

Denken in globalen Zusammenhängen.  
Damit Sicherheit nicht übersehen wird.

Verband der TÜV e.V. – Jahresbericht 2010/2011

TÜV®





## Verband der TÜV e.V. – Jahresbericht 2010/2011

# Inhaltsverzeichnis

Der VdTÜV
Politik
Gremien
Brancheninformationen
Dienstleistungen
Allgemeine Information

06	Präsidium und Geschäftsleitung
07	Grußwort des Präsidiums
10	Die TÜV-Unternehmen als Partner auf den globalen Märkten
16	Aktuelles EU-Programm
18	„Weißbuch Verkehr“
20	Harmonisierung der Fahrzeugüberwachung
22	EU-Typgenehmigung
24	Sicherheitsüberprüfung Kernkraftwerke
30	Optimierung Fahrerlaubnisprüfung
32	Anfahrtschutz Tankstellen
34	Forschungsvorhaben
36	VdTÜV-Task-Force
38	Aktuelle Entwicklung Medizinprodukte
40	Überarbeitung Druckgeräterichtlinie
44	Markenverband TÜV
47	Sechs TÜV – ein Verband
50	Normungsarbeit und Regelungen
54	Werdegang Merkblatt E-Mobilität
56	TÜVIS
58	Innovationen
60	Portale
62	Schäden an Aufzügen
64	ZÜS-Report
66	Bus-Report
68	Organigramm
70	Gremien
74	Mitglieder
75	Impressum

# 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

# Grußwort

Sicherheit „Made in Germany“

Der Billionen-Rekord wurde 2010 fast erreicht: Deutschland führte Waren im Wert von 951,9 Milliarden Euro aus – und ist damit hinter China Export-Vizeweltmeister. „Made in Germany“ – ursprünglich ein „Warnhinweis“, um deutsche Konkurrenz fernzuhalten – steht auf den Weltmärkten für Qualität, Innovation und Sicherheit.

Nach dem Krisenjahr 2009 war der Export aus Deutschland im Jahr 2010 wieder um 18,6 Prozent gewachsen. Für 2011 rechnen Experten damit, dass die Rekordmarke von einer Billion Euro überschritten wird. Vor allem Schwellenländer wie Brasilien und Indien fragen verstärkt Waren aus Deutschland nach, speziell von Maschinen- und Autobauern sowie Produkte der Chemie- und Elektroindustrie. Der wichtigste Handelspartner bleibt indessen Europa: Waren im Wert von 570,6 Milliarden Euro gingen in die Partnerländer der Europäischen Union.

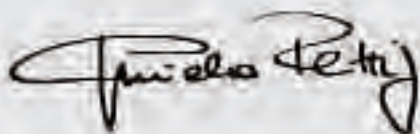
An praktisch allen Stationen der globalen Handels-, Produktions- und Prozessketten sind die TÜV mit ihrem Know-how gefragte Dienstleister. Sie unterstützen die Industrie dabei, das hohe Vertrauen in deutsche Produkte auf den Weltmärkten zu erhalten. Mehr noch: In den oft komplexen und globalisierten Produktionsketten sind es die TÜV-Unternehmen, die durch gemeinsame, einheitliche und hohe Standards für einen reibungslosen Ablauf sorgen.

Ein Meilenstein im Jahr 2010 war deswegen der Beitritt des VdTÜV zum Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI). Als unabhängige Third-Party-Dienstleister nehmen die TÜV nun teil am Meinungs- und Erfahrungsaustausch des größten deutschen Industrieverbands und gestalten die Zukunft des Standorts Deutschland aktiv mit.

Die TÜV sind Partner für Innovation und Sicherheit in praktisch allen Branchen der Wirtschaft. Die Entwicklung zukunftsfähiger Konzepte im Bereich E-Mobilität gehört genauso zu ihrem Portfolio wie die Sicherheit von Produkten und Dienstleistungen. Die Marke TÜV schafft weltweit Vertrauen, das sie sich in ihrer über 150-jährigen Geschichte erarbeitet hat.

Technische Sicherheit wird in unserer Gesellschaft als selbstverständlich wahrgenommen. Die Fragestellungen, die sich hinter ihr verbergen, sind aber oftmals komplex. Der VdTÜV – seit 2006 Branchenverband aller Third-Party-Dienstleister – bündelt das Wissen und die Expertise seiner Mitglieder. Das macht ihn zu einem wichtigen und gefragten Ansprechpartner in den politischen Entscheidungszentren bei der Suche nach Lösungen komplizierter technischer Herausforderungen.

Der Verband der TÜV e. V. kann im Jahresbericht 2010/2011 auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre!



Dr. Guido Rettig  
VdTÜV-Vorsitzender



Dr. Klaus Brüggemann  
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied



Durch Globalisierung ist die Welt näher zusammengerückt.  
Das stellt alle vor neue Herausforderungen.







**Wir** sehen die Welt mit neuen Augen.  
Zu entdecken gibt es viele Gemeinsamkeiten – vor allem das Bedürfnis nach einheitlichen und gemeinsamen Sicherheitsstandards.

# Der TÜV – eine deutsche Erfolgsgeschichte auf den Weltmärkten



TÜV SÜD vernetzt seine weltweiten Aktivitäten auf dem Gebiet des Batterietestens und bietet umfassende Prüfleistungen an.

Detroit, Michigan, März 2011: Die Münchner TÜV SÜD AG vernetzt ihre Experten der Konzernstandorte Deutschland, Großbritannien, USA, Kanada, China, Singapur und Südkorea. Das Ziel des „TÜV SÜD Battery Testing Round Table“:

1. Ausbau der weltweiten Strategie für Lithium-Ionen-Batterietests als Wegweiser beim Aufbau der internationalen Marktführerschaft von unabhängigen Prüf- und Zertifizierungsdienstleistungen im Umfeld der Lithium-Ionen-Batterietechnologie.
2. Umfassende Sicherheit von Elektrofahrzeugen durch unabhängige Prüfdienstleistungen zu gewährleisten. Die Vision: Durch technische Innovationen den Weg in eine postfossile Gesellschaft aktiv begleiten. Die Schlüsseltechnologie und das Kernstück dieser gesellschaftlich-technischen Revolution sind dabei der Energiespeicher.

Nachdem der TÜV SÜD bereits Ende 2009 den weltweit ersten Batterie-Crashtest an Lithium-Ionen-Batterien durchgeführt hatte, stehen nun Sicherheit, Lebensdauer und Leistung der Batterien im Fokus. Die Entwicklungsergebnisse werden den Batteriemarkt dynamisieren.

Kapstadt, Westkap, Juni 2010: TÜV NORD Systems gibt anlässlich der Fußball-WM das 50 Meter hohe Riesenrad „Wheel of Excellence“ frei. TÜV NORD prüfte an dem weltweit einzigen transportablen Riesenrad Elektrik, mechanischen Aufbau, Klimaanlage und Intercom-Sprachsysteme. Die Fußballfans hatten einen imposanten Blick auf die Stadt am Tafelberg und das Fußballstadion.

Mannheim, Großherzogtum Baden, Januar 1866: Gründung der „Gesellschaft zur Überwachung und Versicherung von Dampfkesseln“ – Auftakt der TÜV als dienstleistungsorientierte und unabhängige Selbstverantwortungsorganisation der Dampfkesselbetreiber.

## TÜV zwischen gestern und heute

Die technische Entwicklung des Dampfkessels als Schlüsseltechnologie beschleunigte und motorisierte die Industrielle Revolution zur „gründlichsten Umwälzung der menschlichen Existenz in der Weltgeschichte“ (Eric Hobsbawm). Von Anfang an wirkten die Pionierorganisationen der heutigen TÜV-Unternehmen an diesen globalen Veränderungsprozessen mit. Die Aufgabe der ersten TÜV-Vereine bestand bekanntermaßen darin, die technologische Innovation der Dampfkessel alltagsicher zu machen und Unfälle durch explodierende Dampfkessel zu vermeiden. Bereits 1855 wurde im englischen Manchester die sogenannte Steam User's Association gegründet, die dem ersten deutschen Dampfkessel-Überwachungs-Verein (DÜV) als Vorbild diente. Dampfkessel-Überwachungs-Vereine mit vergleichbarem Muster gründeten sich annähernd zeitgleich im US-Bundesstaat Connecticut und im indischen Kalkutta.

Wenige Jahre später wurde im Februar 1873 der Verband der Dampfkessel-Überwachung-Vereine (Verband der DÜV) gegründet, der sich 1888 in den Internationalen Verband der Dampfkessel-Überwachungs-Vereine (IVDÜV) umformierte. Neben dem Zentralverband der preußischen DÜV, dem Rechtsvorgänger des heutigen VdTÜV, zählten vor allem Vereine aus Österreich-Ungarn, Russland, Schweden, Italien, Frankreich, Belgien und der Schweiz zu den Mitgliedern des Verbands.

Seit ungefähr 1880 stellte der Verband einheitliche und international verbindliche Normen für Industrie und staatliche Behörden zur Prüfung und zum Bau von Dampfkesseln und Dampfmaschinen her. Bereits im 19. Jahrhundert stärkten somit die TÜV die Qualität und Sicherheit der Dampfkessel auf den zunehmend ökonomisch verflochtenen globalen Märkten.

Durch die Normierung der Dampfkesselherstellung und Wartung garantierten sie die Austauschbarkeit wichtiger technischer Komponenten und ermöglichten damit die effizientere Produktion bei beständig hoher Qualität und Sicherheit. Die Leistung der Proto-TÜVs war daher konstitutiv für



den weltweiten technologischen Fortschritt des Eisenbahn-, Schiffs-, Berg- und Maschinenbaus sowie der Metall- und Chemieindustrie. Ohne zuverlässige Dampfkessel wäre letztlich auch die rasante Entwicklung der Automobilindustrie vor 125 Jahren undenkbar gewesen.

#### **Aufbruch und Verschiebung der Weltmärkte**

Nachdem die Weltwirtschaft in den 1970er-Jahren annähernd die ökonomische Verflechtungsdichte des Jahres 1913 wiedererlangt hatte, bauten die damals noch hauptsächlich im staatlichen Monopol tätigen TÜV-Unternehmen ihr Auslandsgeschäft kontinuierlich aus. Sie legten damit den Grundstein für eine erfolgreiche und überlebensfähige Konzernpolitik, indem sie frühzeitig entscheidende ökonomische Tendenzen erkannten und ihre Auswirkungen als Dienstleister für Industrieunternehmen auf das eigene Geschäftsmodell verstanden.

Die TÜV, wie auch ihre Kunden in Industrie, Dienstleistung und Handel, stehen seit mindestens 20 Jahren vor multidimensionalen Herausforderungen, bedingt durch einen rasanten technischen Fortschritt, staatliche Deregulierung, den Zusammenbruch des sowjetischen Herrschaftsbereichs und machtvoll aufstrebende, bevölkerungsstarke Nationen.

Von besonders praktischer Relevanz waren für die TÜV-Unternehmen zudem: die Öffnung des freien Dienstleistungsverkehrs in Europa, das Schaffen eines gemeinsamen Binnenmarkts, die Einführung der Gemeinschaftswährung sowie europaweite Ausschreibungen.

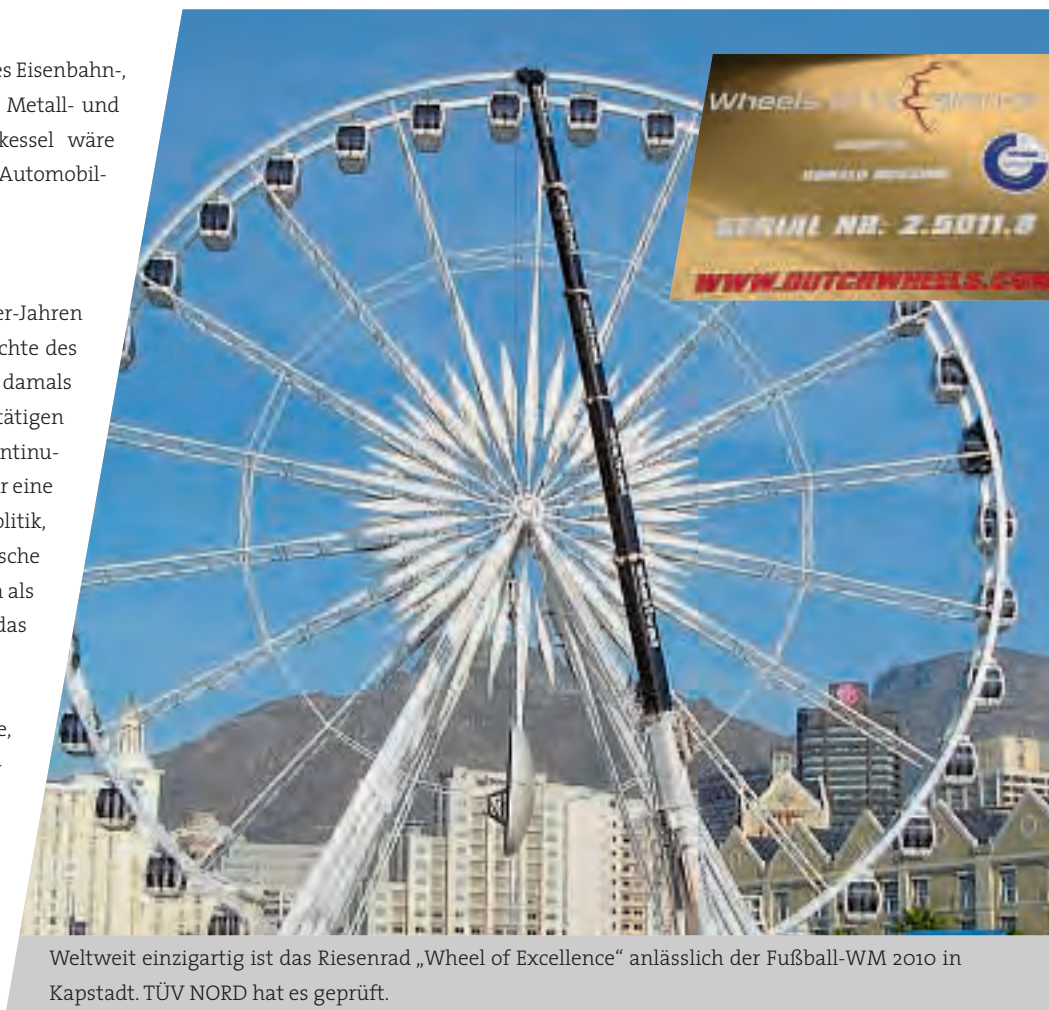
Der Dienstleistungssektor internationalisierte sich weiter über den Abbau von Handelshemmnissen durch die WTO und die Aufnahme des Dienstleistungshandels in das Regelwerk der GATS. Zeitgleich wurde die bereits in den 1960er-Jahren vom „Club of Rome“ gestellte Frage „Wie kann der weltweite Energiebedarf künftig gedeckt werden?“ zu den großen Themen der Menschheit im 21. Jahrhundert. Nachhaltige Energiegewinnung, Energieeinsparung und erhöhte Energieeffizienz sind nunmehr die Schlüsselthemen des weltweiten Wirtschaftens. Diesen

fühlen sich auch die TÜV-Unternehmen in ihren Konzerngrundsätzen verpflichtet.

Die exponentiell wachsende Bevölkerung, das stetig ansteigende Bruttoinlandsprodukt in Indien und China, das weit über den europäischen Wachstumsraten liegt, sowie der Ausbau der Exportquote im Reich der Mitte verdeutlichen die radikalen Verschiebungen des weltweiten Handels und der Wertschöpfungsstrukturen.

#### **Die TÜV-Unternehmen als Prozesspartner auf den globalen Märkten**

Der Gewinnnutzen dieser globalwirtschaftlichen Verschiebungen für klassische Industrieunternehmen liegt auf der Hand. Angesichts hart umkämpfter und gesättigter Märkte in Europa bieten beispielsweise die



Weltweit einzigartig ist das Riesenrad „Wheel of Excellence“ anlässlich der Fußball-WM 2010 in Kapstadt. TÜV NORD hat es geprüft.



Traktoren aus Mumbai: Die zur TÜV NORD-Gruppe gehörende TÜV India wurde beauftragt, die Qualität zu steigern.

Als neutrale und unabhängige Dritte überwachen und optimieren die TÜV-Experten im Auftrag ihrer Kunden die gesamte Wertschöpfungskette von der Rohstoffbeschaffung, der nötigen praxisorientierten Hilfestellung in der Planungs- und Entwicklungsphase über den Transport bis hin zum fertigen Produkt.

Die wachsende Tendenz zu immer kürzeren Produktlebenszyklen führt wiederum zu einem größeren Bedürfnis an Qualität und Sicherheit der Produkte bei Herstellern und Konsumenten. Im Dienst des technischen Fortschritts schaffen die TÜV-Unternehmen Voraussetzungen, unter denen sich Innovationen und Spitzentechnologien positiv entwickeln können.

Von großer Bedeutung sind dabei auch der Bekanntheitsgrad und das Vertrauen in die

Märkte in Asien und Südamerika ein enormes Wachstumspotenzial. Die Folgen: ein anhaltender Anstieg der Kaufkraft, ein steigendes Bedürfnis nach Konsumgütern und der notwendige Ausbau wichtiger Infrastrukturzweige, allem voran der Verkehrswege und der Energieversorgung.

Entscheidend für den Erfolg der TÜV-Unternehmen war und ist, dass sie sich nicht nur den gestellten Herausforderungen ihrer Kunden als engagierte Prozesspartner, die einen Mehrwert durch Sicherheit bringen, angenommen haben, sondern die Experten haben bereits im Vorfeld ihr Dienstleistungsportfolio auf den internationalen Märkten ausgebaut. Damit verbunden ist ein weltweites Kompetenznetzwerk, das die TÜV-Unternehmen nutzen, damit ihre Kunden auch global in ihrem Wettbewerb einen Schritt voraus sind.

Die internationale Präsenz der TÜV als One-Stop-Shopping-Dienstleister umfasst heute bereits über 70 Staaten. Für das Bestehen auf diesem globalen Markt bedeutet das für die Sachverständigen und Ingenieure der TÜV-Unternehmen fortwährend eine hohe Innovations- und Antizipationsfähigkeit zu garantieren. Mit diesem Erfahrungswissen und Know-how ist es ihnen erst möglich, der deutschen Industrie und dem Dienstleistungssektor internationale Märkte zugänglich machen.

Marke „TÜV“ selbst, deren Nachfrage bei internationalen Unternehmen den neutralen Dienstleistern zusätzlich Antrieb verleiht. Das globale Vertrauen in die Marke „TÜV“ trug in den letzten Jahren somit auch nicht unwesentlich zum Erfolg der exportstarken deutschen Industrie mit ihrem Label „Made in Germany“ bei. Sowohl die Marke „TÜV“ als auch „Made in Germany“ stehen für Qualität, Sicherheit und Innovation, die im globalen Wettbewerb besonders wirkungsvoll für alle Beteiligten eingesetzt werden können.

Dies verdeutlichen folgende Projekte: In der indischen Hafenstadt Mumbai schickte sich das Familienunternehmen Mahindra & Mahindra (M&M) an, die weltweite Marktführerschaft im Farm-Equipment-Sektor zu übernehmen. Vor allem das Geschäft mit Traktoren boomte. Für

Regenerative Energiequellen – sei es Windkraft oder Solarenergie: Experten der TÜV-Unternehmen tragen mit ihrem Wissen dazu bei, dass diese Technik sicher ist. National und international.







TÜV-Unternehmen sind Prozesspartner auf den globalen Märkten. Internationale Warenströme und Arbeitsteilungen sind ohne einheitliche Standards nicht vorstellbar.

diesen dynamischen Markt der Landwirtschaftsfahrzeuge entschied sich M&M bewusst für eine Partnerschaft mit TÜV India. Das Tochterunternehmen der TÜV NORD-Gruppe wurde mit sämtlichen Zertifizierungen beauftragt, um die Qualität der Fahrzeuge zu verbessern. TÜV India leistete sowohl einen exzellenten Beitrag im Internationalisierungsprozess von M&M als auch wertvolle Unterstützung dabei, das Konzernziel der weltweiten Marktführerschaft zu realisieren.

Die TÜV-Unternehmen streben auch eine ständige Diversifizierung ihrer Geschäftsfelder und eine Verdichtung ihres internationalen Netzwerks auf dem weltweiten Markt an. So entstanden innovative Kompetenzzentren im Bereich Klimaschutz, regenerative Energie oder bei der textilen Wertschöpfung, die wiederum die Voraussetzung für die Erschließung neuer Absatzregionen mit hohem Wachstumspotenzial waren. Die Kompetenzen der TÜV NORD-Tochter TÜV Middle East im Bereich Lebensmittelsicherheit und Hygiene sorgten beispielsweise dafür, dass über 50.000 Besucher am Rande des Formel-1-Rennens in Abu Dhabi mit Köstlichkeiten aus drei Kontinenten verwöhnt werden konnten.

Die Experten tragen in ihrem weltweiten Engagement aber ebenso eine ethische wie soziale Verantwortung. Eine verantwortliche Unternehmensführung („corporate social responsibility“) für die gesamte Lieferkette bedeutet beispielsweise für TÜV SÜD in Bangladesch, bei der Produktion von Textilien, Kleidung und Schuhen die Einhaltung von internationalen Sozialstandards zu kontrollieren und zu zertifizieren.

Neben dem international anerkannten SA-8000-Standard gibt es weitere Standards wie den WRAP-Standard oder den BSCI-Standard, die vor allem auf regionalen Märkten eine wichtige Rolle spielen. Das Prinzip einer ethisch-sozialen Verantwortung kann dabei sowohl zur Verbesserung der Lebensbedingungen der Menschen in den Ländern als auch zur erhöhten Produktivität sowie steigender Attraktivität von Produkten bei kritischen Konsumenten beitragen.

### Fundament für den weltweiten Markt gelegt

In einem Zeitrahmen von 150 Jahren entwickelten sich die TÜV-Unternehmen von Dampfkessel-Selbsthilfvereinen zu multinationalen, global agierenden Konzernen. Sie perfektionierten dabei ihr Selbstverständnis, dass moderne Dienstleistungen eng mit Forschung und Entwicklung verknüpft werden müssen. Die TÜV-Unternehmen präsentieren und verstehen sich heute als Vertreter des volkswirtschaftlichen Strukturwandels zur Dienstleistungsgesellschaft.

Durch ihre technologische Spitzenstellung und Unternehmensphilosophie vermehren sie die Grundlage für Wirtschaftswachstum, sichere Arbeitsplätze und Wohlstand an all ihren Standorten. Sie bieten in Ländern und Regionen, in ehemals peripheren Gebieten, Chancen auf Aufstieg und Entwicklung, Investitionen und Verbesserung der Lebensbedingungen. Der globale Markt ist längst Teil des TÜV-Alltags geworden. Daher sehen die Experten ihr bisheriges weltweites Engagement eher als Fundament, das in den kommenden Jahren stringent ausgebaut werden und weiterhin weltweit vernetzt werden soll. Angesichts der technisch-gesellschaftlichen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts und der Innovationspotenziale in der Umwelttechnologie erscheint dies auch nur folgerichtig. Jeglicher Versuch, sich diesen Herausforderungen nur innerhalb nationaler oder europäischer Grenzen anzunehmen, wird letztendlich scheitern. Das Grundgesetz der heutigen Welt ist die wachsende Interdependenz.

Gleichwohl verlangt der globale Markt von Unternehmen und ihren Mitarbeitern **Schnelligkeit und Anpassungsfähigkeit im internationalen Wettbewerb**. Deshalb werden für den weiteren Erfolg der TÜV-Unternehmen in Zukunft zwei Faktoren entscheidend sein: Zum einen eine ausreichend hohe Zahl an qualifiziertem Personal, zum anderen das „Third Party“-Prinzip („unabhängige Dritte“) aufrechtzuerhalten. Es ist seit vielen Jahrzehnten der Garant für Qualitäts- und Sicherheitsstandards und letztlich Grund für das weltweite positive Image der Marke „TÜV“.



Kontakt:

Richard Goebelt


richard.goebelt@vdtuev.de

Telefon +49 30 760095-350

Politik muss Entscheidungen treffen.  
Wir stehen für neutrale Beratung.







Je besser die **Information**, desto fundierter die Entscheidungen. Wir leisten dazu unseren Beitrag.

# Arbeitsprogramm der EU-Kommission als Richtschnur für die VdTÜV-Agenda

Die europäischen Mitgliedsstaaten haben der EU – besonders dem Europäischen Parlament – mit dem neuen Vertrag von Lissabon weitere Kompetenzen übertragen. Damit trifft die EU in nahezu allen Lebensbereichen ihrer Bürger Entscheidungen.

Einen Ausblick für 2011 gibt die EU-Kommission mit ihrem Arbeitsprogramm. Die Initiativen zielen auf eine Konjunkturbelebung, um der schwersten Wirtschaftskrise der letzten Jahrzehnte zu begegnen. Dabei soll die EU-Strategie „Europa 2020“ als Gerüst für die EU und ihre Mitgliedsstaaten bei deren Bemühungen um ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum verankert werden. Die Prioritäten nannte Kommissionspräsident José Manuel Barroso bereits im Rahmen seiner ersten Rede zur Lage der Union vor dem Europäischen Parlament im September 2010 :

- Festigung der sozialen Marktwirtschaft in Europa über die Krise hinaus
- Wachstumsbelebung zur Schaffung von Arbeitsplätzen
- Fortsetzung der bürgernahen Agenda: Freiheit, Sicherheit und Recht
- Verstärkung der Präsenz Europas auf der internationalen Bühne
- Ergebnisorientiertes Denken zur optimalen Nutzung der EU-Politik

Neben den im typischen EU-Jargon abstrakt formulierten, übergreifenden politischen Zielen sind die vier Anhänge mit Listen geplanter Initiativen bereits konkreter und für die Verbandsarbeit maßgeblicher.

Die Vielfalt und Bandbreite der europäischen Regelungsfelder spiegelt sich darin eindrucksvoll wider. So findet der EU-Bürger unter den hunderten vorgesehenen Maßnahmen z.B.: einen geplanten Gesetzgebungsvorschlag über die Entsendung von Arbeitnehmern, einen neuen Rechtsrahmen für Datenschutz und zum Vertragsrecht sowie ein neues Flughafenpaket, das die Vergabe von Start- und Landerechten einschließt. Die Brüsseler Beamten arbeiten aber auch an einer Initiative zur Einführung von „smart grids“, einer Richtlinie zur Wassereffizienz in Gebäuden sowie einer Verordnung für einen Mehrjahresplan für Ostseelachs. Geplant sind weiterhin eine Rahmenrichtlinie über die kollektive Rechtswahrnehmung für die Nutzung von Online-Musik, die Überprüfung der Einrichtungen zur betrieblichen Altersversorgung, aber auch ein Vorschlag für eine Verordnung zur Zolldurchsetzung hinsichtlich der Rechte des geistigen Eigentums. Die ausführliche Fassung des Programms ist mit seinem Anhang von über 100 Seiten auch dieses Jahr sehr umfangreich. Bereits eine Vielzahl von Legislativakten und Initiativen ist bereits entwurfsreif „in der Pipeline“.

