



Verband der TÜV e.V.  
Jahresbericht 2013/2014

**01** // Politik → 08–45



**02** // Gremien → 46–71



**03** // VdTÜV-Dienstleistungen → 72–79



**04** // Allgemeine Informationen → 80–89

## 00// Der VdTÜV

- 05 → Inhaltsverzeichnis
- 06 → Präsidium und Geschäftsleitung
- 07 → Editorial

## 01// Politik

- 10 → TÜV – Partner der Gesellschaft – Staat, Unternehmen und Verbraucher profitieren
- 14 → Produktsicherheit in Europa – Wird das GS-Zeichen europäisch?
- 17 → Wettbewerb der Märkte – Hintergründe zum geplanten Freihandelsabkommen
- 19 → EU und USA verhandeln – „TTIP“ hat Fahrt aufgenommen
- 22 → Die TÜV-Position zum TTIP – Gemeinsame Regeln und Standards
- 24 → Medizinproduktegesetzgebung in Europa – Benannte Stellen oder behördliche Lösung?
- 27 → Betriebssicherheitsverordnung – Chancen und Risiken bei der Novellierung
- 31 → Zahl der Verkehrstoten sinkt weiter – Höchstes Risiko in Brandenburg
- 32 → MPU ist hoch angesehen – Von wegen schlechtes Image
- 36 → Sicherheit und Qualität auf der Schiene – Die TÜV als Garanten für den Eisenbahnsektor
- 39 → Maßnahmen gegen Klimawandel – Unabhängige Drittparteien sorgen für Glaubwürdigkeit
- 41 → Cyber-Security – Kompetenz und Unabhängigkeit bei Cyber-Sicherheitsprüfungen stärken
- 45 → Sichere Industriegesellschaft? – FAZ-Forum gemeinsam mit dem VdTÜV

## 02// Gremien

- 48 → Fort- und Weiterbildung – Mit gut ausgebildeten Mitarbeitern Industrie 4.0 meistern
- 51 → Basisrichtlinie Ökostromzertifizierung – VdTÜV-Merkblatt 1304
- 53 → Gewässerschutz – VAwS, AWSV oder doch kein Ende der Rechtssetzung?
- 55 → Kunststoffrohrleitungen an Tankstellen – Elektrostatisch ableitfähige Systeme für die Sicherheit
- 56 → International anerkannte Schweißerprüfung – Chance oder Nachteil?
- 58 → Sekretariatsführungen im Bereich „Aufzüge“ – VdTÜV-Rolle als Bindeglied und Vermittler
- 60 → Interview mit Hans-Joachim Voss – „Herausforderung automatisiertes Fahren“
- 62 → Schaufensterprojekt „Elektromobilität“ – Aktueller Stand, Hintergrund und Ausblick
- 65 → TÜV-Bus- und Nutzfahrzeugreport – Verkehrssicherheit durch unabhängige Hauptuntersuchung
- 70 → Sicherheit im Fokus – Das VdTÜV-Forum Kerntechnik

## 03// VdTÜV-Dienstleistungen

- 74 → Datenschutz in Verbänden – Umgang mit persönlichen Daten: Dos und Don'ts
- 76 → In medias res – Projekt Qualitätsmanagement
- 78 → TÜV-Informationssystem TÜVIS – Baustein zur Wissensbildung und Themenidentifikation

## 04// Allgemeine Informationen

- 82 → Organisationsplan des VdTÜV
- 84 → Gremienvertretungen
- 88 → Mitglieder
- 89 → Impressum

## PRÄSIDIUM



**Dr.-Ing.  
Manfred Bayerlein**

TÜV Rheinland AG  
Vorsitzender  
bis 31.03.2014



**Dr.-Ing.  
Guido Rettig**

TÜV NORD AG  
Stellvertretender  
Vorsitzender,  
Vorsitzender  
seit 11.04.2014



**Dr.-Ing.  
Axel Stepken**

TÜV SÜD AG  
Stellvertretender  
Vorsitzender



**Dipl.-Vw.  
Ulrich Fietz**

TÜV Rheinland AG  
Stellvertretender  
Vorsitzender



**Dr. rer. nat.  
Klaus Brüggemann**

VdTÜV e.V.  
Geschäftsführendes  
Präsidiumsmitglied



**Dipl.-Ing.  
Volker Höhnisch**

TÜV Thüringen e.V.  
Mitglied des  
Präsidiums

## GESCHÄFTSLEITUNG



**Dr. rer. nat.  
Klaus Brüggemann**



**Dipl.-Ing.  
Jochem Graßmuck**



**RA Rainer Gronau,  
LL. M. Eur.**



**OIng. Dipl.-Ing.  
Hans-Joachim Voss**

## EDITORIAL

„Industrie 4.0“: Unter diesem Begriff vollzieht sich ein tiefgreifender Wandel der Industriegesellschaft. Produktionsprozesse und wirtschaftliche Prozessketten werden sich in den kommenden Jahren derart verändern, dass bereits von einer „vierten industriellen Revolution“ gesprochen wird. Menschen und Maschinen, aber auch Maschinen untereinander werden über das Internet kommunikationsfähig.

Die Potenziale und Möglichkeiten, die sich daraus ergeben, erscheinen grenzenlos. Rein rechnerisch wäre es zumindest denkbar, jedes Molekül mit einer eigenen IP-Adresse auszustatten. Die täglichen Lebenswelten, die heute schon durch Smartphones und intelligente Applikationen geprägt sind, werden sich noch stärker durch digitale Vernetzung verändern. Im industriellen Bereich können in Smart-Factories sogenannte Cyber-Physische Systeme untereinander kommunizieren – wobei sich die globalen Prozessketten individuell von intelligenten Werkstücken steuern lassen.

Was an kreativen Zentren, z. B. im Silicon Valley, entwickelt wird, bietet auch für Deutschland als führende Exportnation und attraktiver Wirtschaftsstandort große Chancen: Gerade der Maschinenbau „Made in Germany“ für industrielle Fertigungsprozesse ist weltweit nachgefragt. Deutsche Firmen stellen sich bereits auf Industrie 4.0 ein und rüsten auf intelligente Maschinenparks um.

