reiter

Institut für Sachverständigenwesen (IfS)

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 Materialprüfanstalten 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

Automobile (CIECA)	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 Driver Improvement	Dr. Bernhard F. Reiter
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
Strategiekommission Mobilitätspolitik	Hans-Joachim Voss
Strategiegruppe EG-FGV	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>

Geschäftsstelle Brüssel

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

Verantwortlich

Dr. Klaus Brüggemann, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied

Bildnachweis

Avenue Images, Hamburg (S. 4, S. 10, S. 22, S. 30, S. 48)
Beuth Verlag, Berlin (S. 34, S. 47)
Dampfkessel-Explosionen im Deutschen Reiche 1884 (S. 19)
picture-alliance/dpa (S. 25, S. 37)
Pixelio, Gerd Altmann (S. 24)
Pixelio, Marcel Klinger (S. 24)
Pixelio, Schmüttel (S. 25)
Pixelio, Uwe Steinbrich (S. 17, S. 38)
Pixelio, Rainer Sturm (S. 39)
TÜV NORD AG (S. 6, S. 15)
TÜV SÜD AG (S. 6, S. 9, S. 15, S. 20-21, S. 32, S. 41)
TÜV Thüringen (S. 9, S. 32)
Unabhängiger Tanklagerverband e. V (S. 36)
VdTÜV, BILDSCHÖN, Berlin (S. 9, S. 15, S. 17, S. 18, S. 21,
S. 24, S. 27, S. 33, S. 36, S. 41, S. 43, S. 45)
VdTÜV, Peter Adamik, Berlin (S. 6)
VdTÜV, Thomas Rosenthal, Berlin (Titel, S. 11-13, S. 47)
VdTÜV (S. 17, S. 18, S. 27, S. 29, S. 33, S. 35)
Verlag Heinrich Vogel (S. 27)

Redaktion

Annette Lindackers
Johannes Näumann
Jan Schepmann

Autoren

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

Konzeption und Design

mit freundlicher Genehmigung von
yellow too, Berlin

Layout und Gesamtherstellung

Claudia Tautorus

Lektorat

Karola Handwerker