Weil auch die TÜV ihre Dienstleistungen in nahezu allen Lebensbereichen anbieten, sind die Vorgaben der EU-Kommission für den Verband der TÜV e.V. (VdTÜV) und seine Mitglieder spiegelbildlich von großer Bedeutung – mit zunehmender Tendenz. Der europäische Gesetzgeber bestimmt maßgeblich – das ist die zentrale Botschaft – die regulativen Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung der TÜV-Dienstleistungen in Europa.

Damit sich der VdTÜV möglichst frühzeitig an der Debatte beteiligen kann, steht er wie alle „Stakeholder“ vor der Herausforderung, die Aktivitäten der relevanten Generaldirektionen sowie EU-Parlamentsausschüsse kontinuierlich zu beobachten. Im Vorfeld solcher Arbeitsprogramme werden von der Kommission häufig Studien in Auftrag gegeben, Konsultationen durchgeführt sowie umfangreiche Folgenabschätzungen („impact assessments“) vorgenommen.

Verankert ist dies in Artikel 10 des neuen Vertrags über die Europäische Union (Lissabonvertrag). Das Primärrecht sieht unter den „Bestimmungen über die demokratischen Grundsätze“ eine repräsentative Demokratie vor und beschreibt an dieser Stelle den Dialog und die Zusammenarbeit mit Bürgern und Verbänden:

1. Die Organe geben den Bürgerinnen und Bürgern und den repräsentativen Verbänden in geeigneter Weise die Möglichkeit, ihre Ansichten in allen Bereichen des Handelns der Union öffentlich bekannt zu geben und auszutauschen.
2. Die Organe pflegen einen offenen, transparenten und regelmäßigen Dialog mit den repräsentativen Verbänden und der Zivilgesellschaft.
3. Um die Kohärenz und die Transparenz des Handelns der Union zu gewährleisten, führt die Europäische Kommission umfangreiche Anhörungen der Betroffenen durch.

Der VdTÜV sieht sich in der Verantwortung, diese Dialogfunktion im Sinne der fachlichen Reflexion politischer Entscheidungen engagiert zu erfüllen. Das Büro vor Ort – es besteht seit mehr als 20 Jahren – hält den europäischen Gesetzgeber in der gesamten Bandbreite seiner Initiativen „mit allen Fühlern“, d.h. durch persönliche Netzwerke und europäische Diskussionsplattformen genau im Blick. Im Umkehrschluss schätzen europäische Entscheidungsträger den Zugang zum langjährigem Know-how sowie der fundierten Expertise des VdTÜV.

Wegen der Breite des TÜV-Dienstleistungsportfolios ist für das Netzwerk eine Beschränkung auf einzelne Wirtschaftssektoren oder Branchen nicht möglich, vielmehr gilt es, themenübergreifend vorzugehen. Zentrale

Dokumente wie das jährliche Arbeitsprogramm der EU-Kommission dienen dem Verband bei seiner europapolitischen Arbeit als erste Orientierung und grobe Richtschnur für seine eigene Ausrichtung.

### Verband muss Kernthemen identifizieren

Die Liste der für den Verband und seine Mitglieder relevanten europäischen Themen ist auch im Jahr 2011 ausufernd. Dazu gehören z.B. eine Mitteilung der EU-Kommission zur Privatsphäre und Vertrauen im Internet („safe online shopping“), die Überarbeitung des Europäischen Normungssystems, ein Fahrplan für eine kohlenstoffarme Wirtschaft, ein Fahrplan für ein energieeffizientes Europa, ein Energiefahrplan 2050, ein Weißbuch zu Pensionen, die Überarbeitung der Richtlinie zur elektronischen Signatur, eine Mitteilung über eine Strategie zur Verbraucherpolitik, eine Initiative zur Zulassung von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat registriert waren, das E-Mobilitätspaket, eine Mitteilung über eine neue EU-Strategie zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz, die Überprüfung der REACH-Verordnung oder die Überprüfung der Gesetzgebung über Berufsqualifikationen.

Wegen der großen Anzahl auch im Jahr 2011 zu erwartender, relevanten EU-Maßnahmen muss der VdTÜV eine Priorisierung vornehmen, um seine Ressourcen auf die für den Verband besonders wichtigen EU-Aktionsfelder zu konzentrieren. Die Auswahl der Schwerpunkte für die Verbandsarbeit erfolgt stets in engster Abstimmung mit den Verbandsmitgliedern, die notwendige Konsolidierung der Mitgliederbelange zu einheitlichen Verbandspositionen in den entsprechenden Arbeitsgremien und strategischen Leitstellen. Für übergeordnete europapolitische Themen ist dies die VdTÜV-Kommission Europafragen. Die Gremienarbeit des Verbands bietet den Boden für eine fundierte Fachexpertise, die den europäischen Entscheidungsträgern bereitgestellt werden kann.

Einige der besonders TÜV-relevanten Themen aus dem Arbeitsprogramm sind bereits seit vielen Jahren kontinuierlich beim Verband in Bearbeitung, andere werden kurzfristig neu auf die Agenda gesetzt. Mit Sicherheit wird der VdTÜV sich aber mit dem neuen „Weißbuch Verkehr“, der Überarbeitung der Gesetzgebung zur Fahrzeugüberwachung, der Anpassung der Fahrzeugtypgenehmigung sowie von zehn „New-Approach“-Richtlinien an das Binnenmarktpaket, aber auch der Überarbeitung der Produktsicherheitsrichtlinie und der Medizinprodukterichtlinien intensiv beschäftigen.

### Prinzip der gegenseitigen Anerkennung und harmonisierte Vorschriften

Die EU-Mitgliedsstaaten haben unterschiedliche Traditionen und bringen somit sehr verschiedene Positionen in die Debatten ein. In der Regel sind das Unterschiede der Regelungsansätze, aber auch des Sicherheitsverständnisses und -niveaus.

Damit im Sinne der europäischen Grundfreiheiten der freie Verkehr von Waren und Dienstleistungen funktioniert, ist in den EU-Verträgen grundsätzlich das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung verankert, selbst wenn Qualifikations- oder Sicherheitsanforderungen unterschiedlich sind. Es gelten in erster Linie die Vorschriften des Ursprungsmitgliedstaates, um

dem Subsidiaritätsprinzip Rechnung zu tragen. Ein Mitgliedsstaat kann den Verkauf eines in einem anderen Mitgliedsstaat rechtmäßig hergestellten Erzeugnisses nicht verbieten, auch wenn dieses Erzeugnis nach anderen technischen oder qualitativen als den für die inländischen Erzeugnisse geltenden Vorschriften produziert wurde. Ausnahmen sind an hohe Hürden geknüpft und beziehen sich auf das Allgemeininteresse: Schutz der Gesundheit, der Verbraucher oder die Umwelt.

Alternativ können sich die Entscheidungsträger in Brüssel und den EU-Hauptstädten auf eine Harmonisierung der Vorschriften einigen, die in jedem Mitgliedsstaat einheitlich angewendet werden müssen, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Bei der Vermarktung von Produkten und dem Angebot grenzübergreifender Dienstleistungen mit sicherheitsspezifischen Anforderungen sind aus Sicht des VdTÜV grundsätzlich harmonisierte Regeln vorzuziehen, um EU-weit ein hohes Schutzniveau durchgängig sicherzustellen. Dies ist naturgemäß schwer, weil man sich auf grundlegende Anforderungen für Produkte, Dienstleistungen oder Qualifikationen verständigen muss. Die Debatte um die EU-Dienstleistungsrichtlinie hat dies eindrucksvoll gezeigt. In diesem Spannungsfeld muss auch um die Gesetzgebung zur Fahrzeugüberwachung oder die Anerkennung von Berufsabschlüssen ein Kompromiss gefunden werden. Dieser sollte sich an nationalen Best-Practise-Standards und einem dem Stand der Technik entsprechenden hohen Niveau orientieren. Gefordert ist ein regulativer Systemwettbewerb, mit dem sich Europa auch international an die Spitze stellt.

Der Mensch und die mit ihm verbundenen Ansprüche an technische Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit sollten aus Sicht des VdTÜV bei allen EU-Legislativmaßnahmen im Zentrum stehen. Die Gesetzgebung sollte im Ergebnis ökonomisch sinnvolle Regelungen treffen. Dies ist aber nur der Fall, wenn die vorgenannten Grundsätze einbezogen, verfolgt und in austarierter Weise erreicht werden. Der Gesetzgeber muss hier kontinuierlich abwägen. Nur sichere und nachhaltige Anlagen, Produkte oder Dienstleistungen sind dauerhaft auch wirtschaftlich und damit im globalen Maßstab wettbewerbsfähig.

Die TÜV-Unternehmen leisten als weltweit tätige, kompetente und unabhängige Konformitätsbewertungsstellen – dazu gehören Prüf-, Inspektions- und Zertifizierungsstellen – einen wesentlichen Beitrag für sichere, nachhaltige und damit wettbewerbsfähige Produkte und Dienstleistungen. Gemeinsam mit ihrem Verband unterstützen sie das zentrale Ziel des Arbeitsprogramms der EU-Kommission, nach der schwersten Wirtschaftskrise der letzten Jahrzehnte die Konjunktur neu zu beleben – und ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum in Europa fest zu verankern.



Kontakt:

Daniel Pflumm

daniel.pflumm@vdtuev.de

Telefon +49 30 760095-470

# EU-„Weißbuch Verkehr“: Mobilität, Sicherheit und Umwelt zukunftsweisend in Einklang bringen

Wie wird sich der Verkehr voraussichtlich bis zum Jahr 2050 entwickeln? Dieser spannenden und zugleich schwierigen Frage geht die Europäische Kommission in der dritten Auflage des „Weißbuch Verkehr“ nach, das am 28. März 2011 vorgelegt wurde. Unter dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ werden Perspektiven entwickelt, wie künftig die Mobilität von Personen und Gütern in der EU gestaltet werden kann. 1992 und 2001 hat die EU-Kommission bereits das erste und das zweite „Weißbuch Verkehr“ veröffentlicht, da für die Wettbewerbsfähigkeit und die Sicherung des Wohlstands der europäischen Gesellschaft eine funktionierende und ressourcenschonende Mobilität Voraussetzung ist. Vor dem Hintergrund einer stetigen Zunahme des Verkehrs steht die Entlastung der Umwelt als Hauptziel im Vordergrund. Das „Weißbuch Verkehr“ muss daher im Zusammenhang mit weiteren strategischen Konzepten zur drastischen Senkung der CO<sub>2</sub>-Belastung gesehen werden. Da in Zukunft mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, fordert die EU-Kommission auch in Zukunft einen Schwerpunkt auf das Thema Verkehrssicherheit zu legen.

„Der Verkehr ist Grundlage unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Mobilität ist das Lebenselixier des Binnenmarktes und prägt die Lebensqualität der Bürger“, heißt es in der Präambel des neuen „Weißbuch Verkehr“. Verkehrssysteme müssen den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Anforderungen der Gesellschaft entsprechen. Sie sind ein unverzichtbarer Faktor für den Wohlstand Europas und haben erhebliche Auswirkungen auf Wirtschaftswachstum, soziale Entwicklungen und Umwelt.

Weitestgehend emissionsloser Verkehr und eine drastische Senkung der Zahl der Verkehrstoten sind kurzfristig nicht erreichbar. Deshalb hat die EU-Kommission das „Weißbuch Verkehr“ als „Fahrplan“ auf 40 Jahre angelegt – eine für Strategiepapiere ungewöhnlich lange Perspektive.

## Von der Transvisions-Studie zum neuen „Weißbuch Verkehr“

Bereits die 2010 im Auftrag der EU erstellte Transvisions-Studie „Die Zukunft der Mobilität in der EU“, auf der die Diskussion zum „Weißbuch Verkehr“ 2010 aufbaute, ging der Frage nach, wie sich der Transportverkehr in Europa in den nächsten 20 bis 40 Jahren voraussichtlich entwickeln wird.

Die Prognose lautete hier: Der aktuelle technische Entwicklungsstand wird sich in 20 Jahren kaum verändern und Verkehrsteilnehmer werden weiterhin die heute schon etablierten Transportmittel nutzen. Wie die Lage jedoch in 40 Jahren aussehen könnte, das ließe sich derzeit

noch nicht ausreichend abschätzen, räumen die Autoren der Studie ein. Stattdessen spielten sie im Rahmen der Untersuchung unterschiedliche Szenarien durch, wie sich das Verkehrsaufkommen bis 2050 unter Berücksichtigung ökonomischer, demografischer und politischer Rahmenbedingungen entwickeln könnte. Dies reicht von der weiteren Entwicklung individualisierter Transporttechnologien bis hin zu Modellen eines verstärkten Zusammenwirkens von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln.

Ein wichtiger Aspekt der Transvisions-Studie war die Analyse verschiedener Transportmöglichkeiten auf ihre Umweltverträglichkeit. Ziel ist hierbei eine zehnprozentige CO<sub>2</sub>-Reduzierung bis 2020 und eine fünfzigprozentige Reduzierung bis 2050 im Vergleich zu 2005.

Die motorisierte Personenbeförderung wird sich in den EU-Mitgliedsstaaten innerhalb der vorhandenen Strukturen und etablierten Verkehrswege fortentwickeln. Dabei wird von einer durchschnittlichen Transportzeit von einer Stunde pro Person und Tag ausgegangen. Gleichzeitig erwarten die Autoren der Studie eine Zunahme des Freizeitverkehrs sowie bei den Geschäftsreisen.

Insgesamt wird der Straßenverkehr die beherrschende Rolle behalten, wobei der Anteil des Schienenverkehrs leicht zunehmen wird. Gleichzeitig wird ein Ausbau des Transports auf den europäischen Seewegen und Wasserstraßen erwartet, was gleichzeitig zu einer Vergrößerung der europäischen Hafen- und Binnenschiffahrts-Anlagen führen dürfte.

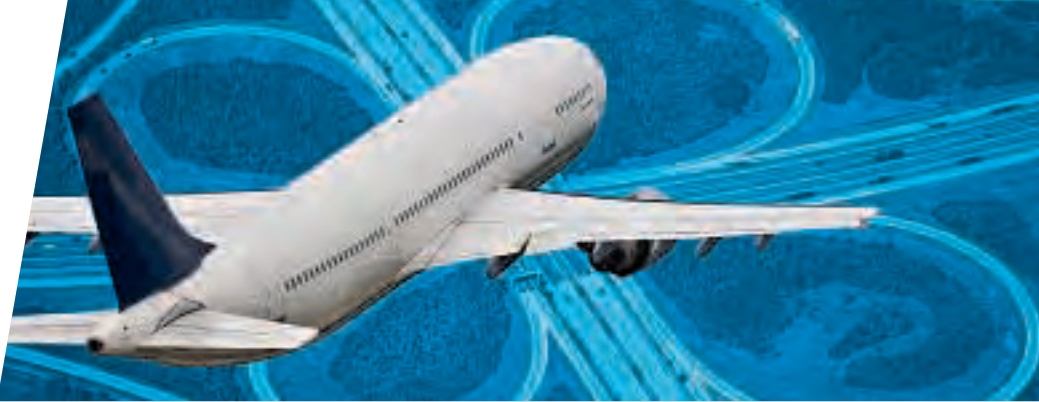
Die Verkehrspolitik befindet sich nach Auffassung der EU-Kommission in einer entscheidenden Übergangsphase. Innovation und technologische Entwicklung, Globalisierung, Nachhaltigkeit und die Überbelastung der Infrastrukturen erfordern eine grundlegende Umgestaltung des Verkehrssystems. Das neue „Weißbuch Verkehr“ greift diese Forderungen auf und formuliert das europäische Mobilitätskonzept neu.

## Klimaschutz und „Vision Zero“ mithilfe moderner Technologien

Im „Weißbuch Verkehr“ werden zehn Ziele definiert, die in die folgenden drei Gruppen unterteilt sind:

„Entwicklung und Einführung neuer und nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme“: So soll beispielsweise im innerstädtischen Verkehr die Nutzung von Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb bis 2030 halbiert und bis 2050 völlig durch alternative Antriebskonzepte abgelöst werden.





Die etablierten Verkehrsmittel werden sich auch in den nächsten 20 Jahren nicht grundlegend ändern. Der Fokus wird deshalb darauf liegen, die CO<sub>2</sub>-Emission zu reduzieren.

Die Stadtlogistik – wie z. B. der ÖPNV und der innerstädtische Warenverkehr – sollen bereits 2030 CO<sub>2</sub>-frei erfolgen.

„Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten, unter anderem durch stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger“: Neben einem deutlichen Ausbau des Hochgeschwindigkeits-Schiennetzes und einer besseren Anbindung der Flughäfen an das Schienennetz sollen über 30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km auf die Schiene und auf Wasserstraßen verlagert werden. Bis 2050 sollen es mehr als 50 Prozent sein.

„Steigerung der Effizienz des Verkehrs und der Infrastrukturnutzung durch Informationssysteme und marktgestützte Anreize“: Dazu gehören unter anderem die Einführung des europäischen Satelliten-Navigationssystems Galileo und bis 2020 „die Schaffung des Rahmens für ein europäisches multimodales Verkehrsinformations-, Management- und Zahlssystem“.

In dieser Gruppe formuliert die EU auch eines der wichtigsten Ziele überhaupt: die „Vision Zero“. Ausgehend von 2010 soll die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 zumindest halbiert und bis 2050 auf nahe Null gesenkt werden.

Im operativen Teil des „Weißbuch Verkehr“ beschreibt die EU-Kommission 250 konkrete Einzelmaßnahmen, gruppiert in 88 Vorschläge, die in den kommenden zehn Jahren umgesetzt werden sollen. Dazu zählen unter anderem eine Neuregelung der Besteuerung von Fahrzeugen nach ökologischen Gesichtspunkten sowie Tempolimits, Energieverbrauchs-Kennzeichnungen für Pkw und ein von der Energieeffizienz abhängiges Straßennutzungs-Gebührensysteem. Eine wichtige Forderung der EU-Kommission ist, die Sicherheit von Fahrzeugen über die gesamte Lebensdauer hinweg auf einem einheitlichen, hohen Niveau zu halten.

Der VdTÜV setzt sich für eine nachhaltige, sichere und saubere Mobilität ein. Im „Weißbuch Verkehr“ formuliert die EU-Kommission Ziele und Maßnahmen, die wesentliche Kernkompetenzen des VdTÜV und seiner Mitgliedsunternehmen sind. Deshalb wird sich der VdTÜV auch weiterhin mit seinem Sachverstand in die Diskussion einbringen. Über ihren gesamten Lebenszyklus sichere Fahrzeuge, das Entwickeln und Inverkehrbringen sicherer CO<sub>2</sub>-armer bzw. CO<sub>2</sub>-freier Antriebe und qualifizierte Fahrer sind entscheidende Voraussetzungen für einen sicheren, nachhaltigen Verkehr in Deutschland und der EU.

Den Angaben der EU-Kommission zufolge betrug im Jahr 2001 die Gesamtzahl der Unfalltoten im Straßenverkehr in der Europäischen Union 54.302. Zielvorgabe des dritten Aktionsprogramms für Straßenverkehrssicherheit war es, die Zahl der Unfalltoten bis 2010 zu halbieren. Im Jahr 2009 starben 35.000 Menschen auf den Straßen in der EU, was immer noch der Einwohnerzahl einer mittelgroßen Stadt entspricht. Auf jeden tödlichen Unfall kommen schätzungsweise vier Unfälle, die zu bleibenden Behinderungen – beispielsweise Schädigungen des Gehirns oder der Wirbelsäule – führen, zehn schwere Verletzungen und 40 leichte. Die wirtschaftlichen Kosten für die Gesellschaft werden auf rund 130 Milliarden Euro jährlich geschätzt.

Für den Zeitraum 2011–2020 wurde nun eine erneute Halbierung der Gesamtzahl der Verkehrstoten fest ins Visier genommen. Damit soll langfristig das Ziel – vollständiges Vermeiden tödlicher Unfälle im Straßenverkehr – erreicht werden: die „Vision Zero“.

Das Ziel „Vision Zero“ für die Straßenverkehrssicherheit erfordert aus der Sicht des Verbands das Entwickeln und Inverkehrbringen sicherer Fahrzeuge, eine effiziente, modernen Fahrzeugtechnologien gerechte periodische Fahrzeugüberwachung zur Einhaltung der Sicherheitsstandards über den gesamten Lebenszyklus, qualifiziertere Fahrer und ein besonderes Augenmerk gegenüber gefährdeten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Rad- und Motorradfahrern.



Kontakt:

Hans-Joachim Voss

[hans-joachim.voss@vdtuev.de](mailto:hans-joachim.voss@vdtuev.de)

Telefon +49 30 760095-590

# Einheitliche Fahrzeugprüfungen in Europa nur auf hohem Niveau



Einheitliche Fahrzeugprüfungen nach hohen Sicherheitsstandards sind das Ziel der EU-Kommission. Die deutsche Hauptuntersuchung setzt Maßstäbe.

Sichere Fahrzeuge über ihren gesamten Lebenszyklus – das ist eine der wichtigen Forderungen der EU-Kommission in ihren „Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020“. Darin fordert die EU-Kommission, „die höchsten Standards für die Straßenverkehrssicherheit in ganz Europa anzustreben“. Damit erklärt sie die Sicherheit im Straßenverkehr zu einem besonderen gesellschaftlichen Anliegen. Die

hohen Anforderungen müssen daher auch für die angestrebte Harmonisierung und gegenseitige Anerkennung der periodischen technischen Fahrzeugüberwachung in Europa gelten. Der Verband der TÜV e.V. und die Experten der TÜV-Unternehmen begrüßen diese Vorgaben und fordern zudem eine europaweite Überprüfung der Funktionstüchtigkeit der elektronischen Systeme im Rahmen der Fahrzeugüberwachung.





Periodische Prüfungen sind die Voraussetzung für technische Sicherheit über die gesamte Lebensdauer eines Fahrzeugs.

Die Automobilindustrie ist eine der innovativsten und wettbewerbsfähigsten Branchen in der EU. Die Fahrzeuge werden zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmer sicherer und damit zwangsläufig auch technologisch komplexer; moderne Sicherheitsfunktionen kompensieren zunehmend Fahrfehler. Das heißt aber auch: Der Fahrer – und darüber hinaus alle Verkehrsteilnehmer – muss sich jederzeit auf die ordnungsgemäße Funktionsfähigkeit sämtlicher sicherheitsrelevanter Systeme verlassen können.

Um mit dieser schnellen Entwicklung mithalten zu können, muss die Fahrzeugüberwachung kontinuierlich weiterentwickelt werden und mit dem technologischen Fortschritt einhergehen.

Insbesondere durch Alterung oder nachträgliche Veränderungen des Fahrzeugs kann es bei komplexen elektronischen Systemen jedoch zu erheblichen Fehlfunktionen kommen. Ohne regelmäßige Überprüfung im Rahmen der periodischen Fahrzeugüberwachung und anschließender gezielter Reparatur ist die Wirksamkeit dieser Systeme möglicherweise nicht mehr gegeben. Ihren Zweck, einen Unfall zu vermeiden, können sie dann nicht mehr erfüllen. Deshalb ist die Überprüfung der elektronischen Systeme in Deutschland zu Recht Bestandteil des Prüfumfanges. Die elektronische Fahrzeugschnittstelle (OBD<sub>2</sub>) steigert die Effizienz und Effektivität der Fahrzeugüberwachung und gewährleistet eine kontinuierliche Anpassung der Prüftechnologie an den technischen Fortschritt.

#### Zuerst Harmonisierung – dann gegenseitige Anerkennung

Eine Reform der europäischen Gesetzgebung zur Fahrzeugüberwachung muss zwei Parameter in Einklang bringen: die Verkehrssicherheit und die Innovationskraft der Automobilindustrie.

Völlig zu Recht fordert die EU-Kommission daher in ihren Leitlinien zur Straßenverkehrssicherheit, dass eine gegenseitige Anerkennung der Hauptuntersuchungen (HU) erst im Anschluss an eine Harmonisierung

und eine allmähliche Verschärfung der EU-Rechtsvorschriften für die technische Überwachung erfolgen kann. Außerdem fordert sie auch, dass im Zuge einer Harmonisierung die „höchsten Standards für die Straßenverkehrssicherheit“ anzustreben sind.

Grundvoraussetzung dazu sind die hohen Anforderungen an die Sicherheit beim Inverkehrbringen von Fahrzeugen – also der Typgenehmigung. Aufbauend darauf stellt die periodische technische Überwachung sicher, dass dieses hohe Niveau über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs erhalten bleibt.

Langfristig bringt eine Harmonisierung und gegenseitige Anerkennung der periodischen technischen Fahrzeugüberwachung mit den „höchsten Standards“ für die Bürger Europas mehr Sicherheit und mehr Freizügigkeit. Gleichzeitig baut sie bürokratische Hürden insbesondere für Bürger mit Zweitwohnsitz in einem anderen Mitgliedsstaat oder für grenzüberschreitend tätige Logistikunternehmen ab.

Der VdTÜV unterstützt die Bemühungen der EU-Kommission zur Harmonisierung der europaweiten Fahrzeugüberwachung und wird den Prozess auch weiterhin konstruktiv und kritisch begleiten.

Es gibt in einzelnen Mitgliedsländern der EU ein unterschiedlich ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein und unterschiedliche Verkehrsbedingungen. So besteht in einigen Ländern eine höhere Bereitschaft, mehr in die Sicherheit eines Fahrzeugs zu investieren. Das darf jedoch keineswegs dazu führen, dass der sehr hohe Standard, der in vielen EU-Ländern bereits gegeben ist, herabgesenkt wird.

Selbstverständnis des VdTÜV ist es, ein hohes Maß an Fahrzeugsicherheit und Umweltverträglichkeit anzustreben – zum Schutz von Mensch und Umwelt. Die periodische technische Fahrzeugüberwachung in Deutschland ist dazu ein gutes Vorbild.



Kontakt:  
Hans-Joachim Voss  
hans-joachim.voss@vdtuev.de  
Telefon +49 30 760095-590

# Typgenehmigung im aktuellen Arbeitsprogramm der EU-Kommission

Nach der Verabschiedung des Binnenmarktpakets – des überarbeiteten „New Approach“ – im Jahr 2008 forciert die EU-Kommission nun die Umsetzung. Das bedeutet, dass mit dem „New Legislative Framework (NFL)“ die Richtlinien des „New Approach“ auf alle Produktgruppen des Binnenmarkts angewendet werden sollen. Die EU-Kommission verfolgt damit das Ziel, einen dynamisch wachsenden Binnenmarkt für Waren zu gewährleisten. Das hat auch unmittelbare Auswirkungen auf die Typgenehmigung von Fahrzeugen. Im Arbeitsprogramm der EU-Kommission für das Jahr 2011 heißt es dazu: „Angestrebt wird, dass sämtliche Kraftfahrzeuge, -systeme, -bauteile sowie alle für diese Fahrzeuge bestimmten technischen Einheiten, die in der EU am Markt angeboten werden, den Vorschriften entsprechen, damit ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau gewährleistet ist, und dass weiterhin gleiche Wettbewerbsbedingungen für die beteiligten Wirtschaftsakteure gelten.“

Der europäische Automobilmarkt ist einem ständigen Wandel unterworfen. Nahezu täglich kommen neue technische Produkte auf den Markt, die es zu bewerten und auf ihre Sicherheit hin zu prüfen gilt. Daher bedarf es klarer Genehmigungsverfahren, die definieren, welche Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten für den europäischen Markt zugelassen werden und welche nicht.