Visionäre Innovationen brauchen Vertrauen durch Sicherheit. Das gilt auch und gerade für Industrie 4.0. Einerseits greift das „Internet der Dinge“ tief in die Privatsphäre des Einzelnen ein, andererseits sind intelligente und vernetzte Fabriken verwundbar durch mögliche Industriespionage und Cyber-Attacken. Datenschutz, Datensicherheit und Cyber-Security sind daher wichtige gesellschaftliche Themen.

Der VdTÜV begleitet diesen Innovationsprozess mit einem ganzheitlichen Blick: Seine Mitglieder, die TÜV-Unternehmen, sind hochkompetente Partner in allen Fragen der IT-Sicherheit und Cyber-Security. Mehr noch: Sie verbinden interdisziplinär die Herausforderungen von Industrie 4.0 mit allen anderen relevanten Technologiebereichen. Darüber hinaus sind sie Experten für komplexe Prozessketten in einem global vernetzten Umfeld.

Bei aller Euphorie für Zukunftstechnologien muss aber auch die Sicherheit bestehender Anlagen im Fokus bleiben. Das zeigt die aktuelle Diskussion um die Novellierung der Betriebsicherheitsverordnung. Hier steht ein wichtiger Bestandteil der beispielhaften Sicherheitskultur in Deutschland auf dem Spiel, indem etwa bei Anlagen mit bestimmten brennbaren Flüssigkeiten (z. B. in Raffinerien oder Tanklagern), künftig auf eine unabhängige Prüfung durch eine Zugelassene Überwachungsstelle verzichtet werden soll.

Der VdTÜV und seine Mitglieder setzen sich dafür ein, dass Technik sicher ist und sich Innovationen in einem gesellschaftlichen Klima des Vertrauens und der Akzeptanz entwickeln können.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine anregende Lektüre des Jahresberichts 2013/2014!

**Dr. rer. nat. Klaus Brüggemann**

Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied





Verband der TÜV a.V.

Aufbaustrategie  
Schulungsprogramm  
Elektronik für Soziale  
Einrichtungen  
INZ INSPERIDA

# 01//

## Politik

- 
- 10 → TÜV – Partner der Gesellschaft – Staat, Unternehmen und Verbraucher profitieren
  - 14 → Produktsicherheit in Europa – Wird das GS-Zeichen europäisch?
  - 17 → Wettbewerb der Märkte – Hintergründe zum geplanten Freihandelsabkommen
  - 19 → EU und USA verhandeln – „TTIP“ hat Fahrt aufgenommen
  - 22 → Die TÜV-Position zum TTIP – Gemeinsame Regeln und Standards
  - 24 → Medizinproduktegesetzgebung in Europa – Benannte Stellen oder behördliche Lösung?
  - 27 → Betriebssicherheitsverordnung – Chancen und Risiken bei der Novellierung
  - 31 → Zahl der Verkehrstoten sinkt weiter – Höchstes Risiko in Brandenburg
  - 32 → MPU ist hoch angesehen – Von wegen schlechtes Image
  - 36 → Sicherheit und Qualität auf der Schiene – Die TÜV als Garanten für den Eisenbahnsektor
  - 39 → Maßnahmen gegen Klimawandel – Unabhängige Drittparteien sorgen für Glaubwürdigkeit
  - 41 → Cyber-Security – Kompetenz und Unabhängigkeit bei Cyber-Sicherheitsprüfungen stärken
  - 45 → Sichere Industriegesellschaft? – FAZ-Forum gemeinsam mit dem VdTÜV
-



# TÜV – PARTNER DER GESELLSCHAFT

## STAAT, UNTERNEHMEN UND VERBRAUCHER PROFITIEREN

### 1. Nutzen für Staat/Gesetzgeber/Behörden

EU-Organen sind  
in der Pflicht

Unabhängige Stellen wie die TÜV-Unternehmen unterstützen den Gesetzgeber auf nationaler und europäischer Ebene in der Wahrnehmung seiner Schutz- und Fürsorgepflichten. Für die EU-Organen besteht insbesondere die Pflicht, auf ein hohes Schutzniveau der technischen Sicherheit von Produkten, Produktionsanlagen und Dienstleistungen hinzuwirken:

„Die Kommission geht in ihren Vorschlägen [...] in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit, Umweltschutz und Verbraucherschutz von einem hohen Schutzniveau aus und berücksichtigt dabei insbesondere alle auf wissenschaftliche Ergebnisse gestützten neuen Entwicklungen.“ (Article 114, Clause 3, TFEU)

Durch ihre Prüf- und Inspektionstätigkeiten tragen die TÜV wesentlich dazu bei, dass Produkte, Dienstleistungen oder technische Anlagen den gesetzlichen Anforderungen jederzeit entsprechen. Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt werden somit vor Bedrohungen und Schäden verlässlich geschützt.

### Vorsorgeprinzip und Sicherheitsinfrastruktur

Staatliche  
Intervention wird  
reduziert

Einen weiteren Eckpfeiler für die europäische Produktsicherheit bildet das sogenannte Vorsorgeprinzip, das mit der notwendigen Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus eng verknüpft ist. Dieser zunächst für den Umweltbereich entwickelte, später aber vom Europäischen Gerichtshof (EuGH) sowie der EU-Kommission für allgemeingültig erklärte Grundsatz besagt, dass von technischen Produkten potenziell ausgehende Gefahren für Leib und Leben sowie die Umwelt soweit wie möglich vermieden werden müssen. Indem die TÜV Produkte bereits prüfen, bevor diese auf den Markt gebracht werden, setzen sie das Vorsorgeprinzip im Sinne des Gesetzgebers um. Dadurch wird der Staat entlastet, denn nicht konforme Produkte müssen somit nicht erst durch die steuerfinanzierte Marktüberwachung identifiziert und damit häufig erst nach Schadensereignissen vom Markt genommen werden. Dieser präventive Ansatz wird durch den Hersteller, Importeur oder Handel finanziert. Die Notwendigkeit einer nachgelagerten staatlichen Intervention, wofür Behörden entsprechende Ressourcen vorhalten müssen, wird entscheidend reduziert.