Die EU-Kommission arbeitet aktuell an einer Neufassung dieses Genehmigungsverfahrens, das auf der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rats vom 5. September 2007 basiert. Dabei geht es um „die Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für die Fahrzeuge“.



Prüfungen im Rahmen der Typgenehmigung sind die Voraussetzung für hohe Sicherheits- und Umweltstandards.

Dieses Zulassungsverfahren beruht auf dem Grundsatz, dass Hersteller für jedes produzierte Fahrzeug versichern, dass es dem genehmigten Typ entspricht. Dies bestätigen sie durch eine Übereinstimmungsbescheinigung.

Die Hersteller können zwischen der Einphasen-Typgenehmigung oder der gemischten Typgenehmigung wählen. Mit der überarbeiteten Richtlinie kam 2007 mit der Mehrphasen-Typgenehmigung ein drittes Verfahren hinzu.

Bei der Einphasen-Typgenehmigung wird der gesamte Fahrzeugtyp in einem einzigen Vorgang genehmigt.

Die gemischte Typgenehmigung ist ein Verfahren in mehreren Phasen, bei dem die Genehmigung einzelner Komponenten in der Schlussphase für das gesamte Fahrzeug erfolgt.

Im Verlauf der Mehrphasen-Typgenehmigung werden alle Fahrzeugkomponenten – Systeme, Bauteile und technische Einheiten – schrittweise zugelassen. Am Ende des Verfahrens steht die vollständige Genehmigung des Fahrzeugs.

Die Einführung dieses Verfahrens im Jahr 2007 folgt dem Grundsatz einer vollständigen Harmonisierung. Es handelt sich



Der VdTÜV begrüßt die Harmonisierung der Typgenehmigung, fordert aber die einheitliche Umsetzung des Verfahrens in allen EU-Mitgliedsstaaten.

dabei um gemeinschaftliche Genehmigungsverfahren der EU-Mitgliedsstaaten. Sie sind zudem verpflichtend und vereinfachen den Vorgang für Hersteller deutlich. Die Typgenehmigung erfolgt in einem EU-Mitgliedsstaat. Auf dieser Grundlage müssen dann die Fahrzeuge in allen EU-Mitgliedsstaaten zugelassen werden.

### Der Status quo

Zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr wurden mit der EU-Richtlinie zur Typgenehmigung verschiedene Ausrüstungen verpflichtend eingeführt. Dazu gehören z.B. ABS (Antiblockiersystem), bei Nutzfahrzeugen leistungsfähigere Rückspiegel, darunter der neue Frontspiegel, stärkere Lichtsignalanlagen, verbesserter Seitenschutz sowie Spritzschutzvorrichtungen an den Rädern. Auch für Busse gibt es Auflagen: So müssen der Beförderungskapazität des jeweiligen Fahrzeugs entsprechend angemessene Notausgänge sowie ein behindertenfreundlicher Zugang vorhanden sein. Darüber hinaus werden nur Busse zugelassen, die über einen ausreichenden „Überlebensraum“ beim seitlichen Kippen verfügen.

Auch bestimmten Umweltschutzaufgaben misst die EU-Richtlinie große Bedeutung bei. Wichtige Punkte sind hierbei die CO<sub>2</sub>-Emissionen, der Kraftstoffverbrauch, die Motorleistung oder Emissionen von Dieselmotoren.

Je nach Fahrzeugklasse werden die Bestimmungen schrittweise bis 2014 eingeführt. Dabei sind Übergangsfristen vorgesehen, damit die Automobilindustrie ihre Produktion rechtzeitig den Vorschriften entsprechend anpassen kann. Des Weiteren soll es den Behörden mit diesem neuen Verfahren erleichtert werden, den Zustrom an Genehmigungsanträgen zu bewältigen.

Grundlage für die erneute Überarbeitung des Typgenehmigungsverfahrens ist die 2010 in Auftrag gegebene Untersuchung mit dem Titel „Studie zu einer neuen Strategie für den Binnenmarkt“. Dabei handelt es sich um eine schriftliche Befragung unterschiedlicher Interessengruppen, darunter auch des Verbands der TÜV e.V. (VdTÜV). Die zentrale Frage lautete hier: Auf welche Weise kann der Binnenmarkt für Kraftfahrzeuge weiter vertieft werden?

Rückverfolgbarkeit von Produkten, Verantwortung von Marktteilnehmern in der Lieferkette, Leistungsniveau der Technischen Dienste und Behörden im Typgenehmigungsverfahren sowie der Informationsaustausch bzw. das Monitoring für Rückruf- und Schutzmaßnahmen – das

waren die größten Problemfelder, die im Vorfeld der Studie identifiziert wurden.

Zu Beginn des Jahres 2011 befragte die EU-Kommission darüber hinaus in einer Online-Konsultation die relevanten Marktteilnehmer zu den Anforderungen, die die unterschiedlichen Marktteilnehmer an das Typgenehmigungsverfahren richten.

### VdTÜV sieht weiteren Handlungsbedarf

Der VdTÜV befürwortet die Neufassung der EU-Richtlinie zur Typgenehmigung, fordert aber zugleich die einheitliche Umsetzung dieses Verfahrens in den einzelnen Mitgliedsstaaten. Bislang herrscht nach wie vor ein differenziertes Leistungsniveau unter den europäischen Genehmigungsbehörden, und einige von ihnen stehen zudem noch im Wettbewerb zueinander. Darüber hinaus werden Regelwerke unterschiedlich interpretiert. Das hat zur Folge, dass Konformitätsprüfungen – Sicherstellen, dass das vorliegende Produkt den bestehenden Normen entspricht – auf verschiedene Art durchgeführt und bewertet werden. Das wiederum zieht eine ungleiche Behandlung der Marktteilnehmer nach sich.

Häufig fungieren Behörden auch in einer Doppelfunktion: als Genehmigungsbehörde und als Technischer Dienst. Damit wird das europäische System, das den Technischen Dienst als neutralen Dritten (Third Party) sieht, empfindlich zum Nachteil der Verkehrssicherheit und Umwelt gestört.

Der VdTÜV wird die Forderungen der EU-Kommission weiter unterstützen, damit die Technischen Prüfstellen auch künftig die Know-how-Träger für Typgenehmigungs- und Produktkonformitätsverfahren bleiben. Damit geht immer einher: Unabhängigkeit, Neutralität und technische Kompetenz zum Schutz des Verbrauchers – europaweit.



Kontakt:

Hans-Joachim Voss

[hans-joachim.voss@vdtuev.de](mailto:hans-joachim.voss@vdtuev.de)

Telefon + 49 30 760095-590



# Der Beitrag der TÜV bei der Sicherheitsüberprüfung deutscher Kernkraftwerke 2011



Kernkraftwerke in Deutschland: Die Sicherheitsbestimmungen sollen umfassend überprüft werden. Die TÜV stehen mit ihrem Know-how als Dienstleister zur Verfügung.

werke durchzuführen. Dazu soll eine unabhängige Expertenkommission beauftragt werden, eine neue Risikoanalyse aller deutschen Kernkraftwerke und kerntechnischen Anlagen unter Einbeziehung der vorliegenden Erkenntnisse über die Ereignisse in Japan vorzunehmen.“

Das Bundesumweltministerium (BMU) hat daraufhin die Reaktor-Sicherheitskommission (RSK) in Abstimmung mit den atomrechtlichen Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden der Bundesländer mit der Durchführung einer anlagenspezifischen Sicherheitsüberprüfung („Stresstest“) für alle deutschen Kernkraftwerke (KKW) beauftragt. Ziel dieser Überprüfung ist es, unter Berücksichtigung der Ereignisse in Fukushima zu untersuchen, wie robust die Auslegung der KKW und die Maßnahmen zur Beherrschung auslegungsüberschreitender Ereignisabläufe gegen erhöhte Einwirkungen sind, die nicht in der Auslegung unterstellt wurden.

Anlässlich der Verlängerung der Kernkraftwerkslaufzeiten durch das Elfte Gesetz zur Änderung des Atomgesetzes und insbesondere durch das Unfallereignis im japanischen Fukushima rückten seit dem Jahreswechsel 2010/11 Fragen der nachträglichen Neubewertung des Sicherheitsniveaus bereits genehmigter Kernkraftwerke sowie Fragen nach der Zeitschiene des Kernenergieausstiegs verstärkt in den Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion.

Die EU-Kommission zog aus dem Fukushima-Unfallereignis die Konsequenz, dass sie ihre Mitgliedsländer aufforderte, die Sicherheit aller kerntechnischen Anlagen mithilfe einer umfassenden sowie transparenten Risiko- und Sicherheitsbewertung („Stresstest“) zu überprüfen.

In Deutschland forderte der Bundestag die Bundesregierung in der 96. Sitzung am 17. März 2011 unter anderem dazu auf, „eine umfassende Überprüfung der Sicherheitsbestimmungen für die deutschen Kernkraft-

Für diese Überprüfung hat die RSK einen „Anforderungskatalog für anlagenbezogene Überprüfungen deutscher Kernkraftwerke unter Berücksichtigung der Ereignisse in Fukushima-I (Japan)“ erstellt, in dem die Prüfungsthemen konkretisiert werden. In diesem Anforderungskatalog werden Szenarien und Postulate vorgegeben, die bei den Prüfungen als erhöhte Einwirkungen zu unterstellen sind. Dabei handelt es sich sowohl um naturbedingte Ereignisse (z.B. Erdbeben, Hochwasser, extreme Wetterbedingungen sowie deren Folgewirkungen) als auch um zivilisatorisch bedingte Ereignisse (z.B. unfallbedingter oder gezielt herbeigeführter Flugzeugabsturz, Explosionen außerhalb der Anlage und mögliche Auswirkungen eines Unfalls in einem benachbarten Reaktor, terroristische Angriffe auf die Anlage einschließlich IT-Angriffe). Ebenfalls zu unterstellen sind von konkreten Ereignisabläufen unabhängige Postulate wie z.B. redundanzübergreifende Fehler (gemeinsam verursachte Ausfälle, systematische Fehler), der lang andauernde Ausfall der Stromversorgung und der Nebenkühlung sowie solche Ereignisse, die die Durchführung von

Notfallmaßnahmen erschweren (z.B. Ausfall der Stromversorgung, Wasserstoffbildung und Explosionsgefahr, eingeschränkte Personalverfügbarkeit, Nichtzugänglichkeit aufgrund hoher Strahlenpegel, erschwerte technische Unterstützung von außen). Bei den Prüfungen, die sich sowohl auf den eigentlichen Reaktor als auch die Brennelementlagerbecken beziehen, sollen auch Kombinationen aus den vorgenannten Ereignissen unterstellt werden.



Kernkraftwerke in Deutschland sollen einem „Stresstest“ unterzogen werden.

Da die zu betrachtenden Einwirkungen und Postulate jenseits der nach dem kerntechnischen Regelwerk geforderten Lastannahmen liegen, kann für die Bewertung im Wesentlichen nicht auf die Kriterien des existierenden Regelwerks zurückgegriffen werden. Deshalb erarbeitet die RSK Kriterien, mit denen insbesondere die geforderte Robustheit ermittelt werden soll. Wesentlich hierfür sind unter anderem die Diversität und Redundanz sicherheitstechnisch bedeutsamer Komponenten, deren räumliche Trennung und die vorhandenen Auslegungsreserven.

Die Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS) mbH wurde aufgefordert, federführend die erforderlichen Prüfungen zu organisieren und zusammen mit anderen Fach- und Gutachterorganisationen (TÜV NORD, TÜV SÜD, Ökoinstitut, Physikerbüro Bremen, EnergieSystemeNord, Stangenberg & Partner) durchzuführen. Dazu wurden nach Vorgaben der RSK Teams gebildet, die für verschiedene Themenbereiche anhand des Anforderungskatalogs der RSK jeweils alle 17 KKW's untersuchen. Die Ergebnisse der einzelnen Teams werden mit Blick auf die übergeordnete Zielsetzung des Prüfprozesses von der RSK bewertet. Die RSK wird auf der Grundlage ihrer Bewertungen einen Abschlussbericht erstellen, der der Bundesregierung und den Ländern zugeht. Erste Ergebnisse sollen am 15. Mai 2011 vorgelegt werden.

Konform mit der föderalen Struktur der Atomaufsicht in Deutschland (dezentrale Aufgabenwahrnehmung im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung nach Art. 85 GG) wird die GRS von den Ländern mit der anlagen-spezifischen Sicherheitsüberprüfung beauftragt.

#### Geordnetes Miteinander auf Bundes- und Landesebene

Aus den vorgenannten Ausführungen wird deutlich, dass mit der äußerst anspruchsvollen Aufgabenstellung neben dem BMU selbst weitere Fach- und Gutachterorganisationen beauftragt wurden, deren traditionelle Auftraggeber zum einen die für die kerntechnische Sicherheit und den Strahlenschutz zuständigen Bundesbehörden sind – dies trifft insbesondere auf die RSK und die GRS zu –, zum anderen die für den Vollzug des Atomgesetzes zuständigen obersten Landesbehörden – dies betrifft insbesondere die TÜV.

Damit ist sichergestellt, dass der im Atomgesetz geregelten föderalen Struktur der Atomaufsicht (Bundesauftragsverwaltung im Sinne von Art. 85 Grundgesetz) und damit den einschlägigen institutionellen Zuständigkeiten für die Genehmigung und Aufsicht über kerntechnische Einrichtungen Rechnung getragen wird.

Charakteristische Elemente atomrechtlicher Verwaltungsverfahren im Sinne der föderalen Struktur der Atomaufsicht sind:

- Die dezentrale Wahrnehmung der Aufgaben im Rahmen der sogenannten Bundesauftragsverwaltung, bei der der Bund die Rechts- und Zweckmäßigkeitssaufsicht über das Verwaltungshandeln der Länder ausübt
- Die Zuständigkeit der von den Landesregierungen benannten obersten Landesbehörden für die wesentlichen Genehmigungs- und Aufsichtsentscheidungen
- Die ausdrückliche Ermächtigung, im Genehmigungs- und Aufsichtsverfahren Sachverständige hinzuziehen zu können



Kernkraftwerke erfordern ein umfassendes Know-how und integrale Anlagenkenntnis.

Eine direkte Bundeszuständigkeit für Genehmigungs- und Aufsichtsentscheidungen sieht das Atomgesetz allein im Bereich Ein-/Ausfuhr und Beförderung von Kernbrennstoffen, Aufbewahrung von Kernbrennstoffen außerhalb der staatlichen Verwaltung sowie für den Betrieb der Endlager vor.

Bei der Ausgestaltung atomrechtlicher Verwaltungsverfahren hat sich der Gesetzgeber bewusst an den bewährten Strukturen der Gewerbeaufsicht orientiert. Ziel war ein dezentrales, am föderalen Staatsaufbau orientiertes Behördensystem mit einer erweiterten Bundeskompetenz. Die föderalen Elemente wurden mit den Vorteilen einer Ortsnähe der Atomverwaltung sowie der besseren Koordinierung verschiedener am atomrechtlichen Verfahren zu beteiligender Landesbehörden begründet. Erweiterte Bundeskompetenz erschien sinnvoll wegen des besonderen Interesses an einer bundesweiten Einheitlichkeit des Verwaltungsvollzugs sowie den internationalen Verpflichtungen des Bundes im Bereich der nuklearen Sicherheit.

Mit Blick darauf, dass die im nationalen Atomrecht vorgesehene Aufgaben- und Zuständigkeitsteilung zwischen Bundes- und Länderbehörden so in keinem anderen Kernkraftwerke betreibenden Land üblich ist und dass Reibungsverluste durch ein kompliziertes Miteinander von Bundes- und Landesbehörden die Konsensfindung erschweren, wurden in der Vergangenheit (zuletzt im Zeitraum 2003 bis 2007) auf politischer Ebene hin und wieder Initiativen gestartet, die Verwaltungsverfahren durch eine zentrale Atomverwaltung schlank, effizient und kostengünstig zu

machen. Konkret angedacht war der Ersatz der Bundesauftragsverwaltung durch eine Bundeseigenverwaltung mit der Konsequenz, dass dadurch sämtliche atomrechtlichen Kompetenzen auf den Bund übertragen und die Verwaltungsverfahren in einem „Bundesamt für Reaktorsicherheit“ gebündelt würden.

Was aus einer vorwiegend politischen Sichtweise sinnvoll erscheinen mag, dem stehen bei genauerer Betrachtung einige Bedenken entgegen. Dies zeigt unter anderem ein Gutachten, das unter dem Titel „Die Aufgabe der Sachverständigen bei der Gewährleistung der kerntechnischen Sicherheit und Auswirkungen möglicher Reformen“ beim VdTÜV bereits zu Beginn des Jahres 2007 vorgelegt und in verschiedenen Veranstaltungen den Vertretern der zuständigen Bundes- und Landesbehörden, Mitgliedern des Umweltausschusses des Deutschen Bundestages sowie interessierten Verbänden vorgestellt wurde.

Auf der Grundlage der Rechtsprechung des Bundesverfassungs- und des Bundesverwaltungsgerichts zeigt ein Expertenteam in dem vorgenannten Gutachten auf, dass die beabsichtigte Einrichtung eines Bundesamtes mit erheblichen verfassungsrechtlichen Risiken behaftet ist. Mitgewirkt an der Untersuchung, die von den betroffenen VdTÜV-Mitgliedern in Auftrag gegeben worden war, haben die Rechtsanwälte Dr. Dieter Sellner und Gerald Hennenhöfer aus der Anwaltssozietät Redeker, Sellner, Dahs & Widmaier sowie Michael Sailer, Öko-Institut e.V., Darmstadt, und Anselm Schaefer, Institut für Safety und Reliability an der Technischen Universität München.

So ist die friedliche Nutzung der Kernenergie von Verfassung wegen an besondere materielle und organisatorische Vorkehrungen geknüpft, die unter anderem die Einbeziehung unabhängigen Sachverständigen verlangen. Eine „Verstaatlichung“ der bisher von den TÜV wahrgenommenen Prüf- und Überwachungstätigkeiten könnte insoweit gegen den Grundsatz verstoßen, dass sich die Atomverwaltung nicht lediglich auf ihren eigenen Sachverstand verlassen darf, sondern – nach Maßgabe des Besorgnispotenzials – alle vertretenen und vertretbaren Erkenntnisressourcen zu mobilisieren hat. Ein Bundesamt, das den bei den Landesbehörden und bei den traditionellen Gutachterorganisationen vorhandenen und





Der Turbinensaal eines deutschen Kernkraftwerks.

bewährten Sachverstand nicht umfassend mobilisieren könnte oder diesen Sachverstand seiner fachlichen oder dienstrechtlichen Weisungsbefugnis unterstellt, dürfte mit den aus dem Grundgesetz folgenden staatlichen Schutzpflichten nur schwer vereinbar sein.

Im Zusammenhang mit diesem verfassungsmäßigen Erfordernis bringen die Gutachter folgende Besonderheiten in Erinnerung, durch die sich das derzeitige nationale Regulierungsverfahren von den Regulierungssystemen anderer Länder abhebt:

- Die Landesbehörden verfügen über eine jahrzehntelang gewachsene spezifische Fachkompetenz, die bei den unterschiedlichen Anlagenkonzepten, bei den unterschiedlichen Errichtungsjahren und Dokumentationslagen sowie den komplexen Genehmigungsbescheiden unverzichtbar ist.
- Das derzeitige Zusammenspiel der Behörden und Organisationen auf Bundes- und Landesebene ist gekennzeichnet durch eine differenzierte und damit auch wechselseitig kontrollierte Aufgabenwahrnehmung einerseits und die notwendige zentrale Steuerung und Harmonisierung andererseits, was sich hinsichtlich der Sorgfalt und der Meinungsvielfalt in der technischen Beurteilung positiv auswirkt.
- Die TÜV werden mit einer sogenannten „Globalbegutachtung“ beauftragt, die sicherstellt, dass auf technischer Ebene alle Sicherheitsaspekte umfassend und unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens aller relevanten Gesichtspunkte untersucht werden.
- Die TÜV sind durch Rahmenverträge mit den Behörden verpflichtet, die für die Auftragsbearbeitung benötigten Ressourcen vorzuhalten. Das hierfür erforderliche ingenieurwissenschaftliche Know-how und Know-why haben die TÜV im Rahmen jahrzehntelanger Betreuung der Anlagen sowie durch ihre Mitwirkung an der Regelwerkserstellung zusammengetragen. Die TÜV haben in den letzten Jahren durch gezielte Nachwuchsförderung und Einstellungen Vorsorge getroffen, dass auch in Zukunft fachlich kompetente Mitarbeiter in ausreichender Zahl in allen erforderlichen Fachdisziplinen zur Verfügung stehen. Die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden können daher auch längerfristig über den jeweils erforderlichen externen Sachverstand verfügen, ohne hierbei kameralistischen oder dienstrechtlichen Restriktionen zu unterliegen, die im Fall der Vorhaltung des technischen Sachverständs innerhalb der Behörde unvermeidbar wären.

Die der Bundesauftragsverwaltung als nachteilig angelasteten Gegebenheiten sind nach Auffassung der Gutachter primär eine Konsequenz der föderalistischen Strukturen der Bundesrepublik Deutschland, mit deren verfassungsrechtlich vorgegebenen Besonderheiten die Verfahrensbeteiligten konstruktiv umzugehen haben, anstatt ohne zwingenden Grund den Umstieg auf zentralistische Strukturen zu befürworten.

Der Vergleich mit Regulierungssystemen im Ausland mit einer eher zentralistisch ausgerichteten Atomverwaltung oder einem stärker die Betreiberverantwortung betonenden System zeigt eine erhebliche Vielfalt und spiegelt eine jeweils historisch gewachsene Praxis wider. Aus dem Vergleich lassen sich jedoch keine Schlussfolgerungen dahingehend herleiten, dass eines der ausländischen Systeme dem nationalen Regulierungssystem prinzipiell überlegen wäre in Bezug auf die Wirksamkeit der Wahrnehmung staatlicher Schutzpflichten.

Diese Auffassung wird gestützt durch die Ergebnisse der unter der Federführung der International Atomic Energy Agency (IAEA, [www.iaea.org](http://www.iaea.org)) im Jahr 2008 stattgefundenen IRRS-Mission; deren Untersuchungsergebnis ist im „Report to the Government of Germany ‚Integrated Regulatory Review Service (IRRS) to Germany, Bonn and Stuttgart, Germany, 8 to 18 September 2008““ dokumentiert.

Die TÜV stehen den atomrechtlichen Behörden mit ihrem umfassenden Know-how, ihrer integralen Anlagenkenntnis sowie der im Rahmen des VdTÜV-Erfahrungsaustauschs gegebenen Voraussetzungen zur Gewährleistung einer einheitlichen Prüfung und Beurteilung gleichartiger technischer Sachverhalte auch bei den genannten Arbeitspaketen als kompetente Dienstleister zur Verfügung.



Kontakt:  
Hermann Staudt  
[hermann.staudt@vdtuev.de](mailto:hermann.staudt@vdtuev.de)  
Telefon +49 30 760095-530

## Gremien bündeln Wissen und gestalten Zukunft. Das bedeutet mehr Sicherheit für die ganze Gesellschaft.



**Sicherheit** ist in allen Lebensbereichen unverzichtbar. Deshalb arbeiten wir in vielen Gremien mit. National und international.





# Integrierte Fahranfängervorbereitung optimiert Sicherheit im Straßenverkehr



Die Führerscheinprüfung bestanden: Dank optimierter praktischer und theoretischer Vorbereitung sinkt die Zahl der Verkehrsunfälle der Fahranfänger kontinuierlich.

Die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle ist seit den 1970er-Jahren kontinuierlich zurückgegangen – und das trotz steigenden Verkehrsaufkommens. Dennoch sterben in Deutschland jede Woche durchschnittlich 20 Fahranfänger bei Verkehrsunfällen. Untersuchungen zeigen, dass der Mangel an Erfahrung bei dieser Altersgruppe den größten Einfluss auf die hohe Unfallquote hat. Junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren gehören zu der gefährdetsten Personengruppe im Straßenverkehr.

Um die überwiegend jugendlichen Fahranfänger optimal auf die Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten, liegt ein besonderes Augenmerk des Verbands der TÜV e.V. (VdTÜV) daher bei der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung.

Gemeinsam mit Vertretern der Technischen Prüfstellen (TP) und externen Experten hat der VdTÜV daher eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die sich zunächst mit der Optimierung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung beschäftigte. Eine zweite Arbeitsgruppe befasst sich mit der Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung.

Im ersten gemeinsamen Schritt hat die Arbeitsgruppe zwischen den Jahren 2001 und 2008 eine computergestützte Prüfung entwickelt, bei

der in einem weiteren Schritt auch innovative Visualisierungsmöglichkeiten zum Einsatz kommen können. Diese Technik ermöglicht es, Verkehrssituationen wesentlich realitätsnäher als bisher darzustellen. Bei der Weiterentwicklung der computergestützten Theorieprüfung werden sowohl die Erfahrungen der Fahrlehrer als auch Erkenntnisse der Verkehrspsychologie mitberücksichtigt.

Dank neuartiger Darstellungsmöglichkeiten können Prüfungsaufgaben nun noch besser an typische Unfallsituationen von jungen Fahranfängern angepasst werden. Der Hauptvorteil der PC-Prüfung liegt insbesondere in der dynamischen Darstellung von Verkehrssituationen, die auch den Verlauf von Ereignissen zeitlich abbilden. Darüber hinaus gelingt mit der optimierten Prüfung eine bessere Kontrolle lebenswichtiger Kompetenzen der Fahrpraxis – besonders der Fähigkeit, Handlungen im Straßenverkehr wahrzunehmen und zu antizipieren, wird geschult.

Die elektronisch gestützte Fahrerlaubnisprüfung wird seit dem 01.01.2010 bundesweit flächendeckend angewandt. Mit der Optimierung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung haben der VdTÜV und die Technischen Prüfstellen einen zukunftsweisenden Beitrag für den Führerscheinwerb geleistet. Darüber hinaus haben sie sich als kompetente Partner und innovative Experten auf dem Gebiet der Befähigungsprüfung für den Straßenverkehrsteilnehmer profiliert.

## Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (OPEEP)

Die nach wie vor unbefriedigende Situation in der Zielgruppe junger Fahrer erfordert neue Systeme, die messbar zu einer verbesserten Anfangskompetenz und einem geringeren Unfallrisiko bei Fahranfängern beitragen.

Die Praktische Fahrerlaubnisprüfung muss dem Prüfer ermöglichen, sicherheitsrelevante Fähigkeitsdefizite des Bewerbers – wie mangelnde Gefahrenkognition oder Fahrunsicherheiten – zu erkennen. Dazu müssen Inhalte, Bedingungen und Methoden der Prüfung kontinuierlich kritisch reflektiert und optimiert werden. Gleichzeitig stellen die Technischen Prüfstellen durch Fortbildungs- und Qualitätssicherungssysteme sicher, dass das aktuelle Wissen an die Fahrprüfer weitergegeben wird.



Die theoretische Vorbereitung am PC ermöglicht es, Verkehrssituationen dynamisch darzustellen. Die elektronisch gestützte theoretische Prüfung wird seit dem 01.01.2010 in Deutschland flächendeckend angewandt.

Die Projektgruppe bearbeitet seitdem folgende vier Schwerpunkte:

- Beschreibung der Qualität der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland und in Europa
- Diskussion von Möglichkeiten und Grenzen der Standardisierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung
- Entwicklung eines Kundenbefragungssystems als Mittel der Qualitäts-optimierung
- Weiterentwicklung der Aus- und Fortbildung der Fahrerlaubnisprüfer

Die Ergebnisse des Optimierungsprozesses sind in einem umfassenden wissenschaftlichen Bericht zur „Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnis“ dargestellt, der im Jahr 2011 als Heft 215 in der BAST-Reihe „Mensch und Sicherheit“ veröffentlicht wurde.

#### **Starke Partner schaffen innovatives System der Fahranfängervorbereitung**

Anknüpfend an die Vorarbeiten wird die Weiterentwicklung der praktischen Fahrprüfung seit 2009 im Rahmen des Projekts „Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) fortgesetzt.

In enger Zusammenarbeit mit Vertretern der BAST sowie des Bundes und der Länder, der BVF, der Technischen Prüfstellen und der Bundeswehr begleitet der VdTÜV das Vorhaben mit seinem Fachwissen.

Das übergeordnete Projektziel besteht darin, ein inhaltliches und methodisches Konzept für die kontinuierliche Pflege, Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der praktischen Fahrprüfung zu entwickeln. Ein Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Praxis) sichert die Ergebnisse des Projekts und ergänzt das bereits vorhandene Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Theorie).

Im Mittelpunkt der Projektarbeit steht die Selektions- und Steuerungsfunktion der Prüfung, denn sie spielt eine zentrale Rolle im System der Fahranfängervorbereitung. Die Selektionsfunktion stellt sicher, dass nur diejenigen Fahrerlaubnisbewerber am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, die über das erforderliche Maß an Fahrkompetenz verfügen.

Die Steuerungsfunktion zeigt sich in der Verknüpfung von Ausbildung und Prüfung. Das heißt, dass Prüfungsinhalte und Bewertungskriterien auch eine Auswirkung auf die Ausbildungsinhalte haben.

Darüber hinaus erhält der einzelne Fahranfänger nach der Prüfung eine Rückmeldung darüber, auf welchem Niveau er die Anforderungen des Straßenverkehrs bewältigt und welche Defizite er gegebenenfalls im weiteren Verlauf der Fahranfängervorbereitung noch abbauen muss.

#### **VdTÜV als Impulsgeber für eine moderne Fahrerlaubnisprüfung**

Nach Abschluss des BAST-Projekts soll das optimierte Prüfsystem (Praxis) auf Basis eines einheitlichen elektronischen Prüfungsprotokolls und einer wissenschaftlich gestützten Evaluation in zwei Schritten erprobt werden.

Schritt eins beinhaltet eine Machbarkeitsstudie. Mit diesem Instrument werden erste Erkenntnisse zur Handhabung und Ergonomie eines neuen elektronischen Prüfprotokolls erhoben und die erarbeiteten theoretischen Grundlagen reflektiert.

Schritt zwei umfasst ein Revisions- und Pilotprojekt. Ziel ist es, das optimierte Gesamtsystem zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung abschließend zu erproben. Damit ist auch der letzte Meilenstein vor Inkrafttreten des Handbuchs zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Praxis) erreicht.

Es ist dem VdTÜV gelungen, in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den Technischen Prüfstellen, den Fahrlehrern und der Wissenschaft ein innovatives Modell der praktischen Fahrprüfung erfolgreich auf den Weg zu bringen

Dabei wurden Verbesserungspotenziale im Prozess der Fahranfängervorbereitung aufgezeigt. Darüber hinaus erlauben es die aktuellen Projektergebnisse, das deutsche System im internationalen Maßstab zu vergleichen und weitere Verbesserungen anzuregen. In Zukunft kann der VdTÜV hier als neutraler Berater die richtigen Impulse für die Harmonisierung der Prüfungssysteme im Rahmen der Europäischen Union geben.



Kontakt:  
Dr. Bernhard Reiter  
bernhard.reiter@vdtuev.de  
Telefon +49 30 760095-580









Mehr Sicherheit an Tankstellen: einheitliche Bewertungskriterien für Flüssiggas-Anlagen erstellt.

### VdTÜV-Merkblatt sorgt für mehr Sicherheit an Tankstellen

„Oberirdische Tanks müssen gegen das Anfahren durch Fahrzeuge und gegen sonstige Beschädigungen von außen geschützt sein“, so lautet die Kernaussage der Technischen Regel für brennbare Flüssigkeiten „Tankstellen“ (TRbF 40) sowie der Technischen Regel zu Druckbehältern „Aufstellung von Druckbehältern zum Lagern von Gasen“ (TRB 610). Das leuchtet ein, doch bisher fehlte es hier an objektiven Bewertungskriterien. Diese wurden nun mit dem neuen VdTÜV-Merkblatt 965 festgelegt.

Ausgehend von den Aufstellbereichen der Lagerbehälter hat der Arbeitskreis – basierend auf realistischen Annahmen – entsprechende Vorgaben für unterschiedliche Bestimmungsgrößen definiert. Dies waren Masse, Geschwindigkeit und Fahrtrichtung der an Tankstellen verkehrenden Fahrzeuge.

Die Experten gingen davon aus, dass die Bewegungsenergie eines Fahrzeugs vollständig vom Anfahrerschutz aufgenommen werden soll. Um diese Bewegungsenergie zu ermitteln, definierten sie auch bestimmte geografische Bereiche an der Tankstelle und die dort maximal anzunehmende Geschwindigkeit. Die Verformung des Fahrzeugs beim Aufprall wurde dabei nicht berücksichtigt.

Es erwies sich als schwierig, aus der Bewegungsenergie abzuleiten, welche „statistische Ersatzlast“ ein Anfahrerschutz aushalten muss. Grund hierfür sind die unterschiedlichen Aufstellmöglichkeiten von Lagerbehältern und die sich daraus ergebenden Rahmenbedingungen. So zeigte sich schnell, dass hier ein abgestuftes Anforderungsniveau neu definiert werden muss.

Der Arbeitskreis legte daher weitere konservative Annahmen zugrunde. Die Fachleute gingen davon aus, dass der Aufprall immer ein Frontauf-

prall unter 90 Grad ist und die Fahrzeugmassen- und -geschwindigkeiten immer an der oberen Grenze der definierten Werte liegen. Zudem legten sie fest, dass sich der Anfahrerschutz nur elastisch verformen darf und der Aufprall in einer größeren Höhe, als bei Pkw- und Lkw-Typen üblich, erfolgt.

Aus den Ergebnissen geht hervor: Die „statistische Ersatzlast“ liegt bei typischen Tankstellen im Bereich von 6,4 Tonnen, bei ungünstigen örtlichen und betrieblichen Verhältnissen bei 130 Tonnen.

### VdTÜV-Merkblatt bringt Orientierung und Sicherheit

Das VdTÜV-Merkblatt ist für Betreiber, Behörden und zugelassene Überlassungsstellen eine wichtige Orientierung für künftige gutachterliche Stellungnahmen. Die hier festgeschriebenen Bewertungskriterien können im Prüfungsprozess genutzt und miteinander verknüpft werden.

Für ein VdTÜV-Merkblatt auf den ersten Blick ungewöhnlich sind die Erläuterungen zu den unterschiedlichen Bestimmungsgrößen unmittelbar im Text. Auf den zweiten Blick werden die Ermittlungsgrundlagen mit größtmöglicher Transparenz dargelegt und so die Wichtigkeit dieses Merkblatts unterstrichen. Damit sind im Arbeitskreis gemachte Schritte nachvollziehbar – angefangen bei der Planung über das Begutachten bis hin zur Erteilung der Erlaubnis.

Für die Sicherheit von Lagerbehältern an Tankstellen bildet das VdTÜV-Merkblatt einen unerlässlichen Meilenstein. So können in Zukunft einheitliche Sicherheitsvorkehrungen an allen Tankstellen in allen Bundesländern gewährleistet werden.

Muster-Konstruktionen, die die Anforderungen dieses Merkblatts erfüllen, sollen in einem zweiten Teil veröffentlicht werden.



Kontakt:  
Dr. Hermann Dinkler  
hermann.dinkler@vdtuev.de  
Telefon +49 30 760095-540

# VdTÜV-Forschungsvorhaben – Forschung für die Sicherheit



Von technischen Anlagen gehen unterschiedliche Gefährdungspotenziale aus. Das Forschungsvorhaben des VdTÜV hat sich zum Ziel gesetzt, diese vergleichbar zu machen und adäquat einzuordnen.

Dampfkessel, Drehkräne, Aufzüge – es gibt viele technische Anlagen, die unter besonderer Beobachtung stehen. Und das aus gutem Grund, denn von ihnen geht ein hohes Gefährdungspotenzial aus.

Das Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG) enthält einen Katalog dieser überwachungsbedürftigen Anlagen und regelt vorbeugende, wiederkehrende Prüfungen durch unabhängige Dritte. Inzwischen gibt es aber eine Vielzahl neuer Anlagenarten, die ebenfalls ein hohes Gefährdungspotenzial für Beschäftigte und Dritte darstellen. Sie müssen deshalb ebenfalls kategorisiert und bewertet werden.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) hat zur Überarbeitung der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) – und indirekt des Katalogs der überwachungsbedürftigen Anlagen (üA) – ein Forschungsvorhaben in Auftrag gegeben. Es hat den Titel: „Ermittlung von Kriterien und Erkenntnissen zu Notwendigkeit, Art und Umfang sicherheitstechnischer Prüfungen von Arbeitsmitteln (einschließlich Anlagen)“.

Diese Entwicklung im BMAS hat dazu geführt, dass der Verband der TÜV e.V. (VdTÜV) seinerseits im Rahmen der Task Force ein eigenes Forschungsvorhaben initiiert hat. Die Studie leiteten mit Prof. Dr.-Ing. Ulrich Hauptmanns und Jun.-Prof. Dr.-Ing. Marcus Marx von der Otto-von-Guericke-Universität in Magdeburg zwei renommierte Wissenschaftler auf dem Gebiet der anlagenbezogenen Sicherheitstechnik. Der Titel dieses Forschungsvorhabens lautet: „Kriterien für die Beurteilung von Gefährdungen durch technische Anlagen“.

Im Mittelpunkt der Untersuchungen stand der Schutz von Beschäftigten und Dritten. Wie lassen sich Anlagen vorausschauend einstufen und Aussagen über das Gefährdungspotenzial machen? Die Professoren stellten die Ergebnisse am 27. Oktober 2010 in Berlin vor. Die Ergebnisse zeigten unter anderem deutlich, dass es bei der Anlagensicherheit vor allem auf eine vorausschauende Gefährdungsermittlung und unabhängige, qualifizierte und regelmäßige Überprüfung ankommt. Nur dann können Beschäftigte und Dritte ausreichend geschützt werden.

## Gefahrenpotenziale vergleichbar machen und Rückschlüsse auf Sicherheitsanforderungen ziehen

Von unterschiedlichen Energiequellen gehen unterschiedliche Gefährdungspotenziale aus. Aber wie gelingt es, diese miteinander vergleichbar zu machen und adäquat einzuordnen? Das Forschungsvorhaben des VdTÜV gibt darüber erste Aufschlüsse.

Zunächst analysierten die Fachleute den Energieinhalt einer technischen Anlage als mögliches Gefahrenkriterium. Zur Bewertung und somit zum Vergleich dieser Energieinhalte zogen sie sogenannte Probit-Beziehungen heran. Mit dieser Methode lässt sich berechnen, wie wahrscheinlich eine bestimmte Folge – z.B. Tod oder gesundheitliche Schädigung – abhängig vom Abstand zur Gefahrenquelle ist. Die Grundlage bilden dabei Grenzwerte für Belastungen des Menschen aus wissenschaftlichen Untersuchungen (Medizin und Toxikologie). Auf diese Weise wurden beispielsweise die Folgen einer Druckwelle durch Bersten eines Bauteils oder die eines Aufpralls aus einer bestimmten Höhe betrachtet.

In Fällen, bei denen nicht nur die Höhe des Energiepotenzials, sondern auch die unmittelbare Nähe zur Gefahrenquelle entscheidend ist, reicht die Probit-Methode aber nicht aus. Deshalb gingen die Sicherheitsexperten bei der Bewertung von Aufzügen, bei denen zumeist der Nutzer aus der Bevölkerung im Allgemeinen stammt, anders vor.

Sie nutzten die Auswertung des Unfall- und Schadensgeschehens als weitere Möglichkeit, um das Gefahrenpotenzial von technischen Anlagen zu ermitteln. Am Beispiel von Aufzugsanlagen wurden mithilfe des sogenannten Räuber-Beute-Modells die statistischen Daten aus den Jahren 1992 bis 2009 in Deutschland betrachtet. Während die Unfallzahlen von 1992 bis 2000 nahezu konstant blieben, ist seit 2005 eine signifikante Erhöhung der Unfallzahlen zu beobachten.

Diese Statistik weist auf den Zusammenhang von Häufigkeit und Qualität von erstmaligen und regelmäßigen Prüfungen hin. Als die Unfallzahlen stiegen, wurde in Europa die Aufzugsrichtlinie umgesetzt. Dadurch wurde den Betreibern ermöglicht, die Qualität der erforderlichen Prüfung der Aufzugsanlage selbst zu bestimmen. Es ist daher nahe liegend, dass zwischen der Einführung von Liberalisierung und Wettbewerb im Prüfwesen dieser überwachungsbedürftigen Anlagen und dem steigenden Unfallgeschehen ein unmittelbarer Zusammenhang bestehen könnte.

In einem weiteren Schritt wurden die Funktionsprüfungs- und Instandsetzungsvorgänge untersucht. Hier zeigte sich, dass die Systemsicherheit nicht dauerhaft gewährleistet werden kann, wenn die zeitlichen Abstände zwischen den Funktionsprüfungen oder die Wahrscheinlichkeit einer fehlerhaften Prüfung und Instandsetzung zu groß werden. Die Experten wiesen somit nach, dass Kontrollen unverzichtbar sind, um eine Anlage langfristig zu erhalten und ihre Sicherheit zu gewährleisten. Darüber hinaus belegten sie, dass sich Qualität und Häufigkeit einer Prüfung entsprechend darauf auswirken, ob und wann eine Anlage ausfällt.

Das bedeutet: Für ein bestimmtes Sicherheitsniveau, das von Anlage zu Anlage unterschiedlich ist, ist eine bestimmte Qualität erforderlich. Diese ist vom Gefährdungspotenzial und der Risikoeinstufung abhängig. Somit sind für den Erhalt des Sicherheitsniveaus die wiederkehrenden Prüfungen, deren Fristen und Inhalte sowie die Prüfer und ihre fachliche Kompetenz und Unabhängigkeit in einer eigenen Organisation die entscheidenden Faktoren.

#### **Mehr Sicherheit mit einem gestaffelten Prüfungssystem**

Basierend auf diesen Erkenntnissen schlagen die TÜV ein System vor, das es ermöglicht, Anlagen in verschiedene Sicherheitsniveaus einzuteilen. Abhängig vom Gefährdungspotenzial könnten so Rückschlüsse auf die Prüferqualifikation gemacht und in vier Befähigungsstufen eingeteilt werden:

- Prüfung durch den Nutzer auf offensichtliche Mängel vor Arbeitsaufnahme
- Prüfung durch befähigte Personen:  
geringfügige Verletzung
- Prüfung durch unabhängige Abteilungen:  
ernste dauerhafte Verletzung, Tod einer Person
- Prüfung durch zugelassene Überwachungsstellen:  
Tod mehrerer Personen



Prof. Dr.-Ing. Ulrich Hauptmanns stellte das TÜV-Forschungsvorhaben „Kriterien für die Beurteilung von Gefährdungen durch technische Anlagen“ vor.

#### **Erkenntnisse in die Praxis umsetzen und damit die Sicherheit erhöhen**

Die Ergebnisse des Forschungsvorhabens machen es möglich, Gefahrenpotenziale für verschiedene technische Anlagen zu bestimmen. Im Mittelpunkt stehen nach wie vor der Mensch und seine Sicherheit. Durch regelmäßige, qualitativ hochwertige Prüfungen gilt es, Beschäftigte und Dritte zu schützen. Dafür müssen die Maßnahmen zum Erhalt des Sicherheitsniveaus unterschiedlicher Anlagen mit unterschiedlichen Gefährdungspotenzialen auch unterschiedlich definiert werden. Dies kann mithilfe eines gestaffelten Prüfungssystems erfolgen.

Darüber hinaus muss auch in Zukunft verstärkt an der Sicherheit gearbeitet werden. Es müssen weitere technische Anlagen definiert werden, bei denen ein erhöhtes Gefährdungspotenzial zu erwarten ist. Diese Anlagen können gemäß den Forschungsergebnissen anhand ihres Energiepotenzials bewertet werden. Bereits geprüfte Anlagen müssen weiterhin strengstens kontrolliert und regelmäßig auf Gefährdungspotenziale hin durch unabhängige, qualifizierte Prüfstellen untersucht werden.

Das Forschungsergebnis wurde in der VdTÜV-Schriftenreihe „Recht & Technik“ als Band 18 publiziert.



Kontakt:  
Jochem Graßmuck  
jochem.grassmuck@vdtuev.de  
Telefon +49 30 760095-500



# Die VdTÜV-Task-Force: Forschung für mehr Sicherheit bei überwachungsbedürftigen Anlagen

Bereits 2009 hat das Präsidium des Verbands des TÜV e.V. (VdTÜV) eine Task Force („strategische Arbeitsgruppe“) für das Tätigkeitsfeld der überwachungsbedürftigen Anlagen (üA) gegründet. Grund hierfür waren die damaligen Entwicklungen auf bundespolitischer Ebene: Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) machte den Vorschlag, das Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG) grundlegend zu überarbeiten und überwachungsbedürftige Anlagen zum alleinigen Bestandteil des Arbeitsschutzes zu machen. So wäre zwar weiterhin der

Schutz der Beschäftigten gewährleistet, der Drittschutz aber nur noch „reflexhaft“ gegeben.

Um dies zu vermeiden, gab der VdTÜV gemeinsam mit den unabhängigen Zugelassenen Prüfstellen nach GPSG und Betriebssicherheitsverordnung ein Gutachten in Auftrag, das den unabdingbaren Schutz Dritter unterstreicht. Um dieser Forderung nochmals Nachdruck zu verleihen, vergab der VdTÜV ein Forschungsvorhaben.



Überwachungsbedürftige Anlagen wie Aufzüge, Druckbehälter oder Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen noch sicherer zu machen – das ist das Ziel der VdTÜV-Task-Force.

Die Überarbeitung des gesetzlichen Regelwerks für überwachungsbedürftige Anlagen (üA) sorgt weiterhin für anhaltende Diskussionen unter den Beteiligten. Als problematisch sehen die Experten an, dass der Katalog für gefährliche Anlagen wie Aufzüge, Druckbehälter, Dampfkessel oder Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen seit längerer Zeit nicht aktualisiert wurde.

Der VdTÜV fordert, diesen Katalog schnellstmöglich auf Basis wissenschaftlich ermittelter, fundierter Kriterien zu überarbeiten und um weitere überwachungsbedürftige Anlagen zu ergänzen. Nur so kann der Schutz von Beschäftigten und Dritten bei neuen Anlagenarten gewährleistet werden.

Die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), die auf dem GPSG und dem Arbeitsschutzgesetz aufbaut, enthält Einzelheiten darüber, wie neben Arbeitsmitteln auch diese im Katalog genannten Anlagen geprüft werden. Darüber hinaus definiert sie damit das gesellschaftlich akzeptierte Sicherheitsniveau. Zudem sind hier Regelungen zur staatlichen Aufsicht und vorbeugende Prüfungen durch unabhängige Zugelassene Überwachungsstellen (ZÜS) festgeschrieben.





Der VdTÜV und die ZÜS setzen sich für den Drittschutz bei überwachungsbedürftigen Anlagen ein.

Die im Jahr 2009 vorgestellte Positionierung des VdTÜV und der unabhängigen Prüfstellen in Bezug auf den Anlagenkatalog wurde im Entwurf zur Überarbeitung des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes im Januar 2011 vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) nicht berücksichtigt. Eine Änderung der Regelungen für überwachungsbedürftige Anlagen wäre zu diesem Zeitpunkt nicht beabsichtigt, weil zunächst die BetrSichV überarbeitet werden sollte.

Das ergab auch die Anhörung der anderen beteiligten Interessengruppen und Kreise. Änderungen im Anlagenkatalog sollen erst dann erfolgen, wenn diesbezügliche Forschungsvorhaben des VdTÜV und des BMAS abgeschlossen und ausgewertet sind. Im gegenseitigen Einvernehmen soll dies – mit der Überarbeitung der BetrSichV – bis 2014 vorbereitet werden.

#### Neuer Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS)

Ende 2010 wurde der Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS) vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales neu als Beratergremium für die Zeit bis Ende 2014 berufen. Der erste ABS war 2009 nach siebenjähriger Tätigkeit aufgelöst worden.

Der VdTÜV forderte in diesem Zusammenhang einen eigenen Unterausschuss für überwachungsbedürftige Anlagen. Das Bundesministerium stimmte diesem zu. Es erhofft sich dadurch eine effizientere Behandlung dieses spezifischen Themas. Zudem wurde dadurch die rechtliche Sonderstellung gegenüber Arbeitsmitteln berücksichtigt.

Aktuell werden die Besonderheiten von Aufzugsanlagen, Druckgeräteeinrichtungen sowie brand- und explosionsgefährdeten Anlagen in drei ständigen Arbeitskreisen aufgearbeitet. In diesen ist der VdTÜV vertreten. Im neuen ABS-Hauptausschuss wurden die Zugelassenen Überwachungsstellen jedoch nur mit einem Sitz unter 21 berücksichtigt, bisher waren es drei.

#### Drittschutz bleibt weiter im Fokus

Auch in Zukunft werden sich der VdTÜV und die unabhängigen Zugelassenen Prüfstellen für den Drittschutz bei überwachungsbedürftigen Anlagen einsetzen. Mit dem Forschungsvorhaben ist ein weiterer Schritt in die richtige Richtung unternommen worden. Die Auswertung der Ergebnisse bleibt abzuwarten.

Unterstützung finden der Verband und die unabhängigen Prüfstellen bei den Bundesländern. Sie sind mehrheitlich der Auffassung, dass der Drittschutz im arbeitsbezogenen Anlagenrecht weiterhin berücksichtigt werden muss.

Die Überführung der bundeseinheitlichen Anlagenregelungen (z.B. bei Aufzügen) auf Länderebene lehnen die Bundesländer ab. Das wäre aber unweigerlich notwendig, wenn Betreiber und Drittschutz nicht mehr im gesetzlichen Regelwerk genannt würden. Eine Zersplitterung des bundeseinheitlichen Rechts und ein unterschiedliches Sicherheitsniveau in den Ländern wäre unweigerlich die sich daraus ergebende Konsequenz.

Die Länder sind sich mit den ZÜS jedoch darin einig, dass der Katalog überwachungsbedürftiger Anlagen auf das Gefährdungspotenzial hin überprüft und angepasst werden muss.

Der VdTÜV wird durch seine Task Force die Aktualisierung des Anlagenkatalogs auch weiterhin verstärkt vorantreiben und dafür sorgen, dass der Drittschutz dabei ein zentrales Thema bleibt. Darüber hinaus verfolgen die Experten mit Spannung die gemeinsame Auswertung des Forschungsvorhabens der TÜV und des BMAS. Sie hoffen, dass dieses den Weg für eine weitere Zusammenarbeit ebnet.



Kontakt:  
Jochem Graßmuck  
jochem.grassmuck@vdtuev.de  
Telefon +49 30 760095-500

# EU plant neue Struktur für Medizinprodukte – VdTÜV setzt auf das erfolgreiche dezentrale System



Die EU-Kommission will die Medizinprodukterichtlinien überarbeiten. Der VdTÜV wird die Position der Benannten Stellen aktiv vertreten.

Nachdem die EU-Kommission in den vergangenen Jahren bereits die Medizinprodukterichtlinien AIMD (Aktive implantierbare medizinische Geräte) und MD (Medizinprodukte) überarbeitete und die Änderungen in den Mitgliedsstaaten erst 2010 in Kraft traten, arbeitet man in Brüssel schon an weiteren Neuerungen. Die EU-Kommission will die entsprechenden Richtlinien abermals revidieren und zusammenfassen. Diese regeln, welche technischen Anforderungen ein Medizinprodukt erfüllen

muss, bevor es vom Hersteller auf den Markt gebracht wird. Außerdem verlangen die Richtlinien die Einhaltung dieser Anforderungen sowie ein geeignetes Risikomanagement.

Kommt es nun zu einer Revision, ist mit deutlichen Änderungen am Medizinprodukterecht zu rechnen. Schließlich ist die EU-Kommission der Meinung, das bestehende System weise erhebliche Schwächen auf. Und diese möchte man in Brüssel gerne beseitigen. Ein Gesetzesentwurf soll laut des aktuellen EU-Arbeitsprogramms bis Ende 2011 ausgearbeitet sein. Die Kommission möchte diesen dann 2012 dem EU-Parlament und dem Rat vorlegen.

Das derzeitige europäische System zur Inverkehrbringung von CE-gekennzeichneten Medizinprodukten beruht auf der einheitlichen Anwendung des nationalen Medizinprodukterechts. Grundlage dafür bilden wiederum die drei Medizinprodukterichtlinien AIMD, MD und IVD (In-Vitro-Diagnostika). Ausschlaggebend für

die Auswahl des geeigneten Konformitätsbewertungsverfahrens – also desjenigen Verfahrens, das der Hersteller für das Inverkehrbringen seines Produkts anwenden muss – ist das Gefahrenpotenzial des jeweiligen Medizinprodukts. Bei Produkten mit geringem Risiko kann der Hersteller die Konformitätsbewertung selbst durchführen, in allen anderen Fällen ist eine sogenannte Benannte Stelle einzubinden. Diese prüfen das entsprechende Medizinprodukt als neutraler Dritter.