Eine international akzeptierte Qualitäts- und Sicherheitsinfrastruktur ist Kernaufgabe deutscher sowie europäischer Wirtschafts- und Industriepolitik. Sie besteht aus den tragenden Säulen Normung, Akkreditierung und Konformitätsbewertung. Dieses eng verzahnte System fördert die Qualität der Produkte und eine nachhaltige, dynamische Wirtschaftsentwicklung. Internationale Akzeptanz dieser Strukturen fördert den grenzüberschreitenden Warenaustausch und hilft beim Abbau technischer Handelshemmnisse. Unabhängige Konformitätsbewertung ist somit ein Kernelement moderner, wettbewerbsorientierter Ordnungspolitik.

### Korrektur von Informationsasymmetrien und Deregulierung

Das Konformitätsbewertungssystem dient aus ordnungspolitischer Sicht zudem der Korrektur und Beseitigung von Marktunvollkommenheiten, insbesondere von Informationsasymmetrien. Konformitätsbewertung sichert aus Staatsperspektive somit funktionierende Märkte und damit die Verwirklichung von Gemeinwohlinteressen. Schließlich kann der Gesetzgeber auch zur Entlastung nationaler Vollzugs-

## Vertrauen durch Kompetenz, Neutralität und Objektivität

Die Konformitätsbewertung durch unabhängige Dritte sorgt für das notwendige Vertrauen in die Produkte, Prozesse, Systeme, Dienstleistungen und Anlagen. Maßgebliche Eckpunkte hierfür sind: Kompetenz, Neutralität und Objektivität. Diese drei Anforderungsmerkmale sind in den einschlägigen internationalen Normen der Reihe ISO 17000 im Detail beschrieben.

Eine unabhängige Konformitätsbewertungsstelle wie ein TÜV-Unternehmen ist nicht an der Entwicklung, Herstellung, Lieferung, Reparatur oder Wartung des zu bewertenden Gegenstandes beteiligt. Deswegen gibt es auch keinen Interessenkonflikt im Hinblick auf die Ergebnisse der Prüfung, Überwachung oder Zertifizierung. Dies unterscheidet die unabhängige Konformitätsbewertung wesentlich von einer Konformitätsbewertung durch den Hersteller oder Lieferanten selbst.

Die Kompetenz und Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstelle wird durch ihre behördliche Anerkennung und Akkreditierung sichergestellt und fortlaufend staatlich überwacht. Somit ist gewährleistet, dass die unabhängigen Konformitätsbewertungsstellen EU-weit über die erforderliche Kompetenz verfügen. Die hoheitliche Akkreditierung ist Garant für Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit und Vertrauen.

behörden auf das System der unabhängigen Konformitätsbewertung durch anerkannte Prüforganisationen zurückgreifen. Konformitätsbewertung durch unabhängige privatwirtschaftliche Akteure bietet somit für den Gesetzgeber ein effizientes Deregulierungsinstrument.

## 2. Nutzen für Unternehmen

Die zunehmende Globalisierung der Wertschöpfungskette und die damit verbundene Vernetzung internationaler Handelsströme, weltweit gestiegene Sicherheits- und Qualitätsanforderungen sowie immer komplexere technische Erzeugnisse stellen die Unternehmen täglich vor neue Herausforderungen, bei deren Bewältigung unabhängige Prüforganisationen in vielfacher Weise flexible Unterstützung leisten.

### Kostenreduktion durch Prävention

Kostenreduktion und  
Steigerung der  
Wettbewerbs-  
fähigkeit

Die Einbindung unabhängiger Dritter führt sowohl für Hersteller als auch für Dienstleistungsunternehmen zu wesentlichen Kostenreduktionen und steigert ihre Wettbewerbsfähigkeit. Je früher in der Wertschöpfungskette Konformitätsbewertungen stattfinden, desto kosteneffizienter lassen sich Produktionsprozesse gestalten. Durch die TÜV werden Produkte oder deren Komponenten bereits am Ort der Fertigung und damit zu einem frühen Zeitpunkt valide geprüft. Hierdurch können notwendige Korrekturen im Fertigungsprozess rechtzeitig identifiziert sowie Nachjustierungen am Prototyp vorgenommen werden. Unfälle, aufwendige Rückrufaktionen und damit verbundener Ressourcenaufwand sowie Imageschäden werden vermieden und Haftungsrisiken minimiert.

### Imagegewinn

Unabhängig bewertete Produkte stehen für Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit. Hierdurch wird das Vertrauen in Produkte gestärkt, zugleich aber werden das Markenimage sowie die Reputation des Herstellers nachhaltig gestützt.

## Keine Innovation ohne Vertrauen

Der Handel von Produkten und Dienstleistungen nimmt kontinuierlich zu. Die Wertschöpfungskette wird immer komplexer und die Sicherheitskulturen variieren von Wirtschaftsraum zu Wirtschaftsraum. Daher ist es notwendig, dass die Wirtschaftsteilnehmer ein gemeinsames Verständnis entwickeln, welche Eigenschaften von Produkten und Dienstleistungen erfüllt sein müssen. Wichtig sind daher verbindliche Regeln, häufig in Form von Normen, die diese Eigenschaften beschreiben.

Produkte, die im europäischen Binnenmarkt zirkulieren, müssen zudem den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Die Konformität von Produkten ist somit Voraussetzung für einen funktionierenden Binnenmarkt und weltweiten Handel. Produkte sind konform, wenn sie die versprochenen Leistungen und Anforderungen tatsächlich erfüllen. Durch unabhängige Konformitätsbewertung leisten die TÜV einen maßgeblichen Beitrag zur Akzeptanz von Innovationen und technologischem Fortschritt als Basis für nachhaltiges Wachstum und Wohlstand für die Gesellschaft. Denn Akzeptanz von Innovation setzt Sicherheit voraus.

### Vorteile für kleine und mittlere Unternehmen (KMU)

Produkte werden  
global handelbar

Die Einbindung von neutralen Dritten bietet eine kostengünstige Möglichkeit für den Nachweis, dass die regulativen und normativen Anforderungen bei der Herstellung und Vermarktung von Produkten erfüllt sind. Dies gilt insbesondere, wenn Unternehmen neue Zielmärkte im Ausland erschließen wollen und daher sicherstellen müssen, dass ihre Produkte allen dort vorausgesetzten Anforderungen entsprechen. Erfolgen die Prüfungen durch unabhängige Dritte, unterstützt dieses Verfahren die Belastbarkeit und Glaubwürdigkeit der unternehmerischen Konformitätsaussage. Produkteigenschaften gewinnen hierdurch an Transparenz, werden im Anforderungsniveau mit Konkurrenzprodukten vergleichbar und sind somit erst global handelbar. Der TÜV ist durch seine weltweite Präsenz und seine jahrelange Erfahrung in sämtlichen internationalen Wachstumsregionen jederzeit die richtige Adresse zur Bewältigung dieser globalen Herausforderungen.

### Outsourcing von Prüftätigkeiten

Unternehmen, insbesondere KMU, können mithilfe von TÜV-Dienstleistungen auf den ressourcenintensiven Aufbau und Unterhalt der notwendigen Prüfinfrastruktur und der damit verbundenen eigenen Wissensbasis gesetzlicher Bestimmungen und Standards verzichten. Die Einbindung eines unabhängigen Dritten stellt zudem eine Absicherung unternehmensinterner Qualitätsstandards dar und kann als Nachweis dienen, den unternehmerischen Sorgfaltspflichten entsprochen zu haben. Die damit verbundene Reduzierung von Haftungsrisiken wirkt sich auch im Verhältnis zu Versicherern positiv aus.


### 3. Nutzen für den Verbraucher

TÜV-Siegel dienen dem Verbraucher als wertvolle Orientierungshilfe beim Kauf im Dschungel des globalen Angebots. Sie schaffen Transparenz. Durch ein Prüfsiegel werden die für das jeweilige Produkt relevanten Leistungsmerkmale, insbesondere die Einhaltung von Sicherheits- und Umwelanforderungen, zusammengefasst und transparent dokumentiert. Damit werden Produkte für Verbraucher vergleichbar, gleichzeitig wird der Informationsvorsprung des Anbieters gegenüber den Kunden kompensiert. Dieser Effekt gewinnt insbesondere im Zeitalter eines „globalen Marktplatzes“ und des zunehmenden Internethandels an Bedeutung. Denn nur ein gut informierter Verbraucher ist auch ein mündiger Verbraucher.

### Transparenz schafft Vertrauen

Transparenz ist die Basis für das Vertrauen von Verbrauchern in Produkte und Dienstleistungen. Das TÜV-Siegel, das sich auf Neutralität und Kompetenz gründet, leistet somit für das erforderliche Vertrauen der Marktteilnehmer und in der Summe für funktionierende Märkte einen positiven Beitrag.

 Rainer Gronau  
Daniel Pflumm

 [rainer.gronau@vdtuev.de](mailto:rainer.gronau@vdtuev.de)  
[daniel.pflumm@vdtuev.de](mailto:daniel.pflumm@vdtuev.de)



# PRODUKTSICHERHEIT IN EUROPA

## WIRD DAS GS-ZEICHEN EUROPÄISCH?

Nationale Spielräume werden geschlossen

Die EU-Kommission hat mit dem Produktsicherheits- und Marktüberwachungspaket einen neuen Vorstoß unternommen, die Produktgesetzgebung weiter zu reformieren. Weitestgehend handelt es sich um eine Konsolidierung des bestehenden Rechts, wobei Spielräume im Zuge der nationalen Umsetzung geschlossen werden sollen. Damit der größte Binnenmarkt mit einem Volumen von 10 Billionen Euro jährlich angesichts stark variierender Sicherheitskulturen in den EU-Mitgliedstaaten funktioniert, schlägt Brüssel Verordnungen vor, die gemeinschaftsweit unmittelbar nach der Inkraftsetzung gelten.

### Defizite bei der CE-Kennzeichnung

Mit Blick auf die Verbraucher brachten die EU-Abgeordneten die CE-Kennzeichnung erneut auf die Tagesordnung des zuständigen Binnenmarktausschusses. Produkte müssen von Herstellern oder deren Bevollmächtigten mit der CE-Kennzeichnung versehen werden. Sie erklären damit selbst die Konformität ihrer Produkte. Als Instrument des freien Warenverkehrs im Sinne eines „Europapasses“ für Produkte richtet sich die CE-Kennzeichnung an die Behörden. Für Verbraucher hat sie nur bedingt Aussagekraft, weil ohne Kenntnis der einschlägigen Richtlinien nicht erkennbar ist, welches der unterschiedlichen Konformitätsbewertungsverfahren die Gesetzgebung vorsieht. So sind bei Produkten für den nichtgewerblichen Gebrauch, wie Spielzeuge, Haushalts- oder Gartengeräte, keine Baumusterprüfungen mit Produktionsüberwachungen durch neutrale Stellen vorgesehen.

### Abgeordnete und Berliner Koalition wollen EU-Sicherheitszeichen

Die Defizite der CE-Kennzeichnung im Blick, schlägt die für das Thema zuständige Berichterstatterin Christel Schaldemose vor, eine „CE+“-Kennzeichnung einzuführen. Ihre Kollegin Evelyne Gebhardt hatte bereits 2008 eine solche Kennzeichnung für unabhängig getestetes Spielzeug gefordert. Produktsicherheit durch Prüfungen von anerkannten unabhängigen Dritten ist ein bewährtes Konzept, jedoch nimmt es Schaldemose mit der Unabhängigkeit nicht so genau. Der Binnenmarktausschuss votiert aber im Rahmen eines Gesamtkompromisses letztlich für die Einführung eines „EU-Safety Tested Marking“, vergeben von unabhängigen Stellen. Auch die Berliner Koalitionäre wollen mit der Einführung eines Sicherheitszeichens die Produktsicherheit verbessern und schreiben in ihren Vertrag: „Zur Verbesserung der Produktsicherheit setzen wir uns für ein europäisches Sicherheitszeichen analog zum deutschen GS-Zeichen und auf EU-Ebene für eine verpflichtende Drittprüfung für Kinderspielzeug ein.“<sup>1</sup>

### Entlastung der Marktüberwachung

Bereits 1977 hatte Deutschland für Verbraucherprodukte das sogenannte GS-Zeichen (Geprüfte Sicherheit) eingeführt. Dieses gesetzliche und freiwillige Zeichen zeigt dem Verbraucher, dass ein Spielzeug, Fahrrad oder Kinderwagen bereits im Entwicklungsstadium unabhängig getestet wurde und die Produktion überwacht wird, egal wo diese erfolgt. Im Sinne eines effizienten und nachhaltigen Verbraucherschutzes kommen nicht konforme und häufig unsichere Produkte erst gar nicht auf den Markt. Nach dem Verursacherprinzip finanziert, ist das eine notwendige Ergänzung zur steuerfinanzierten Marktüberwachung.