Der Herzschrittmacher – ein lebenserhaltendes Medizinprodukt.

Benannte Stellen als neutrale und unabhängige Organisationen müssen ihrerseits gegenüber ihren nationalen zu benennenden Behörden den Nachweis erbringen, dass sie fachlich kompetent sind, das betreffende Konformitätsbewertungsverfahren vorzunehmen. Dafür müssen sie unter anderem die notwendige Unabhängigkeit, Unparteilichkeit und Integrität besitzen.

Die EU-Kommission stört sich daran, dass die nationale Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen sowohl durch die Benannten Stellen als auch die benennenden Behörden nicht einheitlich und harmonisiert erfolgt. Dies gilt nach ihrer Meinung insbesondere im Hinblick auf Hochrisikogruppen und neue Technologien.

Brüssels Lösungsidee: Eine europäisch agierende, zentrale Struktur. Diese könne nach Meinung der Kommission die genannten Defizite beheben und harmonisierte Bewertungskriterien von Hochrisikogruppen sowie neuen Technologien erarbeiten. Die EU-Kommission könnte die neue zentrale Struktur als eine eigenständige Einrichtung gründen oder an eine bereits bestehende europäische Behörde angliedern. Als dritte Variante gibt es die Möglichkeit, ein Komitee zu gründen, das unter der Regie der Kommission arbeitet.

Was auf den ersten Blick nicht unlogisch klingt, hat jedoch gravierende Nachteile. Der VdTÜV und die IG-NB (Interessengemeinschaft der Benannten Stellen für Medizinprodukte in Deutschland) fürchten eine Angleichung an das Arzneimittelzulassungssystem einhergehend mit einer grundlegenden Neugestaltung eines gut funktionierenden Medizinproduktesystems. Eine derartige Systemänderung führt nicht zu mehr Sicherheit, höherer Qualität und einem besseren Gesundheitsschutz, vielmehr würde die EU eine neue Behördenbürokratie schaffen, die höhere Systemkosten verursacht. Dies führt dann zwangsläufig zu höheren Markteinführungskosten für Medizinprodukte, was zugleich auch höhere Kosten für die Gesundheitssysteme bedeutet.

Und auch neue Produkte und Innovationen im Medizinproduktebereich könnten deutlich länger benötigen, bis Patienten wirklich von ihnen profitieren. Gerade klein- und mittelständische Unternehmen leisten den größten Innovationsbeitrag, eine Zunahme staatlicher Regulierung führt zusätzlich zu erhöhten Kosten bei der Entwicklung von Medizinprodukten. Schließlich dauert es länger, bis diese Unternehmen Geld mit ihren Produkten verdienen können.

Der VdTÜV und die IG-NB plädieren dafür, bestehende europäische Instrumente innerhalb des existierenden Regulierungsrahmens zur Verbesserung des bestehenden Systems zu nutzen. Das betrifft vorrangig eine einheitliche und harmonisierte Benennung und Überwachung, klare Aufgabenbestimmung und die Qualifikationsanforderungen an die Benannten Stellen.

Sie verfügen über umfangreiche und langjährige Expertise. Eine zentrale Struktur müsste diese erst aufbauen. Auch liegt es in der Natur solcher Organisationen, zusätzliche Aufgaben an sich zu ziehen: ein weiterer Schritt hin zu einer Zentralisierung und weg vom vorteilhaften dezentralen System. Zwei Studien untermauerten erst vor Kurzem die Vorteile des bestehenden Systems: Sie belegen, dass die Inverkehrbringung von Medizinprodukten in den USA im Durchschnitt zwei Jahre länger dauert als in der EU. Die Amerikaner nutzen ein zentrales Zulassungssystem für die Inverkehrbringung von Medizinprodukten, wie es auch die EU in ähnlicher Weise schaffen möchte. Das bestehende europäische dezentrale System ist also schneller, effizienter und effektiver.

Der VdTÜV und die IG-NB werden aktiv ihre Positionen bei der gesetzlichen Gestaltung der Medizinprodukte einbringen und europäische und nationale Aktivitäten in diesem Bereich begleiten.



Kontakt:  
Pia Kathöfer  
pia.kathoefer@vdtuev.de  
Telefon +49 30 760095-330



# Die EU macht Dampf: enge Zeitvorgaben für die Überarbeitung der Druckgeräterichtlinie

Wenn neue Produkte auf dem europäischen Markt eingeführt werden, müssen sie bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Für das „Inverkehrbringen“ nahezu aller innerhalb der EU gehandelten Produkte existiert daher eine entsprechende Richtlinie.

Viele dieser Richtlinien wurden bereits entsprechend dem „Neuen Konzept“ für die Produktregulierung und für die Konformitätsbewertung erstellt („New Approach“). Durch das „Neue Konzept“ soll das Einschrei-

ten des Staates auf ein Mindestmaß beschränkt und den Wirtschaftsakteuren bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen ein größtmöglicher Handlungsspielraum gewährt werden. Aufgrund der historischen Entwicklung weichen die aktuellen „New Approach“-Richtlinien aber dennoch in ihrer Struktur und in der verwendeten Terminologie voneinander ab. Da Hersteller und andere beteiligte Wirtschaftsakteure in vielen Fällen mit Produkten umgehen, die vom Geltungsbereich mehrerer Richtlinien erfasst werden, ist eine einheitliche Struktur und

Terminologie dringend erforderlich. Davon betroffen ist auch das „Inverkehrbringen“ von Druckgeräten. Sie unterliegen der Druckgeräterichtlinie (97/23/EG) und der Richtlinie für einfache Druckbehälter (209/105/EG).

Druckgeräte im Sinne der Druckgeräterichtlinie sind unter anderem: unbefeuerte Druckbehälter, Dampfkessel, Rohrleitungen, druckhaltende Ausrüstungsteile und Ausrüstungsteile mit Sicherheitsfunktion mit einem inneren Überdruck von mehr als 0,5 bar. Zu den einfachen Druckbehältern zählen serienmäßig hergestellte Druckbehälter für bestimmte begrenzte Anwendungen und Konstruktionen. Sie dürfen nur zur Aufnahme von Luft oder Stickstoff bestimmt sein, keinen Flammen ausgesetzt werden und nur aus unlegiertem Stahl oder Aluminium hergestellt sein.

Nicht unter die Druckgeräterichtlinien fallen Produkte, die von einer anderen Richtlinie erfasst werden und bei denen die Gefährdung durch Druck nicht das wesentliche Risiko darstellt.



Die Druckgeräterichtlinie wird entsprechend des „New Approach“ angepasst. Der VdTÜV begleitet diesen Prozess.



Die Druckgeräterichtlinie legt nur die Anforderungen für das Inverkehrbringen von Druckgeräten fest. Für den Betrieb gilt – da es sich um überwachungsbedürftige Anlagen handelt – die Betriebssicherheitsverordnung.



Durch die neue Druckgeräterichtlinie soll nach dem Willen der EU-Kommission die Wirtschaft beim Erfüllen ihrer Verpflichtung einen größtmöglichen Handlungsspielraum erhalten.

Zur Erfüllung der Mindestanforderungen, die in Anhang I der Richtlinie aufgeführt sind, kann der Hersteller eine harmonisierte Norm anwenden und kann dann – nach der Vermutungswirkung – davon ausgehen, dass er die grundlegenden Sicherheitsanforderungen erfüllt. Er kann aber auch andere Spezifikationen anwenden, wenn er nachweist, dass er damit ebenfalls diese Anforderungen erfüllt. Hier sei besonders das vom VdTÜV herausgegebene und regelmäßig aktualisierte AD 2000-Regelwerk erwähnt.

Nach dem Beschluss 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 – „New Legislative Framework“ – werden für alle Produktrichtlinien eine einheitliche Struktur und Terminologie, insbesondere in Bezug auf die Definition der unterschiedlichen Wirtschaftsakteure und ihre Pflichten, festgelegt. Ebenfalls sollen die Anforderungen an die Konformitätsbewertung vereinheitlicht werden. Wie bereits durch den „Neuen Ansatz“ eingeführt, soll die Konformitätsbewertung der Produkte anhand von vereinheitlichten Modulen erfolgen.

Für die Richtlinien, die bereits unter dem Aspekt des „New Approach“ verfasst wurden, wurde die Möglichkeit zum „Alignment“ (Angleichung) geschaffen. Diese Prozedur, die inhaltliche Änderungen nur in besonderen Ausnahmefällen zulässt, soll eine rein redaktionelle Anpassung an den Beschluss Nr. 768/2008/EG ermöglichen. Alle Richtlinien, die diese als „Omnibus-Verfahren“ bezeichnete Angleichung nicht anwenden können, sollen zeitnah grundlegend redaktionell und inhaltlich überarbeitet werden.

Zu den Richtlinien, die den „Omnibus“ nutzen sollen, gehören derzeit noch zehn Richtlinien, darunter die Druckgeräterichtlinie und die Richtlinie für einfache Druckbehälter. Während nun die Druckgeräterichtlinie

weitestgehend den strukturellen Vorgaben entspricht und die eventuellen Auswirkungen auf die Wirtschaftsakteure von den derzeit noch nicht vollständig absehbaren Umformulierungen ausgehen, entspricht die Richtlinie für einfache Druckbehälter als eine der ersten unter dem „New Approach“ erlassenen Richtlinien nicht der aktuell angestrebten Struktur. Für diese Richtlinie müssen die anwendbaren Modul-Optionen aus dem bislang geltenden Fließtext abgeleitet werden. Offensichtliche (inhaltliche!) Mängel in den aktuellen Richtlinien dürfen im Zuge des „Alignment“ nicht bereinigt werden.

Vom Verbot der inhaltlichen Korrektur im Zuge des „Alignment“ ausgenommen bleibt die Nennung der neu veröffentlichten CLP-Richtlinie ([EC] No 1272/2008), die in Artikel 9 der Druckgeräterichtlinie berücksichtigt werden muss. Die inhaltliche Änderung wurde ausnahmsweise zugelassen, da die CLP-Richtlinie die bislang in der Druckgeräterichtlinie zitierte Richtlinie 67/548/EWG ersetzt und die Einteilung der Stoffe in gefährliche und nicht gefährliche Fluide neu regelt.

Obwohl die Entwürfe für die beiden beispielhaft genannten Richtlinien erst zum Jahreswechsel an die beteiligten Kreise verteilt wurden, hält die Europäische Kommission an dem ambitionierten Zeitplan fest, der eine Beschlussvorlage im Frühjahr 2011 fordert. Trotz der engen Zeitvorgabe wird der Prozess vom VdTÜV intensiv und zeitnah betreut, um nachteilige Auswirkungen, insbesondere auf seine Verbandsmitglieder, zu vermeiden.



**Kontakt:**  
Ingo Blohm  
ingo.blohm@vdtuev.de  
Telefon +49 30 760095-520

Unsere Mitglieder bringen Sicherheit voran.  
Weit über Deutschland hinaus.







„**Made in Germany**“ ist in aller Welt ein Begriff. Wir exportieren industriennahe Sicherheitsdienstleistungen.



# Neutralität, Kompetenz und Vertrauen – das ist die Marke „TÜV“



TÜV – eine starke Marke. Sie steht für Sicherheit und Vertrauen.

Die Marke „TÜV“ kennen 98,7 Prozent der deutschen Bevölkerung. Der Markenbekanntheitsgrad rangiert damit im obersten Bereich. Dies geht aus der Studie „Markenbekanntheit der Marke „TÜV““, einer repräsentativen, deutschlandweiten Untersuchung im Auftrag des Verbands der TÜV e.V. (VdTÜV) hervor. Dass sich die TÜV-Unternehmen vor über 150 Jahren zunächst einen Namen als Dampfkessel-Überwachungs-Verein (DÜV) machten, das wissen nur wenige.

Die Dampfkesselbetreiber begründeten diese Selbsthilfegemeinschaft zunächst mit dem Ziel, Explosionsrisiken beim Einsatz von Dampfkesseln einzudämmen. Zugleich war sie aber auch der Grundstein für die traditionsreiche Entwicklung der Technischen Überwachungs-Vereine. Erst Mitte der 1930er-Jahre etablierte sich die Bezeichnung „Technischer Überwachungs-Verein“ und damit auch die Abkürzung „TÜV“. Die fortschreitende Industrialisierung bedeutete eine rasante technische Entwicklung. Dadurch weitete sich das Spektrum der Anlagen bzw. Geräte, die überprüft werden mussten, deutlich aus. Die TÜV-Unternehmen übernahmen somit neben der Überprüfung von Dampfkesseln z.B. auch die von Aufzügen, Industrie-Anlagen, Kraftwerken, Tankanlagen, Maschinen sowie Kraftfahrzeugen.

Die TÜV-Unternehmen sind die ersten Ansprechpartner in allen technischen Sicherheitsfragen. Industrie und Verbraucher setzen auf ihre Meinung, denn sie sind einerseits unabhängige Sachverständige, andererseits hoch qualifizierte Partner für effiziente, sicherheitstechnisch ausgereifte Lösungen. Die Marke „TÜV“ bietet Orientierung und schafft Marktvertrauen, sie zeichnet Produkte und Dienstleistungen aus. Nicht zuletzt ist sie für mittelständische Unternehmen ein wesentlicher Beleg für ihre Leistungsfähigkeit und damit äußeres Zeichen für Sicherheit und Qualität ihrer Produkte im hart umkämpften Wettbewerb.

Damit die Marke „TÜV“ auch in Zukunft ihre Funktion als aussagekräftiges Leistungsmerkmal im globalen Wettbewerb erfüllen kann, muss sie vor Missbrauch und potenzieller Verwässerung geschützt werden – und das systematisch auf allen Wirk-

kungsebenen. Mit diesem Ziel haben die TÜV-Unternehmen im Juni 2010 den „TÜV Markenverband e.V.“ mit Sitz in Berlin gegründet. Sie sichern damit gemeinsam die Traditionsmarke und stärken sie nachhaltig.

## **Eine starke Marke braucht professionellen Schutz: der TÜV Markenverband e.V.**

Wo „TÜV“ draufsteht, ist auch „TÜV“ drin, das erwarten 96,4 Prozent der Befragten, wie aus der Markenstudie hervorgeht. 85 Prozent sprechen den TÜV-Unternehmen darüber hinaus ein positives Image zu. Sie verbinden mit der Marke „TÜV“ konkrete technische Dienstleistungen, insbesondere verlässliche Prüfungen, die ein hohes Maß an technischer Sicherheit, Qualität und Zuverlässigkeit garantieren.

Die große Wertschätzung der Marke „TÜV“ basiert zum einen auf dem technischen Know-how, zum anderen auch auf der gesellschaftlichen Rolle der TÜV-Unternehmen. Sie genießen als neutrale Dritte einen hervorragenden Ruf, gerade weil sie zum Wohl der Gemeinschaft Verantwortung für Sicherheit, Umwelt, Produktqualität und Wirtschaftlichkeit tragen. Das ist auch ihr erklärtes Ziel: Menschen, Umwelt und Sachgüter präventiv vor Gefahren zu schützen.



Die globalen Aktivitäten der TÜV erfordern es, die Marke TÜV zu schützen – national und international.

Damit Verbraucher auch in Zukunft auf die Marke „TÜV“ vertrauen können, muss sie weltweit umfassend gegen Missbrauch durch Dritte geschützt werden. Aus diesem Grund kümmert sich der TÜV Markenverband künftig unter einem Dach mit gebündelten Ressourcen um die vielfältigen Belange des Markenschutzes. Dem TÜV-Markenverband gehören an: TÜV Rheinland AG, TÜV SÜD AG, TÜV NORD AG, TÜV Saarland e.V., TÜV Thüringen e.V., TÜV Austria Holding AG, TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH und der Verband der TÜV e.V. (VdTÜV).

Die Kernmarke „TÜV“ ist nicht nur in Deutschland und Europa, sondern auch in nahezu allen relevanten Wirtschaftsregionen rund um den Globus bei den jeweiligen nationalen Markenregistern rechtswirksam eingetragen. Damit haben die TÜV-Unternehmen weltweit die Grundlage geschaffen, ihre Marke als Schutzrechteinhaber jederzeit effizient verteidigen zu können.

Die internationale Dimension des TÜV-Markenschutzes hat sich erweitert, die TÜV-Unternehmen operieren weltweit. Handelsströme verlaufen international und global, hiermit geht eine neue Dynamik der TÜV-Dienstleistungen, eine Erweiterung des TÜV-Portfolios einher. Auch das Internet mit seinen grenzenlosen digitalen Welten bildet einen dynamischen Faktor, der für den Markenschutz erweiterte Herausforderungen stellt. Hiermit muss auch die TÜV-Markenschutzstrategie Schritt halten, um erweiterte Angriffsflächen mit gezielten Maßnahmen zu schließen.

Die TÜV-Unternehmen stellen durch die Gründung des Verbands eine spezielle Markenschutzplattform auf. Sie institutionalisieren und zentralisieren damit den Markenschutz in einer eigenständigen juristischen Organisationseinheit. Zugleich erhöhen sie so die Schlagkraft gegen jede Form von Markenmissbrauch und Markenpiraterie.

Flankierend zur Aufstellung des TÜV Markenverbands e.V. haben die TÜV-Unternehmen mit ihrem neuen „Gesamtkonzept TÜV-Markenschutz“ im Schulterschluss eine zukunftsorientierte Markenschutzstrategie entwickelt. Dieses Gesamtkonzept zeigt prioritäre Handlungsfelder für den Markenschutz auf und beschreibt konkrete Schutzmaßnahmen.

Unverzichtbarer Bestandteil eines durchgreifenden Markenschutzes sind intensive Überwachungsmaßnahmen. Dazu zählen das systematische Überwachen der Markenregister, gezielte Stichproben auf Messen sowie eine verstärkte Kooperation mit dem Zoll und den nationalen und internationalen Marktüberwachungsbehörden. Darüber hinaus gehört es

auch weiterhin zu den vorrangigen Aufgaben, die Öffentlichkeit verstärkt über den zu beachtenden Schutzzumfang der Marke „TÜV“ aufzuklären und das unverzichtbare Interesse der Mitglieder am Markenschutz sichtbar nach außen zu transportieren. Nur dann, wenn sämtliche Schutzmechanismen ineinandergreifen, steht die Marke „TÜV“ auch in Zukunft für Neutralität, Kompetenz und Vertrauen.

### Gemeinsam gegen Markenpiraterie und Markenverwässerung

Der große Wert und der hohe Bekanntheitsgrad der Marke „TÜV“ scheinen auf den ersten Blick durchweg positiv und sicher. Doch Markenpiraterie und Markenverwässerung bedrohen gerade bekannte und zugleich begehrte Marken besonders stark.

Die TÜV-Unternehmen müssen die attraktive Marke „TÜV“ in jeder Hinsicht – mit einer effizienten Markenschutzstrategie und mit allen rechtlichen Mitteln – schützen. Es darf unbefugten Dritten nicht gewährt werden, sich mit der Marke und ihrem hervorragenden Ruf zu schmücken und darüber hinaus das Markenvertrauen durch gefälschte Prüfsiegel für minderwertige Produkte und Dienstleistungen zu gefährden. Gerade deshalb haben der VdTÜV und seine Mitglieder schon vor der Gründung des Verbands die Marke „TÜV“ jährlich in zahlreichen Fällen vor unlauterem Markenmissbrauch sowie unzulässiger Rufausbeutung und gefährlicher Verwässerung vehement verteidigt.

Beim Markenschutz geht es weniger um das Ausmerzen von plakativen, medialen Wortschöpfungen wie z.B. „Party-TÜV“, „Politiker-TÜV“, „Bundesliga-TÜV“, „Schnecken-TÜV“ oder „Moral-TÜV“. Auch nicht darum, Begleiterscheinungen und Skurrilitäten wie „Wurst-TÜFF“ (Imbissstand), „Nage-TÜV-geprüft“ (Angebote von Edelnuss-Mixturen), „tanztuev.de“ (Domain einer Tanzschule) oder „Liebes-TÜV“ (Werbung eines Psychologen) entgegenzuwirken. Im Fokus des TÜV-Markenschutzes steht vielmehr das Ziel, die Marktteilnehmer vor Produkten und Dienstleistungen mit gefälschten Qualitäts- und Sicherheitszertifikaten sowie Plagiatsiegeln und irreführender Werbung zu schützen. Markenpiraterie muss mit allen rechtlichen Mitteln bekämpft werden, denn sie schadet dem Image der Marke „TÜV“, verunsichert Wirtschaft und Verbraucher und führt zu einem sukzessiven Vertrauensverlust.

Eine bekannte Marke – wie die Marke „TÜV“ – ist der permanenten Gefahr der schleichenden Verwässerung sowie der damit verbundenen Denaturierung zu einem bloßen Gattungsbegriff ausgesetzt. Dies hat



bilanzierbaren Vermögenswert dar. Die Marke „TÜV“ ist international angesehen und rund um den Globus bekannt, somit weltweit ein Türöffner und Exportschlager!

Der VdTÜV und die TÜV-Unternehmen sind die unabhängigen und neutralen Partner in allen Fragen der technischen Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit: ob Anlagen- oder Produktsicherheit, ob Mobilität oder Verkehr – sinnvoll ergänzt durch innovative Servicedienstleistungen in den Bereichen Umwelt, erneuerbare Energien, Management-, IT- und Kom-

munikationssysteme sowie Bildung und Zukunftstechnologien. Das müssen sie auch in den neuen Leitmärkten bleiben. Die Visibilität der Marke „TÜV“ wird mit der Erweiterung und Internationalisierung des TÜV-Dienstleistungsportfolios verbreitert. Damit wächst zugleich auch ihre Angreifbarkeit. Diesen Herausforderungen stellt sich der TÜV Markenverband e. V. mit Tatkraft und Zuversicht.

Wirtschaft und Verbraucher dürfen darauf vertrauen, dass die Marke „TÜV“ auch in Zukunft mit anspruchsvollen technischen Dienstleistungen und interdisziplinärem Sachverstand untrennbar verbunden ist. Das bedeutet: objektive Gutachten, Prüfungen, Zertifizierungen und hoch qualifizierte Ausbildung stehen im Mittelpunkt. Denn nur so können TÜV-Prüfzeichen auch weiterhin für höchste Qualität, Transparenz im Markt und Vertrauen stehen.

Im Zentrum der TÜV-Tätigkeiten steht aber immer der Mensch: Die Marke „TÜV“ vermittelt ihm heute sowie auch in Zukunft ein gutes und sicheres Gefühl. Ob in der Bergseilbahnkabine, im gläsernen Aufzug, in der Achterbahn, am Bungee-Seil oder beim Kauf einer Kettensäge, eines neuen Familienautos, eines Kinderfahrrads, einer Schwimmhilfe oder eines neuen Spielzeugs. In allen Fällen ist es gut zu wissen, dass der TÜV geprüft hat! Die Marke „TÜV“ bringt somit ein gutes Stück Lebensqualität.

gravierend nachteilige Konsequenzen: Verliert eine Marke ihre Unterscheidungskraft, so verliert sie damit auch ihre Eintragungsfähigkeit und wird löschungsreif. Daher müssen die Markenschutzrechtsinhaber dieser Entwicklung mit allen juristischen Mitteln unablässig begegnen. Die drei Buchstaben TÜV sind in der öffentlichen Wahrnehmung der Inbegriff für eine objektive, unabhängige Prüfung durch ein TÜV-Unternehmen. Sie bieten den Nachweis für Sicherheit und Qualität, und das muss auch in Zukunft so bleiben.

Im allgemeinen Sprachgebrauch wird der Begriff TÜV aber oft auch unbedacht als schlichtes Synonym für Check oder Prüfung benutzt. Leider schwächt dieser leichtfertige Gebrauch der Marke „TÜV“ die Herkunfts- oder Zuordnungsfunktion der Marke. Das kann von den Markeninhabern nicht widerspruchlos hingenommen werden

Mit diesen Problemen steht die Marke „TÜV“ aber nicht alleine da. Auch viele andere Marken sind einer „Synonymisierungsgefahr“ ausgesetzt. Man denke hier nur an die geläufige angloamerikanische Kurzbezeichnung für einen „Geländewagen“, die simplen Fragen nach einem „Papiertaschentuch“, einer „Fettcreme“, einem „Klebeband“ oder nach einem „Hochdruckreiniger“.

#### Mit der Marke „TÜV“ immer auf der sicheren Seite

Der TÜV Markenverband e. V. als vorderster „Hüter der Marke TÜV“ hat in Zukunft vielerlei Entwicklungspotenzial. Es gilt, aktive und präventive Überwachungsmaßnahmen zu intensivieren. Im Bewusstsein der Öffentlichkeit muss der Schutzzumfang der Marke TÜV dauerhaft verankert werden.

Die Gründung des TÜV Markenverband e. V. ist das deutliche Signal nach außen, dass die TÜV-Unternehmen und der VdTÜV „ihre“ Marke konsequent und mit Nachdruck verteidigen. Schließlich stellt sie für jedes TÜV-Unternehmen nicht zuletzt einen immens wichtigen, ja sogar potenziell



Kontakt:

Rainer Gronau

rainer.gronau@vdtuev.de

Telefon +49 30 760095-490



# Sechs TÜV – ein Verband



## **TÜV SÜD AG, München**

Umsatz 2010: 1,55 Mrd. Euro

Mitarbeiter: 16.000

Standorte: Weltweit 600 auf allen Kontinenten, u. a. München, Hamburg, Prag, Mailand, London, Istanbul, Boston, Singapur, Shanghai, Kapstadt



## **TÜV Rheinland AG**

Umsatz 2010: 1,3 Mrd. Euro

Mitarbeiter: 14.412

Standorte: Köln, 500 in 61 Ländern weltweit, Zentrale in Köln, Standorte u. a. in Yokohama, Peking, Budapest, São Paulo, Boston, Jeddah

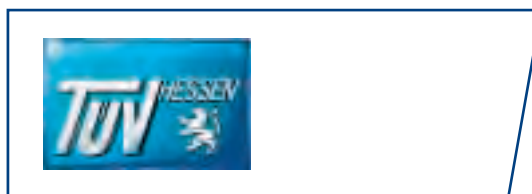


## **TÜV NORD AG, Hannover**

Umsatz 2010: 923 Mio. Euro

Mitarbeiter: 10.300

Standorte: Rund 270 Standorte in Deutschland sowie in 70 Ländern, u. a. in Hannover, Hamburg, Essen, Kiel, Rostock, Bremen, Magdeburg



## **TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH, Darmstadt**

Umsatz 2010: 103 Mio. Euro

Mitarbeiter: 1.300

Standorte: Darmstadt, weitere Standorte in Hessen



## **TÜV Thüringen e.V.**

Umsatz 2010: 55 Mio. Euro

Mitarbeiter: 1.000

Standorte: Erfurt, Moskau, Vilnius und Kaunas, Florenz, Bukarest, Wrocław, Sarajewo



## **TÜV Saarland e.V., Sulzbach**

Umsatz 2010: 54 Mio. Euro

Mitarbeiter: 524

Standorte: Pilsen, Reggio Emilia und Mailand, Barcelona, Skopje, Sofia, Athen, ChangZho und Jiangsu-Provinz, Suwon und Gyeonggi-do, Kuala Lumpur, Teheran

Sicherheitsstandards erhöht man nicht von heute auf morgen. Aber Tag für Tag seit über 125 Jahren.