<sup>1</sup> [http://www.bundesregierung.de/Content/DE/\\_Anlagen/2013/2013-12-17-koalitionsvertrag.pdf;jsessionid=B41CD86B809562F4CD3E1FE4D543D394.s2t1?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2013/2013-12-17-koalitionsvertrag.pdf;jsessionid=B41CD86B809562F4CD3E1FE4D543D394.s2t1?__blob=publicationFile&v=2)

Die nationalen Behörden können aufgrund ihrer Kapazitäten sowie der nahezu unüberschaubaren Menge und Vielzahl unterschiedlicher Produkte keine flächendeckende Kontrolle gewährleisten. Ihre Überwachungsmaßnahmen werden immer auf Interventionen auf Stichprobenbasis basieren, nachdem die Produkte in Verkehr gebracht wurden.

### **Ohne Drittprüfung sind Produkte häufiger nicht konform**

Zahlen, Daten, Fakten überzeugen erfahrungsgemäß am besten. Der internationale Dachverband IFIA (International Federation of Inspection Agencies) hat zum Nutzen unabhängiger Prüfungen vor dem Inverkehrbringen von Produkten kürzlich eine Studie in Brüssel vorgestellt.<sup>2</sup> Hierfür wurden in Dänemark, Polen, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien und Finnland Produkte gekauft und getestet, die mit einem Zertifikat einer unabhängigen Prüforganisation versehen waren. Im Jahr zuvor wurden ebenfalls Produkte gekauft und getestet, die jedoch nur mit einer Herstellererklärung versehen waren. 2012 (Herstellererklärung) lag der Anteil der nicht konformen/gefährlichen Produkte bei 82 Prozent. 2013 (unabhängige Drittprüfung) lag der Anteil der nicht konformen/gefährlichen Produkte bei nur 25 Prozent, wobei in nur einem einzigen Fall erhebliche Sicherheitsmängel den Ausschlag gaben.

### **Mindestkriterien für ein Sicherheitszeichen**

Der letztlich angenommene Kompromissvorschlag für ein EU-Safety Tested Marking bedeutet eine substantielle Verbesserung gegenüber der Idee einer „CE+“-Kennzeichnung der Berichterstatte Schaldemose. Ein Sicherheitszeichen wie das GS-Zeichen ist es aber nicht.

#### **Kernforderungen der Prüforganisationen**

2007 hatte der VdTÜV im Schulterschluss mit den weltweit führenden Prüforganisationen Eckpunkte formuliert, wie ein Europäisches Sicherheitszeichen konzipiert werden müsste. Darauf basierend wurden nun die Kernforderungen erneuert, die von einem Europäischen Sicherheitszeichen zwingend erfüllt sein müssen:

1. Die Grundsätze der Produktzertifizierung müssen in Übereinstimmung mit dem harmonisierten Standard ISO/IEC 17065:2012 „Anforderungen an Zertifizierungsstellen für Produkte, Verfahren und Dienstleistungen“ erfüllt sein.
2. Das Zeichen muss auf einer Baumusterprüfung des Produkts, einer Bewertung der sowie Entscheidung über die Konformität des Produkts mit festgelegten Anforderungen basieren und eine Fertigungsstättenüberwachung vorsehen.
3. Um die Rückverfolgbarkeit zu erleichtern und die Transparenz auf dem Markt zu fördern, sollte das Logo der „akkreditierten unabhängigen Dritten Stelle“ mit dem Zeichen verknüpft werden. Die akkreditierte unabhängige Stelle ist auf diese Weise Eigentümer des Zeichens und in der Lage, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, sollte auf dem Produkt fälschlicherweise das Sicherheitszeichen aufgebracht sein.
4. In Übereinstimmung mit der Richtlinie 1999/34/EG und 85/374/EWG für fehlerhafte Produkte und der Entscheidung 768/2008 über einen gemeinsamen Rahmen für die Vermarktung der Produkte haften Hersteller für ihre vermarkteten Produkte und deren Konformität mit den gesetzlichen Anforderungen. Akkreditierte unabhängige Dritte haften für von ihnen durchgeführte Konformitätsbewertungstätigkeiten wie Prüfung, Inspektion oder Zertifizierung.

Eine solche freiwillige Regelung wäre ein ausgewogener Kompromiss zwischen verpflichtender Prüfung von Produkten durch unabhängige Dritte und einer reinen Herstellererklärung basierend auf der hausinternen Bewertung der Produkte der Hersteller. Als marktorientierter Ansatz wird zugleich der Wettbewerb der Wirtschaftsteilnehmer befördert, nur konforme und sichere Verbraucherprodukte zu vermarkten.

<sup>2</sup> <http://ceoc.com/documents/IFIA%20Gitte%20Schjotz.pdf>



### Keine neuen Produktregeln vor Europawahl

Breite Ablehnung  
eines EU-Sicherheits-  
zeichens

Das Votum der Parlamentarier für ein EU-Sicherheitszeichen ist im historischen Kontext der Debatte zu bewerten. Die Koalition der Gegner ist seit Jahren sehr groß und stabil. Mehrheitlich wird es sowohl von Rat, Parlament als auch von Wirtschaft und Verbraucherschützern abgelehnt.

Scheitern wird die Annahme der Verordnung jedoch nicht am Dissens um ein Sicherheitszeichen, sondern an dem kurzfristigen Beschluss der EU-Kommission, die äußerst umstrittene Ursprungszeichnung „Made in“ erneut vorzuschlagen. Es war absehbar, dass sowohl Rat als auch Parlament hier keinen Kompromiss finden werden, denn eine solche Bestimmung war bereits vor Jahren im Rahmen der Überarbeitung des Zollkodex nicht zustimmungsfähig und abgelehnt worden. Der Vorschlag für „Made in“ wurde zudem recht kurzfristig in den Vorschlag aufgenommen und war nicht Gegenstand der Folgenabschätzung. Die EU-Kommission hat also von Anfang an das Risiko in Kauf genommen, dass der Abschluss einer Reform der Produktsicherheitsgesetzgebung in dieser Legislaturperiode unwahrscheinlich ist.

 Daniel Pflumm

 [daniel.pflumm@vdtuev.de](mailto:daniel.pflumm@vdtuev.de)



# WETTBEWERB DER MÄRKTE

## HINTERGRÜNDE ZUM GEPLANTEN FREIHANDELSABKOMMEN

Potenzial der bilateralen Handelsbeziehungen zwischen EU und USA ist nicht ausgeschöpft

Die Europäische Union und die USA stellen etwa die Hälfte des weltweiten BIP und ein Drittel der weltweiten Handelsströme. Sie sind jeweils die bedeutsamsten Handelspartner und unterhalten die umfangreichsten bilateralen Handelsbeziehungen der Welt. Gleichwohl wurde das Potenzial der bilateralen Handelsbeziehungen zwischen der EU und den USA bislang nicht voll ausgeschöpft, weil es an einem offenen, integrierten transatlantischen Markt aufgrund diverser Handels- und Investitionshemmnisse bislang fehlt. Dies liegt weniger an den Zöllen, die trotz sektoraler Spitzen mit durchschnittlich 2,5 – 5 Prozent beiderseits des Atlantiks auf vergleichsweise moderatem Niveau liegen, sondern neben einem zum Teil eingeschränktem Zugang von Unternehmen zur öffentlichen Auftragsvergabe vor allem an den in den jeweiligen Zielmärkten abweichenden Regelungen für das Inverkehrbringen von Waren und die Erbringung von Dienstleistungen. Denn die Erfüllung divergierender gesetzlicher Anforderungen erhöht die Markteintrittskosten und belastet somit die Wirtschaft, insbesondere die KMU in erheblichem Umfang. Vor dem Hintergrund global konkurrierender Welthandelsmächte und Wirtschaftsregionen, insbesondere des wachsenden Wettbewerbsdrucks ausgehend von Schwellenländern wie China und Indien sowie der übrigen BRICS-Staaten,<sup>1</sup> vor allem aber aufgrund seitens der EU und USA gleichermaßen benötigten positiven Wirtschaftswachstums- und Beschäftigungsimpulse sowie intendierter Wohlfahrtsgewinne für ihre Bürger mag es nicht verwundern, dass nunmehr erneut die Idee eines umfangreichen Freihandelsabkommens zwischen den USA und der EU verfolgt wird. Vorrangiges Ziel ist es, insbesondere die nichttarifären regulatorischen Marktzutrittsbarrieren deutlich zu senken. Die USA sind größter Absatzmarkt der EU. Die USA sind (nach Frankreich) für Deutschland zweitwichtigster Exportmarkt, rund 80 Prozent aller deutschen Exporte in die USA fallen in den Industriegüterbereich, davon fallen rund 50 Prozent der Güter in den Maschinen- und Automobilsektor, sodass neben der EU-Kommission<sup>2</sup> auch Deutschland mit dem avisierten EU-USA-Freihandelsabkommen große Erwartungen verbinden kann.<sup>3</sup>

### Existierende und geplante Freihandelsabkommen

Als „Blaupause“ zu einem transatlantischen Handelsabkommen zwischen den USA und der EU könnte dabei auch das zwischen der EU und Kanada in greifbare Nähe gerückte Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) dienen, über dessen Kerninhalte bereits im Oktober 2013 eine politische Übereinkunft erzielt wurde.<sup>4</sup> Das CETA könnte den USA bereits „über die Hintertür“ den erleichterten Zugang zum EU-Markt sichern, denn die USA sind mit Kanada über das nordamerikanische Freihand-

<sup>1</sup> BRICS-Staaten sind eine Vereinigung von aufstrebenden Volkswirtschaften. Die Abkürzung „BRICS“ steht für die Anfangsbuchstaben der fünf Staaten: Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika.

<sup>2</sup> vgl. „Reducing Transatlantic Barriers to Trade and Investment – An Economic Assessment“, Studie des Centre for Economic Policy Research (CEPR) im Auftrag der Europäischen Kommission (KOM), März 2013, [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/march/tradoc\\_150737.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/march/tradoc_150737.pdf) und Bewertung der Studienergebnisse durch die KOM unter [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/september/tradoc\\_151787.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/september/tradoc_151787.pdf).

Die Studie geht im Falle einer vollständigen Umsetzung der Handelspartnerschaft potenziell von gesamtwirtschaftlichen Zuwächsen für die EU in Höhe von 119,2 Mrd. EUR jährlich und für die USA in Höhe von 94,9 Mrd. EUR jährlich aus, sodass die Ausfuhren aus der EU in die USA folglich um 28 Prozent und die Gesamtausfuhren der EU um 6 Prozent steigen könnten.

<sup>3</sup> vgl. „Dimensionen und Auswirkungen eines Freihandelsabkommens zwischen der EU und den USA“, Studie des Ifo-Instituts im Auftrag des BMWi, Januar 2013; <http://www.bmw.de/BMWi/Redaktion/PDF/Publikationen/Studien/dimensionen-auswirkungen-freihandelsabkommens-zwischen-eu-usa,property=pdf,bereich=bmw2012,sprache=de,rwb=true.pdf> und „Die Transatlantische Handels- und Investitionspartnerschaft (THIP) – Wem nutzt ein transatlantisches Freihandelsabkommen?“, [http://www.bertelsmann-stiftung.de/cps/rde/xbr/SID-6E8DFA77-49EB0D7C/bst/xcms\\_bst\\_dms\\_38052\\_38053\\_2.pdf](http://www.bertelsmann-stiftung.de/cps/rde/xbr/SID-6E8DFA77-49EB0D7C/bst/xcms_bst_dms_38052_38053_2.pdf) und „Außenhandel der EU27 – Eine regionale und sektorale Analyse“, [http://www.boeckler.de/pdf/p\\_imk\\_report\\_83a\\_2013.pdf](http://www.boeckler.de/pdf/p_imk_report_83a_2013.pdf) und „Außenhandel der USA – Eine regionale und sektorale Analyse“, [http://www.boeckler.de/pdf/p\\_imk\\_report\\_85\\_2013](http://www.boeckler.de/pdf/p_imk_report_85_2013) sowie „Deutschland und TTIP“, [http://ec.europa.eu/deutschland/pdf/131003\\_country\\_fiche\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/deutschland/pdf/131003_country_fiche_de.pdf)