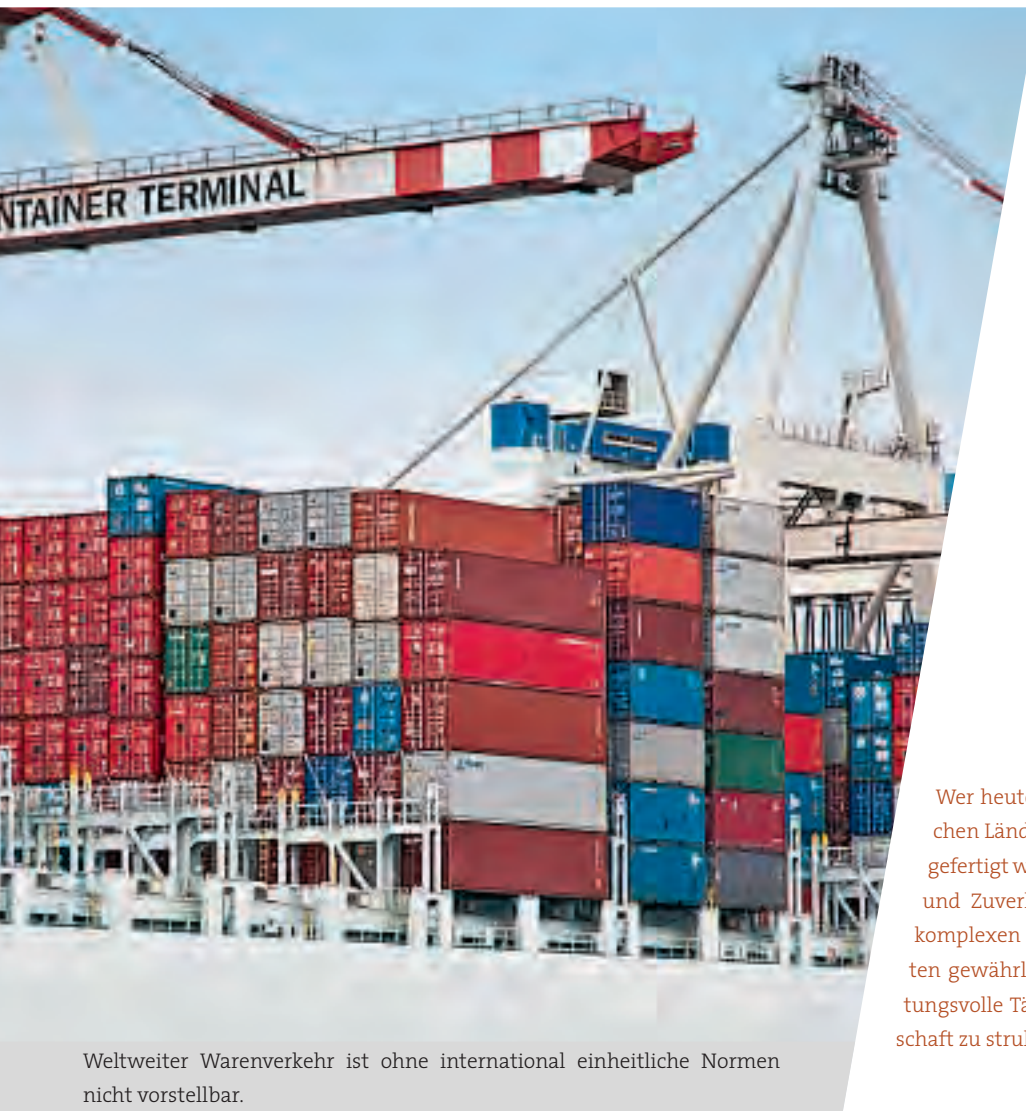




**Sicherheit** bedeutet auch, dass man sie dokumentiert. Und dass jeder darauf Zugriff hat. Egal ob stapelweise oder per Mausklick.



# Normen und technische Standards schaffen nachhaltige Sicherheit



Weltweiter Warenverkehr ist ohne international einheitliche Normen nicht vorstellbar.

Wer heute ein Produkt kauft, fragt selten danach, in welchen Ländern und Regionen die vielen tausend Einzelteile gefertigt wurden. Für den Kunden zählt nur eines: Sicherheit und Zuverlässigkeit. Doch wie kann diese Sicherheit im komplexen System der globalen Liefer- und Produktionsketten gewährleistet werden? Und wer hilft, diese verantwortungsvolle Tätigkeit im Sinne der Verbraucher und der Wirtschaft zu strukturieren?



In den Ausschüssen des DIN und der ISO arbeitet der VdTÜV aktiv mit.

Die Antwort lautet: Normen und technische Standards. Sie sind ein unverzichtbarer Beitrag, damit der globalisierte Welthandel reibungslos ablaufen kann und Handelshemmnisse abgebaut werden. Sie legen Regeln und eine „gemeinsame“ Sprache fest, die weltweit verstanden und angewendet werden. Darüber hinaus machen Normen und Standards Produkte, Verfahren und Dienstleistungen vergleichbar und wesentliche Produkteigenschaften können identifiziert und überprüft werden. Das alles hat Auswirkungen auf die nationalen und internationalen Märkte: Normen erhöhen die Transparenz und Qualität der angebotenen Waren und Dienstleistungen. Das Vertrauen der Verbraucher in die Qualität von technischen Produkten wächst, und kompatible Lösungen zwischen weltweit agierenden Unternehmen werden leichter.

Normen bilden eine der Grundlagen dafür, dass die TÜV-Experten ihre Rolle als kompetente und neutrale Prüfer wahrnehmen können. So ist es unerlässlich, dass der VdTÜV auch künftig Chancen und Potenziale nutzt, um aktiv in der Normungsarbeit mitzuwirken.

Innerhalb des europäischen Binnenmarkts spielt die Harmonisierung der Normen eine immer größere Rolle. Ziel ist es, stetig mehr europaweit und weltweit anerkannte Regeln auf CEN-(European Committee for Standardization) oder ISO-(International Organization of Standardization) Ebene zu formulieren und so die globalen Prozessketten in Handel und Produktion zu verbessern. Harmonisierte Normen sind auf EU-Ebene Teil der Legislative. Sie haben eine hohe Verbindlichkeit und ersetzen damit detaillierte Richtlinien mit vielen technischen Einzelheiten.

Die Regelsetzung ist heute weitgehend internationalisiert. Die Entwicklung der Normen – die Normung – verläuft auf nationaler und inter-

nationaler Ebene nach einem vordefinierten Ablauf. Beteiligte und interessierte Kreise arbeiten dabei nach dem Konsensprinzip unter dem Dach von anerkannten Normungsinstitutionen wie etwa der ISO in Genf zusammen.

Im Rahmen verschiedener Normungsprojekte bilden sich Komitees, in denen alle beteiligten Gruppen ausgewogen vertreten sind. Dazu gehören Hersteller, Behörden und Vertreter der Third-Party-Organisationen wie der VdTÜV und seine Mitglieder. Die TÜV-Unternehmen sind hier in ihrer Rolle als Konformitätsbewertungsstellen (Überprüfung von Produkten auf bestimmte Normen hin) vertreten. Darüber hinaus werden sie vor allem wegen ihres Fachwissens in sicherheitsrelevanten Details und Prozessabläufen als kompetenter Ansprechpartner geschätzt.

Weltweit einheitliche Standards haben in der Normungsarbeit höchste Priorität. Der Idealfall drückt sich in einem sogenannten „Dream of Conformity Assessment“ aus: „One standard, one test, one conformity assessment, accepted everywhere.“

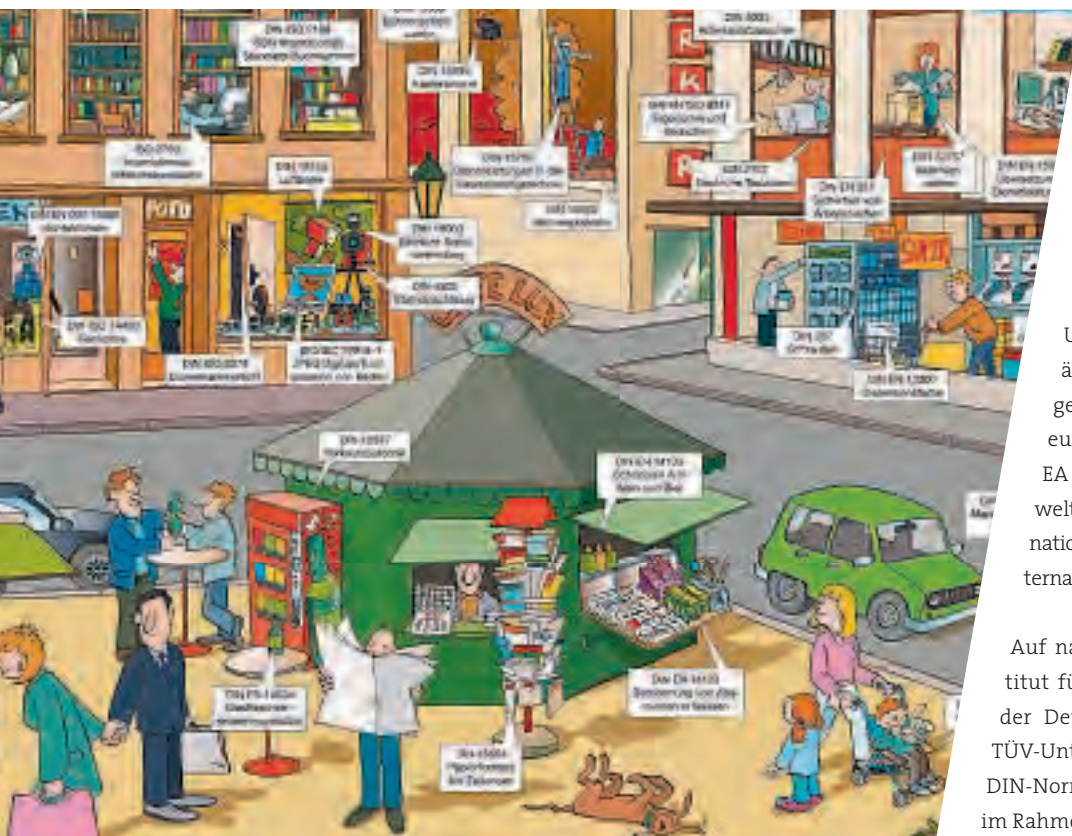
#### **Neutralität und Unabhängigkeit für den Verbraucherschutz**

Wenn ein Produkt oder eine Dienstleistung eine harmonisierte Norm erfüllt, kann innerhalb der EU die Vermutungswirkung in Anspruch genommen werden: Bei Normerfüllung darf also davon ausgegangen werden, dass damit auch den Anforderungen des Gesetzes/der EG-Richtlinie entsprochen wird. Um dies zu ermöglichen, hat die EU-Kommission Mindestanforderungen an Normen definiert.

Um bestmögliche Qualität in der Normungsarbeit selbst zu gewährleisten, wurden sogar „Normen für Normen“ geschaffen. In der Praxis



In Deutschland akkreditiert die DAkkS.



Normen und Standards spielen im täglichen Leben eine nicht mehr wegzudenkende Rolle – allerdings von vielen Verbrauchern oft unbemerkt, weil mittlerweile fast selbstverständlich.

bedeutet dies, dass die EU-Kommission Normen nur dann mandatiert, wenn Formulierungen oder einzelne Elemente von ISO-Normen bestimmte Grundvoraussetzungen erfüllen und den Anforderungen der EU-Gesetzgebung entsprechen.

Doch wer garantiert eigentlich, dass bei einem Produkt oder einer Dienstleistung die Norm eingehalten wurde? Im Rahmen der Produktprüfung tun dies die Produktzertifizierer – unabhängige Dritte wie die TÜV-Unternehmen (Konformitätsprüfung). Sie wiederum müssen ihre Kompetenz, solche Prüfungen normgerecht durchführen zu können, erst einmal nachweisen. Dies tun sie gegenüber dem staatlich autorisierten Akkreditierer – in Deutschland der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkkS).

Und wer prüft die Prüfer der Prüfer? Sie „beugen“ sich gegenseitig auf der vertraglich geregelten Basis der „Peer-Evaluation“. Auf europäischer Ebene geschieht dies durch die EA (European co-operation for Accreditation), weltweit durch die Organisationen IAF (International Accreditation Forum) und die ILAC (International Laboratory Accreditation Cooperation).

Auf nationaler Ebene leistet das Deutsche Institut für Normung (DIN) den wesentlichen Teil der Deutschen Normung. Der VdTÜV und die TÜV-Unternehmen entsenden Mitarbeiter in die DIN-Normungsausschüsse. Diese entsenden dann im Rahmen der internationalen Normung, als sogenannte Spiegelgremien, wiederum Vertreter in die ISO-Ausschüsse.

Auf internationaler Ebene ist der VdTÜV über seinen europäischen Dachverband, die International Confederation of Inspection and Certification Organisation (CEOC) eingebunden, die wiederum „Liason“-Partner der ISO ist. Durch das Engagement auf europäischer Ebene ist der VdTÜV auch in den Austausch mit den internationalen Organisationen der Akkreditierungsstellen und den Beratungsgremien der Akkreditierer im Rahmen der Regelsetzung eingebunden.

Der VdTÜV und seine Mitglieder werden sich auch künftig in der Normungsarbeit für hohe und international einheitliche Standards einsetzen. Denn die Sicherheit von technischen Produkten und das Vertrauen in die Qualität von Prozessen werden für Unternehmen zu Erfolgsfaktoren im globalen Wettbewerb.





### Der VdTÜV – ein starkes Gewicht im neuen Akkreditierungssystem

In Folge der europäischen „New Legislative Framework“ (765/2008/EG) ist in jedem Mitgliedsstaat nur noch eine nationale Akkreditierungsstelle zugelassen. In Deutschland wurde dazu die DAkkS neu gegründet und hat zu Beginn 2010 seine Tätigkeit aufgenommen. Sie hat damit die vielen privatwirtschaftlichen und öffentlichen Akkreditierungsstellen in Deutschland abgelöst. Der gesetzliche Auftrag lautet: Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen.

Nach der DIN EN ISO/IEC 17000 ist Akkreditierung definiert als „Bestätigung durch eine dritte Stelle, die formal darlegt, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die Kompetenz besitzt, bestimmte Konformitätsbewertungsaufgaben durchzuführen“. Oder in den Worten der DAkkS ausgedrückt: „Die Deutsche Akkreditierungsstelle prüft den Prüfer.“

Von der Akkreditierung profitieren Marktteilnehmer, Verbraucher und akkreditierte Stellen gleichermaßen. Zum einem können Unternehmen so der Kompetenz eines akkreditierten Prüfdienstleisters bei der verlässlichen Bewertung ihrer Waren und Dienstleistungen vertrauen. Des Weiteren vereinfacht die internationale Vergleichbarkeit von Prüfberichten oder Zertifikaten den Zugang zu nationalen und internationalen Märkten.

Auf nationaler Ebene arbeitet der VdTÜV intensiv in den regelsetzenden Gremien der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkkS) mit. Durch die Koordination der VdTÜV – über den Mitgliederbereich hinaus – konnte erreicht werden, dass ein TÜV-Vertreter in den Akkreditierungsbeirat (AKB) berufen wurde. Der Beirat ist im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) angesiedelt und beschließt die nationalen Regeln der Akkreditierung. Das Gremium unterstützt und berät die Bundesregierung in Fragen der Akkreditierung und legt die Positionierung der



Je weniger Handelshemmnisse, desto reibungsloser funktioniert der Warenverkehr.

DAkkS in den Gremien der internationalen Akkreditierungsorganisationen fest. Für den Verbraucher wächst mit der Akkreditierung das Vertrauen in Qualität und Sicherheit von Produkten und Dienstleistungen. Für Konformitätsbewertungsstellen ist die Akkreditierung durch die DAkkS Arbeitsvoraussetzung.

Um die Arbeit der Delegierten der Prüforganisationen auf EU-Ebene und der Beteiligten in den DAkkS-Gremien zu koordinieren, wurde 2011 das „Komitee Akkreditierung“ beim VdTÜV gegründet. Dadurch sollen eine schnelle Informationsweiterleitung und starke Position nach außen erreicht werden.

Darüber hinaus gilt es, nachhaltig die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen, um technische Regeln auch weiterhin auf einem hohen Niveau zu halten. Der VdTÜV und die TÜV-Unternehmen können an dieser Stelle auch weiterhin ihr jahrzehntelanges Fachwissen auf allen Ebenen der Normung erfolgreich einbringen. Denn Sicherheit und Qualität von Produkten und Dienstleistungen sind neben der wirtschaftlichen Herstellung der Schlüssel zum Erfolg auf dem nationalen und internationalen Markt. Hier gewinnt die Unabhängigkeit und Neutralität der Marke TÜV global an großer Bedeutung.



Kontakt:

Dr. Hans-Jürgen Beckmann

[hans-juergen.beckmann@vdtuev.de](mailto:hans-juergen.beckmann@vdtuev.de)

Telefon +49 30 760095-380

# VdTÜV-Merkblätter – Erfahrung und Wissen mit hohem Praxiswert



Einheitliche Prüfungen – Voraussetzungen für einen hohen Sicherheitsstandard.

Der einheitliche Umgang mit technischer Sicherheit zählt zu den wichtigsten Aufgaben des VdTÜV. Für die Praxis bedeutet das, konsequent an einer einheitlichen Durchführung der Technischen Überwachung zu arbeiten und gesammelte Anwendungshinweise für alle beteiligten Stellen zugänglich zu machen.

Die Merkblätter erfüllen hier eine wichtige Funktion. Zurzeit gibt es rund 180 gültige Merkblätter, die im Online-Shop des VdTÜV direkt bestellt werden können.

Angesichts der Bedeutung des Themas ist das Merkblatt zur Elektromobilität hochaktuell. Die Entwicklung von Elektro- und Hybridfahrzeugen bringt vielseitige Veränderungen zum Beispiel im Fahrzeugbau und in der Batterietechnik mit sich.

Die Merkblätter des Verbands der TÜV e. V. (VdTÜV) spiegeln das aktuelle Wissen über neueste technische Entwicklungen, über ihre möglichen Gefahren und die Anforderungen wider. Daraus können dann TÜV-Unternehmen, Hersteller und Betreiber Handlungsanweisungen für ihre tägliche operative Arbeit ableiten.

Die VdTÜV-Merkblätter gibt es für zahlreiche Prüf- und Genehmigungsverfahren im Industrie- und Mobilitätsbereich. Sie werden zu den unterschiedlichsten Fachgebieten wie beispielsweise Tankanlagen, Aufzügen, Druckbehältern, Fahrzeugen und Fahrzeugteilen herausgegeben.

Die Aufgabe des VdTÜV besteht darin, die branchenspezifischen Standards in Abstimmung mit den Fachexperten der TÜV-Unternehmen, dem Ordnungsgeber sowie den beteiligten Fachverbänden zu dokumentieren.

Das VdTÜV-Merkblatt „Elektrofahrzeuge“ ist notwendig, damit es für die Einzelgenehmigung von Elektrofahrzeugen in Deutschland eine bundesweit einheitliche Vorgehensweise gibt. Das Merkblatt setzt sich zum Ziel, die Anforderung für die Begutachtung von Elektro- und Hybridfahrzeugen zu definieren und Prüfverfahren festzulegen, um damit einheitliche Beurteilungskriterien zu schaffen. Als Fahrzeuge im Sinne des Merkblatts gelten sowohl umgerüstete Serienfahrzeuge, Fahrzeuge aus Kleinserien als auch Fahrzeuge, die aus Neu- und Gebrauchtteilen zusammengesetzt sind.

## Herausforderung Hochvolt-Technologie

Der Wechsel auf einen Hybrid- oder Elektroantrieb bedeutet mehr als den reinen Austausch eines Motors. Das gesamte Fahrzeug muss auf die neue Technologie abgestimmt sein. Der geringere Energievorrat erfordert

leichtere Konstruktionen der Fahrzeuge. Darüber hinaus müssen auch bei einem Batteriedefekt Minimalfunktionen – wie beispielsweise die Warnblinkanlage – funktionieren. Leistungsstarke Batterien und Hochspannung im Auto müssen zu neuen Sicherheitskonzepten führen, denn statt der herkömmlichen 12 Volt werden Antriebsspannungen bis zu 650 Volt verwendet. Das muss bei der Schulung von Servicekräften in den Werkstätten und dem Personal bei der Unfallrettung berücksichtigt werden.



Das VdTÜV-Merkblatt „Elektrofahrzeuge“ beschreibt die bundesweit einheitliche Vorgehensweise für die Einzelgenehmigung von Elektrofahrzeugen.

Das sind nur einige der Fragen, mit denen sich auch die Experten des VdTÜV und der TÜV-Unternehmen auseinandersetzen müssen. Denn genau wie ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor muss es auch mit Elektroantrieb über seinen gesamten Lebenszyklus hinweg nachprüfbar sicher sein. Das erfordert neue Inhalte für die Hauptuntersuchung.

Am Ende müssen Lösungen stehen, die mögliche Risiken und Gefahrenquellen im Umgang und Einsatz von Elektro- und Hybridfahrzeugen erkennen und entsprechend darauf reagieren. Die gesammelten Erkenntnisse werden im weiteren Schritt im „Merkblatt Elektromobilität“ dokumentiert, systematisch geordnet und allen Beteiligten zugänglich gemacht.

Die TÜV-Unternehmen sind die führenden Dienstleister, wenn es um die Zukunft der Elektromobilität geht – sei es bei der Typgenehmigung, der Entwicklung leistungsfähiger Batterien, Crashtests, Fahrzeugprüfung oder Kooperationen mit Hochschulen in der Forschung. Als Verband

der TÜV engagieren wir uns von Beginn an intensiv in der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE), die von der Bundesregierung ins Leben gerufen wurde, und koordinieren hier die Aktivitäten der Third-Party-Unternehmen.

Dieses Know-how des VdTÜV und seiner Mitglieder fließt auch unmittelbar in die Formulierung des Merkblatts „Elektrofahrzeuge“ ein. Es soll die bundesweit einheitlichen Anforderungen, Vorgehensweisen und Nachweise in Einzelgenehmigungsverfahren für Hybrid- und Elektrofahrzeuge sichern. Damit wird der VdTÜV in Kürze ein weiteres sachdienliches Merkblatt anbieten, in dessen Erarbeitung langjährige Erfahrung und fundiertes Fachwissen einfließen.

Die Merkblätter haben sich als zuverlässige „Sachinformations-Institution“ etabliert und erfreuen sich einer großen Akzeptanz in Fachkreisen und bei Genehmigungsbehörden. Aufgrund ihres praxisorientierten Ansatzes haben sie sich zu unverzichtbaren Arbeitsmaterialien entwickelt.



Kontakt:  
Frank Schneider  
frank.schneider@vdtuev.de  
Telefon +49 30 760095-370



# Mit TÜVIS digital immer auf dem neuesten Stand



Der Wissenskatalog wurde 1971 ins Leben gerufen, richtet sich speziell an Verbandsmitglieder und deckt alle Arbeitsgebiete ab, in denen TÜV-Unternehmen tätig sind. Das Regelwerk kann von den Mitgliedern exklusiv im Abonnement bezogen werden.

Die enge Zusammenarbeit des Verbands mit den TÜV-Unternehmen ermöglicht den intensiven Austausch zwischen TÜVIS-Herausgebern und -Nutzern: Die Anregungen und das Feedback aus den Häusern werden direkt in das TÜVIS aufgenommen und umgesetzt. Darüber hinaus schlägt sich der fachliche Austausch aus der internen und externen Gremienarbeit im TÜVIS nieder. Dadurch werden in der Zusammenstellung der Dokumente neue Entwicklungen und Prüfmärkte frühzeitig berücksichtigt. Die TÜVIS-Abonnenten sind so immer einen Wissensschritt voraus.

## Expertenwissen digital perfekt aufbereitet

Seit mehr als 40 Jahren begleiten die TÜVIS-Unterlagen die Sachverständigen: Sie werden zur Aus- und Fortbildung in den TÜV-Unternehmen genutzt und dienen den Sicherheitsexperten in ihrer täglichen Arbeit als Nachschlagewerk. Neben Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien und sonstigen technischen Vorschriften ent-

halten die Dokumente auch die Ergebnisse des Erfahrungsaustauschs in den VdTÜV-Fachgremien in Form von Merkblättern, Auslegungen und Erläuterungen. Diese Unterlagen dokumentieren den Erfahrungsaustausch in den Fachgremien. Sie sind ein Resultat gesammelter Erfahrung und gebündelten Wissens aus dem Prüfwesen.

Effizientes Wissensmanagement ist eine Kernkompetenz des VdTÜV. Um seine Mitglieder umfassend über die neuesten Entwicklungen auf dem Gebiet der Technischen Überwachung zu informieren, gibt der Verband eine umfangreiche Dokumentensammlung – das TÜV-Informationssystem TÜVIS – heraus.

Aktuell liegt das Regelwerk als Loseblattsammlung vor und umfasst rund 100 Ordner. Es enthält ca. 80.000 gedruckte Seiten, von denen jährlich etwa 10.000 aktualisiert werden. Um diese Datenbasis noch schneller und direkter nutzen zu können, wird die Papiersammlung künftig auch digital



verfügbar sein. Die dafür notwendige Digitalisierung aller Papierunterlagen der Sammlung ist mittlerweile weitestgehend abgeschlossen.

Begleitet wird diese Transformation vom Arbeitskreis „TÜVIS digital“. Er besteht aus Vertretern der Mitgliedsunternehmen, die sich fachlich oder als Distributoren mit dem TÜVIS befassen sowie aus der TÜVIS-Redaktion. Sein Ziel: TÜVIS digital soll im engen Austausch mit seinen Nutzern entstehen, um ihre Ansprüche an das neue Medium von Anfang an zu berücksichtigen.

#### **Medienwechsel – vom Papier zum PDF**

Ende des vergangenen Jahres kam der Arbeitskreis zum ersten Mal zusammen. Zunächst wurde den Mitgliedern ein detailliertes Konzept für TÜVIS digital vorgestellt. Der VdTÜV präsentierte zudem eine Testversion der CD-ROM. Ihre Funktionalität und Optik orientiert sich am Gremienportal des Verbands, das auch den meisten TÜVIS-Nutzern vertraut ist und wodurch der Umgang erleichtert wird. Die bestehenden Loseblattsammlungen wurden kommentiert und eine Bedarfsanalyse der TÜV-Mitglieder für neue TÜVIS-Bezugsformen vorgenommen, auf Basis derer der VdTÜV aktuell ein neues Preismodell entwickelt. Um sich über die Erfahrungen beim Wechsel vom Papier zum PDF auszutauschen, wird sich der Arbeitskreis „TÜVIS digital“ künftig in zeitlich loser Folge treffen. Hierdurch kann der VdTÜV auch weiterhin die praktischen Erfahrungen der Nutzer aufnehmen und innerhalb des TÜVIS umsetzen.