<sup>4</sup> Europäische Kommission, DG Handel; <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/canada/>

delsabkommen NAFTA (Freihandelszone zwischen Kanada, USA, Mexiko) bereits eng verwoben. Weitere Freihandelsabkommen unterhält die EU bereits mit anderen bedeutsamen Handelspartnern, so z.B. mit Mexiko, Kolumbien und der Republik Korea,<sup>5</sup> aktuell laufen zudem Verhandlungen zwischen der EU und Japan.<sup>6</sup> Nach dem bisherigen Scheitern der von den WTO-Mitgliedern seit 2001 verfolgten DOHA-Freihandelsagenda,<sup>7</sup> die auf eine multilaterale bzw. globale Integration der von den WTO-Mitgliedern repräsentierten Märkte abzielte, setzt die EU zur Stimulation ihrer Wirtschaftsbeziehungen nunmehr verstärkt auf bilaterale Handelsabkommen.<sup>8</sup>

 Rainer Gronau

 [rainer.gronau@vdtuev.de](mailto:rainer.gronau@vdtuev.de)

<sup>5</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:127:FULL:DE:PDF>

<sup>6</sup> <http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=979>; <http://www.handelsblatt.com/politik/international/freihandelsabkommen-japan-und-eu-wollen-sich-bald-einigen/9097684.html>

<sup>7</sup> [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/minist\\_e/min01\\_e/mindecl\\_implementation\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min01_e/mindecl_implementation_e.htm)

<sup>8</sup> vgl. hierzu grundlegend die Mitteilung KOM 2010 (612) „Handel, Wachstum und Weltgeschehen – Handelspolitik als Kernbestandteil der EU-Strategie Europa 2020“; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0612:FIN:DE:PDF>



# EU UND USA VERHANDELN

## „TTIP“ HAT FAHRT AUFGENOMMEN

Verhandlungen  
finden in  
zweimonatigem  
Turnus statt

Die auf dem EU-USA-Gipfel im November 2011 eingesetzte „EU-US High-Level-Working Group on Jobs and Growth“ (HLWG) unter dem Transatlantischen Wirtschaftsrat (TEC) hat am 13. Februar 2013 ihren Abschlussbericht<sup>1</sup> vorgelegt und sich darin für die Aufnahme von Verhandlungen zu einer transatlantischen Handels- und Investitionspartnerschaft (TTIP) ausgesprochen. Damit soll zugleich die größte Freihandelszone der Welt auf den Weg gebracht werden. Im Juli 2013 wurden die Verhandlungen zum Freihandelsabkommen aufgenommen<sup>2</sup> und sind im März 2014 bereits in die vierte Runde gegangen. Sie sollen im etwa zweimonatigen Turnus fortgesetzt werden. Seitens der EU-Kommission wurde am 27. Januar 2014 eine Expertengruppe berufen, um die notwendige engere Einbindung maßgeblicher Stakeholder im weiteren Verhandlungsprozess sicherzustellen,<sup>3</sup> zudem will die Kommission den Dialog mit der Zivilgesellschaft kontinuierlich im Rahmen entsprechender Konsultationen fortführen.<sup>4</sup> Die Notwendigkeit eines transparenten, für die Vertreter der europäischen Zivilgesellschaft hinreichend partizipativ ausgestalteten TTIP-Verhandlungsprozesses wurde insbesondere vonseiten verschiedener NGOs und Verbraucherschutzorganisationen, aber auch von Vertretern der Wirtschaft zuletzt verstärkt und mit guten Gründen angemahnt.

### Abbau nichttarifärer Handelshemmnisse – eine Mammutaufgabe!

Abbau nichttarifärer  
Handelshemmnisse

Im Zuge des TTIP-Verhandlungsprozesses sollen Kernfragen des Marktzugangs und der regulatorischen Zusammenarbeit analysiert und gemeinsame Lösungswege aufgezeigt werden.<sup>5</sup> Im Bereich des Marktzugangs wird insbesondere eine sektorspezifische Öffnung der Dienstleistungsmärkte angestrebt. Darüber hinaus sollen die regulatorische Zusammenarbeit verbessert und vor allem weitere nichttarifäre Handelshemmnisse abgebaut werden. Zu diesen Handelshemmnissen gehören insbesondere divergierende technische Anforderungen an Produkte und Dienstleistungen sowie unterschiedliche bzw. nicht gegenseitig anerkannte Regeln für die Konformitätsbewertung und Akkreditierung.

### Vollharmonisierung oder „gegenseitige Anerkennung“?

So erstrebenswert unter vorgenannten Zielvorgaben ein ambitionierter Ansatz zur Beseitigung von Regulierungsbarrieren auch erscheinen mag, fest steht zugleich: Der „Teufel“ liegt im Detail! So erscheint aktuell mangels umfassender Rechtsharmonisierung insbesondere eine vollständige Verwirklichung der vier den Binnenmarkt tragenden Grundfreiheiten, namentlich insbesondere der Warenverkehrs- und Dienstleistungsfreiheit, wohl kaum als realistische Perspektive der transatlantischen Beziehungen.<sup>6</sup> Vielmehr dürften hier sektorale Rechtsangleichungsansätze (z. B. in volkswirtschaftlich für beide Wirtschaftsregionen hebelstarken Sektoren wie der Automobilindustrie, Informations- und Kommunikationstechnologie, Elektrotechnik-/Computerindustrie sowie dem Maschinen- und Anlagenbau) mit einer schrittweisen Vollharmonisierung im Sinne von regulativen Pilotprojekten eine erfolversprechendere Option bieten.