#### **Digitale Form steigert die Effizienz, reduziert Kosten und spart Zeit**

Die Vorteile der Digitalisierung des TÜVIS-Wissenspools liegen auf der Hand: Allem voran geht es darum, die Effizienz durch die vereinfachte Distribution der digitalen Daten zu steigern und damit die Kosten gegenüber der Papiersammlung zu reduzieren. Außerdem entfällt das langwierige und fehleranfällige Einsortieren in die Loseblattordner und der Zugriff auf Daten ist jederzeit und ortsunabhängig möglich. Diese liegen immer vollständig vor, benötigen wenig Platz und gewährleisten den Nutzern damit hohe Informationssicherheit.

Ein weiterer Vorteil: Der vereinfachte Zugriff auf das digitale TÜVIS macht zusätzliche kostenpflichtige technische Informationsportale überflüssig. Selbst in Hochsicherheitsbereichen ohne Internetzugang kann auf die digitalen TÜVIS-Unterlagen zugegriffen werden – denn die Nutzung wird auch offline möglich sein.

Ein weiterer Pluspunkt: die komfortable und schnelle Auffindbarkeit der Dokumente und relevanten Passagen per Volltextsuche, die schon jetzt für den Großteil der digitalisierten Unterlagen genutzt werden kann. Selbstverständlich wird auch auf die Datensicherheit größter Wert gelegt. Das digitale Archiv wird auf mehreren Servern des VdTÜV gespiegelt und ist damit vor Datenverlusten geschützt.

Sachverständige, die zuverlässige und fundierte Informationen benötigen, vertrauen auf TÜVIS. Die einzelnen Bände sind thematisch gebündelt und werden laufend inhaltlich auf ihre Praxistauglichkeit hin bewertet und kommentiert. Mit TÜVIS digital erhalten die Abonnenten nun die wichtigsten technischen Vorschriften und Daten optimal aufbereitet – auf einen Blick und unabhängig von Zeit und Ort.

Im weiteren Projektverlauf werden auf vielfachen Wunsch der Mitgliedsunternehmen die rechtlichen Grundlagen von Netzlizenzen geprüft, damit die Mitgliedsunternehmen mittelfristig die TÜVIS-Unterlagen in ihre eigenen Rechnernetze integrieren können und die Installation einzelner CD-ROMs entfällt. Weiterhin wäre es dann ebenso denkbar, Dokumente für ganze Benutzergruppen und vor allem tagesaktuell freizuschalten. Das würde den Mehrwert für den Abonnenten weiter erhöhen.

**Für Juni 2011 ist ein Treffen geplant, bei dem sich der Arbeitskreis „TÜVIS digital“ intensiv über die bisherigen Erfahrungen mit dem digitalen Wissenspool austauschen wird.**



**Kontakt:**  
Claudia Tautorus  
claudia.tautorus@vdtuev.de  
Telefon +49 30 760095-420



**Kontakt:**  
Kaja Kruse  
kaja.kruse@vdtuev.de  
Telefon +49 30 760095-450

# Modernes Innovationsmanagement sichert TÜV-Kunden Wettbewerbsvorsprung



Innovationen – hier das Beispiel Digitalkamera – eröffnen neue Perspektiven. Die TÜV sind dabei Partner nahezu aller Branchen.

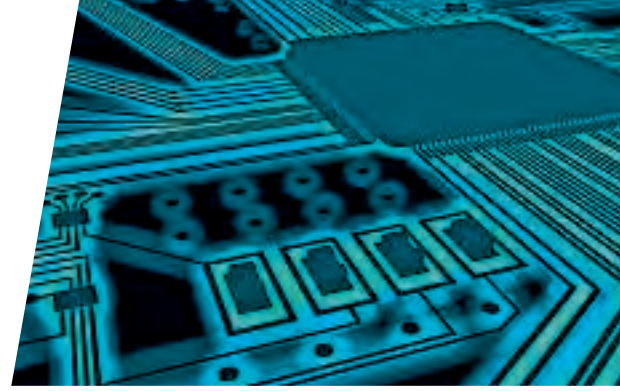
„Man muss den Brunnen zu graben beginnen, bevor der Durst kommt.“ Dieser Satz bringt es auf den Punkt: Es werden nur die Unternehmen überleben, denen es gelingt, stetig Innovationen zu generieren und diese erfolgreich im Markt zu platzieren. Oder anders formuliert: Nur wer dem Wettbewerb immer einen Schritt voraus ist, wird langfristig erfolgreich sein.

Durch Globalisierung und die rasante Entwicklung des technischen Fortschritts sind Unternehmen sich ständig verändernden Märkten, Produkten, Kunden- und Dienstleistungsverhalten ausgesetzt. Die Innovationszyklen werden immer kürzer und fordern die Marktteilnehmer fortwährend zu neuen Ideen und Konzepten auf.

Trends werden aber auch in den politischen Entscheidungszentren in Berlin und in besonderem Maße in Brüssel geboren. Die europäische Gesetzes- und Verordnungspolitik führt zu regulativen Veränderungen auf den Märkten – begleitet von Anpassungen durch die europäische Harmonisierungspolitik. Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Anwendbarkeit von Produkten und Dienstleistungen müssen so immer mehr den harmonisierten Regeln angepasst werden.

Der Verband der TÜV e.V. (VdTÜV) bietet seinen Mitgliedern eine ideale Plattform, um Innovationen, Trends und neue Märkte frühzeitig zu erkennen. Durch ein intensives Monitoring aller legislativen Prozesse in Brüssel und Berlin kann der Verband seine Mitglieder frühzeitig über aktuelle Themen und legislative Vorhaben informieren. Daraus folgend lassen sich so themenbezogenen Positionen formulieren, die das Fachwissen der Experten bündeln, den TÜV-Mitgliedern zur Verfügung gestellt werden und die Grundlage der Interessenvertretung des VdTÜV darstellen.





### **Innovative Produkte für erfolgreiche Kunden**

So, wie sich Rahmenbedingungen durch Gesetze, Verordnungen und Richtlinien verändern, so wandeln sich auch der Markt und die Bedürfnisse der Kunden. Auf diese Veränderungen reagieren die VdTÜV-Mitglieder schnell und sensibel. Mit zukunftsweisenden neuen Produkten und Dienstleistungen sorgen sie dafür, dass ihre Kunden dem Wettbewerb „immer einen Schritt voraus“ und Endverbraucher damit stets auf der „sichereren Seite“ sind.

Der Hintergrund für den ständig wachsenden Innovationsdruck ist die Öffnung der Prüfmärkte – einhergehend mit der Liberalisierung und Globalisierung des Prüfgeschäfts. Bereits in den 1980er-Jahren entstand im Bereich der periodischen Fahrzeugüberwachung ein massiver Wettbewerb. Mittlerweile ist auch im klassischen Kerngebiet der Prüfung von Industrieanlagen und Kraftwerken das Monopol gefallen und der Wettbewerb nimmt stetig zu.

Die TÜV-Unternehmen begreifen diese neue Marktsituation als Chance, die sich daraus ergebenden Potenziale effektiv für Kunden und Verbraucher zu nutzen. Gemeinsam mit ihren Kunden wachsen sie in neue Märkte und entwickeln innovative und nachhaltige Dienstleistungen.

Mit ihrer über Jahrzehnte gewachsenen Erfahrung als kompetente technische Dienstleister nutzen die TÜV-Unternehmen ihr Know-how und sind mittlerweile in allen sicherheitsrelevanten Bereichen der richtige Ansprechpartner.

### **Brennpunkt Marktentwicklung**

Das Beispiel „Fotokamera“ zeigt deutlich, wie wichtig Innovationen für ein Unternehmen sind. Wer die Absatzzahlen von Analog- und Digitalkameras in den letzten fünf Jahren betrachtet, erkennt zwei Dinge: Zum einen hat eine Veränderung des Markts zugunsten des neuen Produkts „Digitalkamera“ stattgefunden. Zum anderen hat sich die Nachfrage nach Kameras nahezu verdoppelt.

Dieses Beispiel ist sicherlich nicht übertragbar auf jede TÜV-Dienstleistung. Sie zeigt aber eindeutig, wie notwendig es ist, den Innovationsmotor immer wieder anzukurbeln und beständig am Laufen zu halten. Denn ohne Innovation sind Wachstum und Wertsteigerung nicht möglich.

### **Dauerhafte Innovationskultur schaffen**

Nur mit einem dynamischen und zuverlässigen Innovationsmanagement können sich der VdTÜV und seine Mitglieder auch in Zukunft als neutrale und kompetente Dienstleister im globalen Markt behaupten.

Die Experten müssen und werden gemeinsam unbekannte Wege beschreiten, um Neues zu schaffen. Dabei werden sie es aber nicht versäumen, sich auch weiterhin auf ihre traditionelle Kompetenz zu stützen. Auch in Zukunft werden sie für die Sicherheit und Qualität von neuen und bestehenden Produkten, Systemen und Dienstleistungen Sorge tragen.

Der VdTÜV fungiert für seine Mitglieder als „Innovationsradar“, der kompetente Hilfestellung gibt, um aus den Veränderungen der nationalen und europaweiten Gesetzgebung sowie Markttrends neue Produkt- und Dienstleistungs Ideen zu entwickeln. Als neutraler Partner kann der VdTÜV seine Mitglieder bei der Umsetzung dieser Ideen in neue Produkte und Dienstleistungen für Kunden und Endverbraucher unterstützend begleiten. So schafft der VdTÜV geeignete Rahmenbedingungen für eine dauerhafte Innovationskultur in den Mitgliedsunternehmen. Darüber hinaus verfolgt er das Ziel, neue Innovationsquellen zu erschließen und die Zusammenarbeit mit flexiblen Innovationsnetzwerken nachhaltig zu vertiefen.

Den letzten operativen Schritt müssen die TÜV-Unternehmen dann aber selbst gehen. Sie sind gefragt, den richtigen Weg zu finden, damit ihre Kunden dem „Wettbewerb immer einen Schritt voraus“ und Endverbraucher „immer auf der sicheren Seite“ sind.



Kontakt:

Frank Schneider

frank.schneider@vdtuev.de

Telefon +49 30 760095-370



# VdTÜV-Online-Portale bieten Mitgliedern maßgeschneiderte Informationen



Eine Plattform, zielgruppengerichtete Informationen und eine wertvolle Unterstützung bei der täglichen Arbeit – das alles bietet das Online-Portfolio des Verbands der TÜV e.V. (VdTÜV) seinen Mitgliedern und den Mitarbeitern der vom VdTÜV geführten Gremien.

Für alle relevanten Themen der Technischen Überwachung gibt es das passende Informationsportal. Außerdem online verfügbar: Technische Regeln und die Inhalte zur Gremienarbeit. Ergänzt werden

diese Services durch einen exklusiven Mitgliederbereich und eine Teilegutachten-Datenbank. Das Online-Angebot ermöglicht den Benutzern darüber hinaus, untereinander in Kontakt zu treten, um Erfahrungen auszutauschen oder beim Erstellen von Merkblättern mitzuarbeiten. Ein großer Vorteil für den Anwender der Portallösung des VdTÜVs ist genau diese gebündelte Informationsbereitstellung. Auf alle für den Benutzer freigeschalteten Bereiche kann mit nur einem einzigen Zugangscode – bestehend aus Benutzernamen und Passwort – zugegriffen werden.

## Wissen sammeln, bündeln und zugänglich machen – die Aufgabe der VdTÜV-Portale

### Technische Regeln

161 Bauteilprüfblätter, 58 Werkstoffblätter, 18 TÜVIS-Änderungsdienste, 17 Merkblätter, sieben AD 2000-Merkblätter, drei Änderungsdienste des Loseblattwerks Betriebssicherheit und ein Band „Recht & Technik“ – das sind die neuen Publikationen im Geschäftsjahr 2010/2011. Mit allen anderen heute gültigen Dokumenten sind sie im Bereich „Technische Regeln“ zusammengefasst.

Alle Regelwerke und Veröffentlichungen können als Papier- oder PDF-Version bequem im Online-Shop bestellt werden. Über einen Newsletter erhalten Interessierte des Weiteren schnell und fachspezifisch Neuigkeiten aus erster, kompetenter und neutraler Hand.

Zurzeit arbeitet der Verband an Verbesserungen bei der Benutzerverwaltung. Künftig soll unter anderem die Eingabe zusätzlicher Bestellhinweise, wie eigene Bestellnummern oder Kostenstellen, ermöglicht werden. Zudem kann ein Kunde in Zukunft mehrere Adressen in seinen Stammdaten hinterlegen, um so z.B. konzernweite Bestellungen mit verschiedenen Lieferadressen auslösen zu können.

### Gremienportal

Das Gremienportal ist in seiner Funktion mit einem sozialen Netzwerk vergleichbar. Nach der Anmeldung erhält der Nutzer eine Übersichtsliste aller Gremien, in die er als Mitglied eingeladen wurde. Alle Gremienseiten sind dabei nach derselben Struktur aufgebaut, so dass eine schnelle Orientierung möglich ist.

Bereits auf der Startseite jedes Gremiums befinden sich die aktuellsten Dokumente und Gesprächsbeiträge der Mitglieder. Der Nutzer kann somit ohne Umwege in die Kommunikation eingreifen und einen eigenen Kommentar abgeben. Darüber hinaus sind alle Gremiendokumente, wie z.B. Sitzungsprotokolle oder Beratungsunterlagen, verfügbar und relevante Termine, Links sowie die Kontaktdaten des Gremienbetreuers angegeben. Nicht zuletzt kann sich der Benutzer auf Wunsch über die Neuerungen in seinen Gremien per E-Mail informieren lassen.

### Mitgliederbereich

Der Mitgliederbereich ist exklusiv den Mitarbeitern der Mitgliedsunternehmen vorbehalten. Es ist eine Übersicht über alle Gremien, ihre Aktivitäten und die Kontaktdaten der jeweiligen Ansprechpartner hinterlegt. Außerdem erhalten Mitglieder über die Verbandsnachrichten aktuelle Informationen zu allen relevanten Arbeitsbereichen der Technischen Überwachung. Darüber hinaus gibt es ein intensives Monitoring aller legislativen Prozesse in Brüssel und Berlin. In den Informationen für die Verwaltungsebene sind Hintergrundartikel zu allen aktuellen rechtlichen Arbeitsgebieten wie z.B. Arbeits-, Marken- oder Internetrecht enthalten. Alle Services können auch über Newsletter kostenfrei abonniert werden.

### Merkblattpflege 1165 und 1253

In diesem Portal haben Mitarbeiter der TÜV-Unternehmen die Möglichkeit, die „Liste der vom TÜV anerkannten Hersteller nach AD 2000-Merkblatt HP 0, TRD 201, EN ISO 3834 und sonstigen Technischen Regeln“ und die „Liste der vom TÜV anerkannten Hersteller von Werkstoffen“ zu pflegen.



Der große Vorteil besteht darin, dass Daten stets tagesaktuell sowie zeit- und ortsunabhängig gepflegt werden können. Die einzige Voraussetzung ist ein Internetanschluss. Darüber hinaus entfällt das umständliche Ausfüllen von Formblättern und Übertragungsfehler bei der Datenübernahme werden vermieden.

### Teilegutachten(TGA)-Datenbank

Der Zugang zur TGA-Datenbank ist beteiligten Prüflaboren (Technischen Diensten) und Auditoren des VdTÜVs vorbehalten. Die Mitarbeiter der Technischen Dienste können zeit- und ortsunabhängig ihre Teilegutachten in die Datenbank einstellen, welche anschließend von den VdTÜV-Auditoren anhand einer festgelegten Checkliste bewertet werden. Diese Vorgehensweise wurde im Rahmen der 2009 ins Leben gerufenen Qualitätsoffensive des VdTÜV festgelegt, um den Qualitätsstandard der Teilegutachten zu ermitteln und gegebenenfalls zu verbessern. Teilegutachten sind in Deutschland bei allen vom Serienzustand abweichenden Fahrzeugen notwendig.

Die TGA-Datenbank gibt jederzeit Aufschluss über laufende Vorgänge und die damit verbundenen Fragestellungen. Eine im Hintergrund mitgeführte Statistik ermöglicht zuverlässige Aussagen über Fehlerhäufigkeiten und -arten. Sie wird den Technischen Diensten zur Verfügung gestellt und ist zudem die Basis für eine jährliche, anonymisierte Auswertung über alle Dienste.

### Bestehende Portale ausbauen, neue Portale aufbauen

Die VdTÜV-Online-Portale bieten den Mitarbeitern vielfältige Anwendungsmöglichkeiten. Dazu zählen unter anderem die intuitive Benutzerführung in allen Bereichen, individuelle Benachrichtigungsfunktionen, RSS-Feeds sowie die zeit- und ortsunabhängige Verwaltung.

Der VdTÜV wird auch in Zukunft weiter daran arbeiten, seinen Mitgliedern und den Mitarbeitern in den VdTÜV-geführten Gremien zeitnah umfassende Informationen rund um das Thema Technische Überwachung zur Verfügung zu stellen. Aktuell befinden sich eine neue Anwendung für die Bauteilzertifizierung und ein kerntechnisches Portal im Aufbau.

### Bauteilzertifizierung

Bei der Bauteilzertifizierung handelt es sich um eine vorweggenommene Prüfung auf Eignung und Zuverlässigkeit, die den Zugelassenen

Überwachungsstellen (ZÜS) die abschließende Prüfung vor Inbetriebnahme erleichtert.

Über das Portal „Bauteilzertifizierung“ sollen in Zukunft TÜV-Unternehmen für Hersteller von Bauteilen für Druckgeräte oder Gefahrgut schnell und unkompliziert eine Bauteilzertifizierung beantragen bzw. verlängern können. Bisher erfolgen die Anträge mit Medienbrüchen per E-Mail oder Post und sind dabei zudem oft unvollständig.

Durch das Portal sollen mehr Transparenz und ein schnellerer Zertifizierungsablauf erreicht werden: Eingegangene Dokumente werden z.B. umgehend auf ihre Vollständigkeit hin überprüft und der Auftraggeber hat jederzeit die Möglichkeit, den Status der Zertifizierung abzufragen.

Das Projekt befindet sich noch in der Konzeptionsphase. Der offizielle Start ist für den Jahreswechsel 2011/2012 geplant.

### Kerntechnisches Portal

Im „Kerntechnischen Portal“ sollen drei Bereiche abgebildet werden:

- die „Prüfung von Serienbauteilen nach Weisungsbeschluss 35“
- die „Liste der im Herstellerwerk eingesetzten Sachverständigen ... für kerntechnische Aufträge“
- die Liste „Anlagenbezogene Ansprechpartner für den Werkssachverständigen bei der nach § 19 Atomgesetz beauftragten TÜO“

Die Inhalte für die drei Bereiche werden derzeit vom VdTÜV gepflegt und von der TÜV NORD EnSys Hannover GmbH & Co. KG auf Basis einer Oracle-Datenbank betrieben. Es ist geplant, die Datenbank in das browsergeschützte Portal des VdTÜV zu überführen.

Das Projekt befindet sich derzeit in der Pflichtenheftphase und wird voraussichtlich im zweiten oder dritten Quartal 2011 an den Start gehen.



Kontakt:

Claudia Taurus

claudia.taurus@vdtuev.de

Telefon +49 30 760095-420



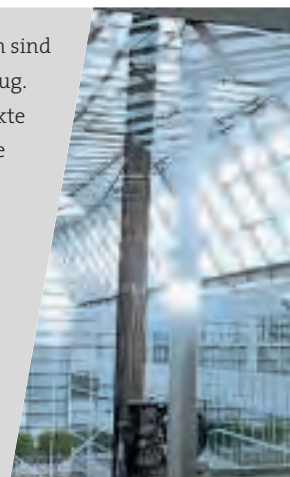
# Aufzugsanlagen in Deutschland müssen sicherer werden



Ein Leben ohne Aufzugsanlagen? In unserer modernen Welt nicht mehr vorstellbar. Gleichgültig, ob für den Transport von Menschen oder Lasten: Aufzüge sind in unserem Alltag selbstverständlich. Und genauso selbstverständlich ist das allgemeine Empfinden, dass diese Anlagen sicher sind, rund um die Uhr einwandfrei funktionieren und von jedermann – vom Kind bis zum behinderten Menschen – bedient und benutzt werden können. Was dabei übersehen wird: Aufzüge sind heute keine einfachen Hebevorrichtungen mehr. Sie sind vielmehr komplexe – überwachungsbedürftige – Anlagen. Und das aus gutem Grund: Laut Mängelstatistik weist jede zweite Aufzugsanlage in Deutschland Mängel auf, knapp fünf Prozent der Aufzugsanlagen haben sogar sicherheitserhebliche oder gefährliche Mängel.

Um die Sicherheit und Funktionstüchtigkeit von Aufzugsanlagen zu gewährleisten, bedarf es klarer Regelungen für Wartung und Prüfung. Der Arbeitskreis der Zugelassenen Überwachungsstellen im Bereich der Aufzugsanlagen (AK ZÜS 2 „Aufzugsanlagen“) hat bereits im April 2007 die statistische

Aufzugsanlagen sind nicht sicher genug. Technische Defekte sind die häufigste Unfallursache.





Wiederkehrende Prüfungen an Aufzügen durch unabhängige Dritte steigern die Sicherheit erheblich.

Auswertung der Schadensfälle und Unfälle beschlossen Seither wird die Statistik beim VdTÜV erstellt und ausgewertet. Insgesamt sind seit 2007 218 Schadensfälle und Unfälle in der Statistik verzeichnet.

Allein im Jahr 2010 sind beim VdTÜV 81 Meldungen eingegangen. Es ereigneten sich dabei im Einzelnen:

- Eine tödliche Verletzung. Ein Toter wurde im Schacht gefunden.
- 72 Unfälle. Betroffen waren 50 Benutzer, neun Kinder, vier Behinderte, drei Monteure und sechs Sonstige (Hausmeister, Aufzugswärter, Haus-techniker, Instandhalter, Prüfer, Bauarbeiter)
- 18 Schadensfälle bzw. gefährliche Zustände ohne Personenschaden

Als häufigste Unfallursache stellten sich mit 44 Prozent technische Defekte heraus. Dazu zählen Schäden/Brandschäden an der Elektrik (15 Prozent), Notrufe von Eingeschlossenen (acht Prozent), Pufferfahrten (sieben Prozent) und Probleme mit der Türverriegelung (drei Prozent).

Zweithäufigste Ursache mit einem Anteil von 27 Prozent waren schließende und öffnende Türen. Dadurch kam es zu Quetschungen, Einklemmungen und ähnlichen Verletzungen.

In weiteren zwölf Prozent der Fälle führte unbündiges Anhalten zu Stürzen aus oder in den Fahrkorb.

#### Wiederkehrende Prüfungen sorgen für Sicherheit

Da nur etwa 15 Prozent der Schadensfälle und Unfälle dem Verband mitgeteilt werden, kann diese Statistik nur als Indikator gesehen werden und die Bedeutung der Prüfung durch unabhängige Dritte unterstreichen.

Wiederkehrende Prüfungen durch unabhängige Dritte führen zu einer konsequenten Mängelbeseitigung und sorgen für das hohe Sicherheitsniveau von Aufzugsanlagen in Deutschland. Gäbe es sie nicht, würden sicherheitserhebliche und gefährliche Mängel an Aufzugsanlagen zwangsläufig ansteigen.

Der Betreiber von Aufzugsanlagen wird durch die wiederkehrenden Prüfungen dazu angehalten, die notwendigen Wartungsarbeiten konsequent durchzuführen und die Anlage nicht auf Verschleiß zu fahren. Mehr noch: Wiederkehrende Prüfungen an überwachungsbedürftigen Aufzugsanlagen bringen für die Betreiber sowohl Anlagen- als auch Rechtssicherheit. Das bedeutet: Wenn es zu einem Unfall kommt und der Anlagenbetreiber nachweisen kann, dass er alle Prüf- und Wartungsmaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt hat, muss er in der Regel keine rechtlichen Folgen befürchten. Darüber hinaus bringt eine sichere Anlage für den Betreiber auch wirtschaftliche Vorteile, da sie für Nutzer jederzeit verfügbar ist. Zudem können die Zugelassenen Überwachungsstellen unabhängige und fachlich fundierte Aussagen zum technischen Zustand gegenüber dem Betreiber und der Wartungsfirma treffen. Damit lassen sich mögliche Fehleinschätzungen bei den Instandhaltungskosten vermeiden.

Der VdTÜV und die ZÜS werden sich auch in Zukunft dafür einsetzen, dass Aufzugsanlagen ein hohes Sicherheitsniveau aufweisen und Schäden sowie Unfälle soweit wie nur irgend möglich vermieden werden. Deshalb wird der VdTÜV auch zukünftig die Statistik fortführen und veröffentlichen. Ziel ist es, die Basis des Datenmaterials zu verbreitern und die Statistik dadurch noch verlässlicher zu gestalten.



Kontakt:  
Ernst-August Siekhans  
ernst.siekhans@vdtuev.de  
Telefon +49 30 760095-550



# Anlagensicherheits-Report deckt deutliche Mängel auf



Um dem Thema Anlagensicherheit eine größere Aufmerksamkeit zu geben, haben die TÜV 2010 erstmals einen Anlagensicherheits-Report veröffentlicht.

Die Daten basieren auf den ausgewerteten ZÜS-Prüfungen des vergangenen Jahres. Dabei werden – soweit vorhanden – die Anlagenzustände vor Prüfungsbeginn berücksichtigt. Ergänzt wird der Bericht durch thematisch zugehörige Fachartikel.

Um dem wichtigen Thema Anlagensicherheit noch mehr Aufmerksamkeit zu widmen, gibt es 2011 erstmals einen Award in den drei genannten Anlagenbereichen. Damit werden beispielhaft Unternehmen für vorbildliches Anlagensicherheitsmanagement ausgezeichnet. Eine unabhängige Jury aus Fachleuten der ZÜS sichtet und bewertet die Vorschläge nach festgelegten Kriterien.

Sichere Anlagen spielen im täglichen Leben eine wesentliche Rolle und werden von der allgemeinen Öffentlichkeit als selbstverständlich betrachtet. Um diesem Thema in der Fachwelt eine größere Bedeutung zu geben, haben die TÜV beschlossen, jährlich einen Anlagensicherheits-Report in Anlehnung an den TÜV-Autoreport zu veröffentlichen. Der erste Report ist 2010 erschienen. Er präsentiert Fakten und Zahlen rund um die Anlagensicherheit, stellt Erkenntnisse aus dem Mängelgeschehen im Bereich der Aufzüge exemplarisch dar und bewertet sie. Der Report wurde zusammen mit dem VdTÜV-Jahresbericht veröffentlicht und parallel über die VdTÜV-Homepage zum Download angeboten.

Aufgrund der guten Resonanz haben die Zugelassenen Überwachungsstellen (ZÜS) beschlossen, diesen von den 13 unabhängigen Prüfstellen (Third Party) getragenen Report künftig jährlich gemeinsam herauszugeben. Der nächste Report erscheint im Herbst 2011 und enthält die Mängelreporte der drei Anlagenarten Aufzüge, Druckgeräte (Dampf und Druck) sowie explosionsgefährdete Bereiche für entzündliche, leicht entzündliche und hochentzündliche Flüssigkeiten.

## Betriebssicherheitsverordnung bringt rechtliche Sicherheit

Trotz moderner Technik und niedriger Unfallzahlen geht von überwachungsbedürftigen Anlagen nach wie vor ein erhebliches Gefährdungspotenzial aus. Dies belegt der Anlagensicherheits-Report 2010 eindeutig. Zugleich hat er aber auch gezeigt: durch entsprechende Maßnahmen kann das Unfallrisiko stark reduziert werden.

Eine Grundvoraussetzung dazu sind regelmäßig wiederkehrende, unabhängige Prüfungen durch fachlich kompetente Überwachungsstellen: den ZÜS. Ihre Erfahrungen und die Mitwirkung des Verbands der TÜV e.V. (VdTÜV) als Plattform für den Informationsaustausch stellen ein hohes, gleichmäßiges Sicherheitsniveau sicher.

Deshalb werden im Anlagensicherheits-Report auch nicht nur die Ergebnisse präsentiert, sondern zugleich auch die Entwicklungen in der Sicherheitstechnik aufgezeigt. Betreiber erfahren damit, wie sie ihre Anlagen wirtschaftlich und zugleich auch sicher betreiben.

Zahlreiche Sicherheitsmängel wurden aufgedeckt.







Die ZÜS als kompetente Überwachungsstellen leisten ihren wichtigen Beitrag dazu, dass überwachungsbedürftige Anlagen sicher sind.

Ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu sicheren Anlagen unter europarechtlichen Gesichtspunkten erfolgte mit dem Inkrafttreten der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) am 3. Oktober 2002.

Mit dieser Verordnung verfolgt der Gesetzgeber unter anderem die nachfolgenden fünf Ziele:

- Das Sicherheitsniveau bei den überwachungsbedürftigen Anlagen weiter zu erhalten und auszubauen
- Die Verpflichtung für den Arbeitgeber, nur sichere Arbeitsmittel zur Verfügung zu stellen
- Deregulierung
- Klare Trennung zwischen Hersteller- und Betreiberpflichten
- Mehrfachregelungen – z.B. seitens Inverkehrbringen und Betrieb – zu beseitigen

Auf diesem Wege soll einerseits das hohe Sicherheitsniveau weiter gehalten werden. Andererseits wird den Anlagenbetreibern aber auch mehr Freiheit und damit auch mehr Eigenverantwortung gegeben.

Dazu brauchen die Anlagenbesitzer kompetente und neutrale Unterstützung der zugelassenen Überwachungsstellen. Ein zentrales Element der Verordnung ist nämlich die Verpflichtung, die eigene Anlage auf dem aktuellen Stand der Technik zu halten und zu betreiben.

Das bedeutet im Detail: Der Anlagenbesitzer muss zunächst alle von seiner Anlage ausgehenden Gefährdungspotenziale ermitteln. Daraufhin hat er die Aufgabe, alle notwendigen Maßnahmen einzuleiten und diese auf ihre Wirksamkeit hin zu kontrollieren, um seine Beschäftigten und Dritte zu schützen.

#### **Anlagensicherheit muss auch in Zukunft weiter verbessert werden**

Die Betriebssicherheitsverordnung war ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, weitere müssen auf Basis der Erfahrungen folgen. Der Mängelreport „Aufzüge“ im Anlagensicherheits-Report 2010 weist auf,

dass mehr als jeder zweite Aufzug in Deutschland Schwächen hat – ein alarmierendes Ergebnis.

Gerade deshalb ist die wiederkehrende Prüfung durch unabhängige Dritte unerlässlich. Die Sicherheitspflicht darf nicht allein bei den Betreibern liegen, denn ob alle den Anforderungen nachkommen, bleibt ungewiss. Gleichzeitig kann unterstellt werden, dass bei einer freiwilligen Prüfung aus Zeit- und Kostengründen einige Anlagen auf Verschleiß gefahren werden und so die Anlagensicherheit auf ein nicht mehr ausreichendes Sicherheitsniveau absinkt – mit unabsehbaren Folgen.

Darüber hinaus ist ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch zwischen den ZÜS unerlässlich. Der VdTÜV blickt auf eine über 125-jährige Erfahrung im Bereich des Zusammentragens und der Auswertung von Erkenntnissen aus Anlagenprüfungen zurück. Wird dieser Informationsaustausch vernachlässigt, steigt die Gefahr, dass sich schwere Unfälle und Schäden wiederholen, die bei ausreichender Kommunikation vermeidbar wären.

Anlagen müssen sicher sein. Das ist ein gesellschaftlicher Konsens. Kompromisse auf Kosten der Sicherheit dürfen nicht gemacht werden – weder auf Kosten der physischen noch auf die der ökonomischen Sicherheit. Alle Beteiligten – Betreiber, Beschäftigte, Dritte, Legislative (Staat) und Exekutive (Länder) – müssen darauf vertrauen dürfen. Der jährliche ZÜS-Anlagensicherheits-Report und die ZÜS-Anlagensicherheits-Awards sollen diese Bedeutung weiter unterstreichen.

**Nicht ohne Grund gehören Aufzüge, Druckbehälter, Dampfkessel und explosionsgefährdete Anlagen zu den überwachungsbedürftigen Anlagen. Nur wenn die beanstandeten Mängel konsequent aufgezeichnet, zusammengefasst, bewertet und daraus die richtigen Konsequenzen gezogen werden, können Fehlentwicklungen schnell erkannt und behoben werden. Die kompetenten ZÜS leisten ihren Beitrag dazu und der Anlagensicherheits-Report macht diese verantwortungsvolle Tätigkeit transparent.**



Kontakt:

Jochem Graßmuck

jochem.grassmuck@vdtuev.de

Telefon +49 30 760095-500

# Erster Bus-Report vorgelegt: Sicherheitsniveau bei Bussen muss weiter verbessert werden

Achsenprobleme, mangelhafte Bremsen und schlechte Beleuchtung – jeder achte Bus in Deutschland weist erhebliche Mängel auf. Nur die Hälfte aller Reise- und Linienbusse in Deutschland ist in einem einwandfreien Zustand. So lautet das ernüchternde Ergebnis des ersten TÜV-Bus-Reports 2010/2011.

Deutschlandweit sind mehr als fünfeinhalb Milliarden Fahrgäste pro Jahr mit dem Bus unterwegs – innerstädtisch oder im Reiseverkehr. Darum gilt es auch weiterhin, an der Sicherheit zu arbeiten, damit der Bus auch in Zukunft eines der sichersten Verkehrsmittel bleibt.

Die gesetzlichen Anforderungen an die Sicherheit von Fahrgästen sind hoch. Die Hauptuntersuchung für Busse ist in einem jährlichen Rhythmus vorgeschrieben. Zusätzlich ist eine vom Fahrzeugalter abhängige, regelmäßige Sicherheitsprüfung (SP) verpflichtend, bei der wichtige sicherheitstechnisch relevante Fahrzeugkomponenten überprüft werden. Ab dem dritten Jahr steht alle drei Monate eine Kontrolle im Rahmen der SP an.

Beim Verband der TÜV e.V. (VdTÜV) wird das Thema „Sicherheit in der Personenbeförderung“ großgeschrieben. Deshalb ergriff er im Jahr 2010 die Initiative zum ersten TÜV-Bus-Report.

Für diesen Report werteten die Experten der VdTÜV-Mitglieder rund 50.000 Hauptuntersuchungen von Reise- und Linienbussen aus. Dadurch erfolgte die Erhebung der Daten neutral und objektiv, da sie sich auf den amtlichen Prüfkatalog der Hauptuntersuchung stützen. In diesem Prüfkatalog sind 130 Prüfpunkte gesetzlich festgeschrieben. Im September 2010 stellte Dr. Klaus Brüggemann, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VdTÜV, den Bus-Report im Rahmen einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vor.

## Im Alter kommen die Mängel

Je älter ein Fahrzeug, desto größer die Mängel – so die statistische Auswertung im Bus-Report. Den Ergebnissen zufolge lag die Mängelquote bei einem ein Jahr alten Bus durchschnittlich bei 3,8 Prozent, nach fünf Jahren

schon bei 9,7 Prozent. Nach zehn Jahren stieg die Quote auf 13,9 Prozent. Bei 20 Jahre alten Bussen stellten die TÜV-Experten eine durchschnittliche Mängelquote von 23 Prozent fest. Nur geringe Mängel wurden über alle Altersgruppen an 31,6 Prozent der geprüften Busse festgestellt, ohne Mängel waren 55,8 Prozent.



Busse sind sicher, aber mit zunehmendem Alter steigt die Zahl der Mängel.



Für den TÜV-Bus-Report wurden über 50.000 Hauptuntersuchungen an Bussen ausgewertet. Viele kleinere Mängel lassen sich einfach erkennen und beheben.

Am häufigsten waren Mängel an der Vorder- und Hinterachse (5,2 Prozent), an Motor und Antrieb sowie Korrosionsschäden an tragenden Teilen (je 4,9 Prozent). Die Bremswirkung war bei 3,9 Prozent der Busse eingeschränkt, bei 2,8 Prozent stellten die TÜV-Ingenieure Probleme an der Lenkung fest. Besonders auffällig: 18,6 Prozent der geprüften Busse wiesen Mängel an der Beleuchtung auf.

Gerade bei der Beleuchtung wird deutlich, dass bei vielen Busunternehmen – auf eine sehr einfache Art und Weise – mehr für die Sicherheit getan werden kann. So lassen sich Mängel an den Scheinwerfern schon durch eine einfache Sichtkontrolle ausmachen. Viele Busunternehmen machen es bereits vor: Sie haben auf ihrem Betriebsgelände Spiegel angebracht, über die die Fahrer den einwandfreien Zustand der Beleuchtungsanlage feststellen können.

Daher appelliert der VdTÜV an die Busunternehmen, Wartung und Pflege besonders ernst zu nehmen und dadurch die Fahrgastsicherheit zu erhöhen. Viele Mängel können schnell vom Busfahrer gesehen und beseitigt werden. Hier ist vor allem darauf zu achten, dass sich die Nothämmer zum Einschlagen der Notausstiege immer an der dafür vorgesehenen Stelle befinden. Leider kommt es dabei sehr häufig zum Missbrauch: Die „Lebensretter“ sind ein beliebtes Souvenir, das von Passagieren einfach mitgenommen wird.

#### **TÜV-Bus-Report erscheint künftig regelmäßig**

Der TÜV-Bus-Report hat gezeigt, dass Busse ihrem Ruf als sicheres Verkehrsmittel zwar gerecht werden, aber insbesondere bei älteren Fahr-

zeugen verstärkt technische Mängel auftreten. Hier sind die Busunternehmen in der Pflicht, ihren Fuhrpark regelmäßig zu warten und in die Sicherheit zu investieren.

Sicherheit im Busverkehr ist aber nicht nur allein eine Frage der Technik. Eine tragende Rolle kommt hier vor allem auch dem Menschen zu. Mitarbeiter müssen permanent und konsequent geschult werden. Bei längeren Strecken absolut sicherheitsrelevant ist, dass der Fahrer die gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten einhält und vor Fahrtantritt die Fahrgäste über alle Sicherheitsmaßnahmen aufklärt.

Aber auch die Verbraucher können direkt einen Beitrag zu noch mehr Sicherheit im Busverkehr leisten. Bei der Planung einer Busreise sollte nicht immer das günstigste, sondern das sicherste Angebot ausschlaggebend sein. Wer stets den billigsten Preis wählt, geht womöglich das Risiko am falschen Ende ein – nämlich an der eigenen und an der Sicherheit der Mitreisenden zu sparen.

Auch der VdTÜV engagiert sich weiter in diesem wichtigen Arbeitsgebiet. Deshalb ist für 2011 der nächste Bus-Report geplant. Darüber hinaus haben Experten unter der Regie des VdTÜV das Zertifikat „Sicherer Busbetrieb“ entwickelt, das seit 2004 erfolgreich über die gesetzlichen Vorgaben hinaus für mehr Sicherheit und Transparenz sorgt. Dieses Zertifikat wird vom VdTÜV kontinuierlich weiterentwickelt und steht auf den drei Säulen „Mensch“, „Technik“ und „Organisation“. „Rein statistisch ist der Bus eines der sichersten Verkehrsmittel überhaupt“, betonte Dr. Klaus Brüggemann, „Wir wollen unseren Beitrag dazu leisten, dass dies auch in Zukunft so bleibt.“



Kontakt:  
Frank Schneider  
frank.schneider@vdtuev.de  
Telefon +49 30 760095-370



# Organisationsplan des VdTÜV

	<b>Mitgliederversammlung</b>		
	<b>Präsidium</b> (Vorstand gem. §26 BGB) Dr. Guido Rettig, Dr.-Ing. Axel Stepken, Dr. Klaus Brüggemann		
	<b>Geschäftsstelle</b> Dr. Klaus Brüggemann Martina Czwiellung		
<b>Geschäftsbereich 1</b> Politik, Recht, Europa, Personal Rainer Gronau Inga Kraeßke	<b>Geschäftsbereich 2</b> Anlagentechnik, Arbeitswelt, Systemsicherheit, Regelwerke Jochem Graßmuck Jenny Reymann		<b>Geschäftsbereich 3</b> Fahrzeug und Mobilität Hans-Joachim Voss Yasemin Çaliskan
<b>Nationales Recht, Europarecht</b> Rainer Gronau	AD 2000, Berechnung, Werkstoffe, Schweißtechnik, Schadensanalysen, Bauteil- prüfung, Registrierung GPSG, Dampfkesselanlagen Ingo Blohm	Anlagen- und Betriebs- sicherheit, Systemsicherheit, technischer Umweltschutz Jochem Graßmuck	Fahrzeugüberwachung, Verkehr und Umwelt, Mobilitätsstrategien und Veranstaltungen Hans-Joachim Voss
<b>Europapolitik, Konformitäts- bewertung, Geräte- und Produktsicherheit</b> Daniel Pflumm	Druckgasanlagen, Druckbe- hälteranlagen, Werksrohrlei- tungen, Gefahrguttransporte, Rohrfernleitungen, Tankanla- gen, Brand- und Ex-Schutz, Elek- trotechnik, EMV, Registrierung GGVSEB, wassergefährdende Stoffe Dr. Hermann Dinkler	Merkblätter, Zertifikate, Schadensmeldungen, Datenbanken zu > Bauteilen > Werkstoffen > Herstellern > Schweißzusatzstoffen Rebecca Weber	Fahrzeugtypgenehmigung, Fahrzeugbegutachtung, Personenbeförderung und Dienstleistungsinnovationen, Qualitätsinitiative Teilegutachten Frank Schneider
<b>Normung und Akkreditierung</b> Dr. Hans-Jürgen Beckmann	Kerntechnik, Strahlenschutz, Röntgenanlagen Hermann Staudt	TÜVIS, Regelwerke, Merkblätter, Mediengestaltung, Datenmanagement, Internetportale Kaja Kruse Claudia Tautorius	Fahrerlaubnis, Begutachtung und Förderung der Fahr- eignung, Bildung und Personalentwicklung Dr. Bernhard F. Reiter
<b>Medizinprodukte</b> Pia Kathöfer	Aufzüge, Fördertechnik, Maschinen, Gebäudetechnik, Arbeitsschutz, Arbeitsmedizin, Werkzeuge und Geräte Ernst-A. Siekhans		Gefahrguttransporte Dr. Hermann Dinkler
<b>Personalverwaltung</b> Rainer Schulz			



<b>Büro Brüssel</b> Daniel Pflumm	<b>Presse- und Öffentlichkeitsarbeit</b> Johannes Näumann Pia Kathöfer Jan Schepmann	<b>QM-Beauftragter, Gebühren und Entgelte, Rahmenabkommen</b> Clemens Rolfes	<b>Buchhaltung</b> Rainer Schulz	<b>Assistent des Vorstands</b> Richard Goebelt
--------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------

### Geschäftsstellen externer Gremien

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

Stand: 04.2011

# Gremienvertretungen

## Mitarbeiter des VdTÜV in Gremien, Kommissionen und Leitstellen

### Amtliche und behördliche nationale Gremien

#### Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS)

UA 1 „Grundsatzfragen“	Jochem Graßmuck
> AK 1 „Grundsatzfragen“	Jochem Graßmuck
UA 3 „Schutzmaßnahmen im Bereich Anlagen- und Prozesstechnik, insbesondere bei Druck- und Explosionsgefährdungen sowie bei Aufzügen“	Dr. Hermann Dinkler
> AK „Brand- und Explosionsschutzschutz“	Dr. Hermann Dinkler

#### Ausschuss für Gefahrstoffe (AGS)

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

#### Ausschuss für Rohrfernleitungen (Afr)

	Dr. Hermann Dinkler
> AG „Schnittstelle Rohrfernleitung-Tankanlagen“	Dr. Hermann Dinkler
> AG „CO <sub>2</sub> -Rohrfernleitungen“	Dr. Hermann Dinkler
> AG Erdbeben	Dr. Hermann Dinkler
> AG Stilllegung	Dr. Hermann Dinkler
> AG Risiko	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

> Aufzüge-Richtlinie	Ernst-A. Siekhans
> Druckgeräte-Richtlinie	Ingo Blohm
> 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)

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

#### Kommission Anlagensicherheit (KAS)

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

#### Lenkungsremium 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 3 Konformitätsbewertung	Jochem Graßmuck
> EK 6 Druckgeräte	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

### 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	Ernst-A. Siekhans
> 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

### Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)

#### Ausschuss für

Außenwirtschaft	Dr. Brüggemann
Energie- und Klimapolitik	Jochem Graßmuck
Konsumgüter und Verbraucherpolitik	Rainer Gronau
Multimedia- und	
Telekommunikationspolitik	Jochem Graßmuck
Recht	Rainer Gronau
Gewerblicher Rechtsschutz	Rainer Gronau
Sicherheitsfragen	Rainer Gronau
Umwelt und Technik	Jochem Graßmuck
Verkehr	Hans-Joachim Voss
Wettbewerbsordnung	Rainer Gronau

### Gemeinsame BDI/BDA-Gremien

Bildung, Berufliche Bildung	Dr. Bernhard F. Reiter
Forschungs-, Innovations- und	
Technologiepolitik	Jochem Graßmuck

### Selbstständige BDI-Arbeitskreise

> AK Globalisierung	Rainer Gronau
> Internationaler Dienstleistungshandel	Rainer Gronau

### Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH (DAkS)

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

### 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 3	
„Wassergefährdende Stoffe“	Dr. Hermann Dinkler
> AG „Heizölverbraucheranlagen“	Dr. Hermann Dinkler
> AG „Tankstellen“	Dr. Hermann Dinkler
> AG „Unterirdische Rohrleitungen und Behälter“	Dr. Hermann Dinkler

### Deutscher Ausschuss für Aufzüge (DAfA)

	Ernst-A. Siekhans
--	-------------------

### 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 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	Dr. Hans-Jürgen Beckmann
> UA Managementsysteme	Dr. Hans-Jürgen Beckmann
> UA Produktzertifizierung	Dr. Hans-Jürgen Beckmann
NA Sicherheitstechnische Grundsätze (NASG)	
> Beirat	Jochem Graßmuck
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**

<b>lfd. Nr. 15 der Bauregelliste A</b>	Dr. Hermann Dinkler
----------------------------------------	---------------------

**Erfahrungsaustausch für amtlich anerkannte****Sachverständige der Anlagenüberwachung**

<b>der Industrie (ESA)</b>	Jochem Graßmuck
	Dr. Hermann Dinkler

**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

**Institut für Sachverständigenwesen (IfS)**

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

**Kuratorium der Heilbronner Aufzugstage** Ernst-A. Siekhans**Nationales Komitee des International Council**

<b>for Pressure Vessel Technology (ICPVT)</b>	Jochem Graßmuck
-----------------------------------------------	-----------------

**Netzwerk Europäische Bewegung Deutschland**

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

**Quo Vadis TGV**

<b>(Fahrzeugtyp-Genehmigungs-Verordnung)</b>	Hans-Joachim Voss
----------------------------------------------	-------------------

**Stahlinstitut VDEh**

Ingo Blohm

**TÜV Markenverband e. V.**

Mitgliederversammlung	Dr. Klaus Brüggemann
Leitstelle Kennzeichenrechte	Rainer Gronau

**Überwachungsgemeinschaft Chemieanlagen-Betreiber (ÜChem)**

Vorstand	Jochem Graßmuck
Mitgliederversammlung	Jochem Graßmuck

**Verband der Materialprüfungsanstalten 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 Sachverständigenorganisationen nach VAWS**

Dr. Hermann Dinkler

Koordinierungskreis der Sachverständigen-

organisationen nach VAWS Dr. Hermann Dinkler

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

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
PE/AN Lenkungsgremium	
Druckgerätenormung	Jochem Graßmuck Ingo Blohm

### 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	Daniel Pflumm
> Energie	Jochem Graßmuck
> Konformitätsbewertung	Daniel Pflumm
> Kommunikation	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-African Regional Committee (EARC) des ICPVT

Jochem Graßmuck

### European Network for Inspection Qualification (ENIQ)

Deutscher Lenkungsausschuss 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 Ernst-A. Siekhans

### International Organization for Standardization (ISO)/CASCO – Committee on Conformity Assessment

WG 29 (ISO 17065)	Dr. Hans-Jürgen Beckmann
WG 30 (ISO 17024)	Dr. Hans-Jürgen Beckmann
WG 32 (ISO 17067)	Dr. Hans-Jürgen Beckmann
WG 33 (ISO 17022)	Dr. Hans-Jürgen Beckmann

## Kommissionen und Leitstellen

<b>Arbeitskreis TÜV-Markenschutz</b>	Rainer Gronau
<b>Gebührenkommission</b>	Clemens Rolfes
<b>Komitee Akkreditierung</b>	Dr. Hans-Jürgen Beckmann
<b>Kommission Driver Improvement</b>	Dr. Bernhard F. Reiter
<b>Kommission Europafragen</b>	Daniel Pflumm
<b>Kommission Fahreignung</b>	Dr. Bernhard F. Reiter
<b>Kommission Verkehrswesen</b>	Hans-Joachim Voss
<b>Leitstelle Druck- und Tanktechnik</b>	Dr. Hermann Dinkler
<b>Leitstelle Elektro- und Gebäudetechnik</b>	Dr. Hermann Dinkler
<b>Leitstelle Fördertechnik</b>	Ernst-A. Siekhans
<b>Leitstelle Koordinierung und Anlagensicherheit</b>	Jochem Graßmuck
<b>Leitstelle Mensch und Maschine</b>	Ernst-A. Siekhans
<b>Task Force Überarbeitung GPSG BetrSichV</b>	Jochem Graßmuck
<b>TÜV-Leitstelle Kerntechnik</b>	Hermann Staudt



# Mitglieder

## Technische Überwachungsvereine



### TÜV SÜD AG

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



### TÜV Rheinland AG

Am Grauen Stein • 51105 Köln  
Tel.: 0221 806-0 • Fax: 0221 806-114  
[www.tuv.com](http://www.tuv.com)



### TÜV NORD AG

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



### TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH

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



### TÜV Thüringen e. V.

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



### TÜV Saarland e. V.

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

## Industriemitglieder



### BASF SE

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



### INFRACOR GmbH

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

## Außerordentliche Mitglieder



### Boehringer Ingelheim Pharma GmbH & Co. KG

Binger Straße 173 • 55218 Ingelheim  
Tel.: 06132 77-0 • Fax: 06132 72-0  
[www.boehringer-ingelheim.de](http://www.boehringer-ingelheim.de)



### Germanischer Lloyd AG

Brooktorkai 18 • 20457 Hamburg  
Tel.: 040 36149-0 • Fax: 040 36149-200  
[www.gl-group.com](http://www.gl-group.com)



### Technische Überwachungsstelle der Bundeswehr

Ferdinand-Sauerbruch-Straße 1 • 56073 Koblenz  
Tel.: 0261 400-0 • Fax: 0261 400-7630  
[www.bwb.org](http://www.bwb.org)

# 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

### 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

## Redaktion

Johannes Näumann  
Jan Schepmann  
Wilfried Sauer, 360Grad – Agentur  
für integrierte Kommunikation und  
Marketing GmbH

## Autoren

Dr. Hans-Jürgen Beckmann, Ingo Blohm,  
Dr. Klaus Brüggemann, Dr. Hermann Dinkler,  
Richard Goebelt, Jochem Graßmuck,  
Rainer Gronau, Pia Kathöfer, Kaja Kruse,  
Johannes Näumann, Daniel Pflumm,  
Dr. Bernhard F. Reiter, Dr. Guido Rettig,  
Jan Schepmann, Ernst-A. Siekhans, Frank  
Schneider, Hermann Staudt, Claudia Tautorus,  
Hans-Joachim Voss

## Konzeption, Gestaltung und

### Gesamtherstellung

360Grad – Agentur für integrierte  
Kommunikation und Marketing GmbH  
69181 Leimen

## Lektorat/Schlussredaktion

Karola Handwerker, Berlin

## Bildnachweis:

Bundesministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Reaktorsicherheit  
(Seiten 25, 26, 27)

Deutsches Institut für Normung e. V., DIN  
(Seiten 51, 52)

International Organization for Standardization,  
ISO (Seite 51)

photocase (Seite 46)

pixelio (Seite 57)

TÜV NORD AG  
(Seiten 6, 11, 12, 20, 21, 32, 33, 54, 66, 67)

TÜV SÜD AG  
(Seiten 6, 10, 12, 13, 21, 22, 23, 30, 31, 34, 37,  
38, 39, 55, 62, 63, 64, 65)

VdTÜV  
(Seiten 6, 13, 17, 19, 21, 23, 27, 31, 33, 35, 37, 39,  
41, 45, 46, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 65, 67,  
photocase Seite 46, pixelio Seite 57, prophoto  
Seite 58)

360Grad – Agentur für integrierte  
Kommunikation und Marketing GmbH,  
diverse Bildarchive  
(Seiten 1, 8, 9, 13, 14, 15, 19, 24, 28, 29, 32, 33,  
36, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 48, 49, 50, 51, 52, 53,  
58, 59, 69, 71, 72, 73)



[www.vdtuev.de](http://www.vdtuev.de)