<sup>1</sup> [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/february/tradoc\\_150519.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/february/tradoc_150519.pdf)

<sup>2</sup> Verhandlungsmandat unter [http://www.s2bnetwork.org/fileadmin/dateien/downloads/EU\\_Draft\\_Mandate\\_-\\_Inside\\_US\\_Trade.pdf](http://www.s2bnetwork.org/fileadmin/dateien/downloads/EU_Draft_Mandate_-_Inside_US_Trade.pdf) (Empfehlung für ein Verhandlungsmandat) und [http://netzfrauen.org/wp-content/uploads/2014/03/EU\\_US-Leitlinien-Verhandlungen-Freihandel-Abkommen\\_2013-juni-17-1.pdf](http://netzfrauen.org/wp-content/uploads/2014/03/EU_US-Leitlinien-Verhandlungen-Freihandel-Abkommen_2013-juni-17-1.pdf) (Leitlinien des Rates der Europäischen Union für die Verhandlungen); weitere Hintergrundinfos der KOM hierzu unter [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2012/june/tradoc\\_149616.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2012/june/tradoc_149616.pdf); vgl. auch Verhandlungsmandatserteilung durch das Europäische Parlament unter <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2013-0227&language=DE>

<sup>3</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-972\\_de.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-972_de.htm)

<sup>4</sup> <http://trade.ec.europa.eu/civilsoc/meetdetails.cfm?meet=11421>

<sup>5</sup> vgl. zu den technischen Handelsbarrieren im Einzelnen die Ausführungen der KOM unter „Technical barriers to trade – initial EU position paper“ [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/july/tradoc\\_151627.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/july/tradoc_151627.pdf)

<sup>6</sup> vgl. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/137/1713735.pdf>; BT-Drucksache 17/13735, Antwort zu Frage 5

Gegenseitige Anerkennung ist elementares Prinzip des Binnenmarktes

Alternativ zu einer stufenweisen, zwangsläufig mit entsprechendem legislativen Aufwand verbundenen Angleichung der in den USA bzw. der EU für Produkte und Dienstleistungen anwendbaren Rechtsvorschriften könnte man im Zuge der weiteren Verhandlungen auch geneigt sein, das in Europa bereits im Jahre 1979 bahnbrechend für den Binnenmarkt im Zuge der sogenannten Cassis-de-Dijon-Rechtsprechung etablierte Liberalisierungsprinzip der gegenseitigen Anerkennung für den transatlantischen Handel fruchtbar zu machen. Seinerzeit war die Gemeinschaft bemüht, die vielen national divergierenden Vorschriften über Zusammensetzung, Qualität, Abmessungen und Kennzeichnung von Waren zu harmonisieren. Der EuGH stellte in seinem für die europäische Integration wegweisenden Urteil den Grundsatz auf, dass der Verkauf einer Ware, die in einem EU-Mitgliedstaat rechtmäßig hergestellt wurde, in anderen EU-Mitgliedstaaten nicht verboten werden darf. Dieses für den Binnenmarkt elementare Prinzip der gegenseitigen Anerkennung besagt demnach, dass überall dort, wo auf EU-Ebene keine Harmonisierung der einschlägigen Produkthanforderungen besteht, jeder Mitgliedstaat verpflichtet ist, in seinem Hoheitsgebiet den Verkauf von Waren zu akzeptieren, die in einem anderen Mitgliedstaat nach dort geltenden Vorschriften rechtmäßig hergestellt wurden, auch wenn für inländische Erzeugnisse andere technische oder qualitative Vorschriften gelten.

Ausnahmen von diesem Grundsatz bestehen nur, wenn nachweislich zwingende Erfordernisse des Gemeinwohls wie solche des Gesundheits- und Verbraucherschutzes oder Umweltschutzbelange im Einzelfall Vorrang haben. Im Dienstleistungsbereich gilt in Europa spätestens aufgrund der Dienstleistungsrichtlinie<sup>7</sup> das deckungsgleiche Prinzip. Dieser bewährte und äußerst effiziente regulative Ansatz hätte mit Blick auf TTIP den Charme, dass langwierige Rechtsangleichungsmaßnahmen vermieden werden könnten. Zudem könnte so regionalen und nationalen Traditionen bzw. Besonderheiten für die heimischen Anbieter Rechnung getragen werden. Jedoch geht das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung von der Annahme bzw. Fiktion einer grundsätzlichen Gleichwertigkeit von divergierenden Bestimmungen zum Schutze bestimmter Rechtsgüter aus. Es setzt somit zugleich einen hohen wechselseitigen Vertrauensvorschuss in die geltenden gesetzlichen Regelungen und institutionellen bzw. prozeduralen Strukturen zur Gewährleistung des notwendigen Schutzes von Menschen, Umwelt und Sachgütern vor Gefahren, die von Produkten und Dienstleistungen ausgehen können, voraus. In welchen Bereichen bzw. Produkt- und Dienstleistungssektoren dieses Vertrauen bereits zwischen den Handelspartnern USA und EU in hinlänglichem Maße besteht, wird im Zuge der weiteren Verhandlungen noch im Detail auszuloten sein. Hierbei steht vor dem Hintergrund der bereits im Zuge anderweitiger Verhandlungen zu umfassenden Handelsabkommen zutage getretenen Mechanismen zu erwarten, dass mehr oder minder berechtigte Bedenken,<sup>8</sup> aber auch konfligierende ökonomische Partikularinteressen, historische und kulturelle Divergenzen, politische Sensibilitäten und medialer Druck den Verhandlungsprozess beiderseits des Atlantiks erschweren bzw. verzögern könnten. Zudem bedarf das TTIP letztlich in Europa der Zustimmung des Rates und des EU-Parlaments sowie in den USA der Zustimmung des US-Kongresses und infolge seiner Auswirkungen ggf. weiterer regionaler und lokaler Entscheidungsinstanzen und Regelsetzer in den betroffenen US-Bundesstaaten.

### **Etablierung eines institutionalisierten Rahmens**

Erfolgversprechend könnte der Ansatz sein, aufgrund der großen Unterschiede weniger den Status quo der Rechtsordnungen in den USA und der EU sektorspezifisch anzugleichen oder per se in ausgewählten Regelungsbereichen als gleichwertig anzuerkennen, als vielmehr in Konsequenz von TTIP bei der zukünftigen Gesetzgebung auf beiden Seiten des Atlantiks neue Konsultations- und Abstimmungsverfahren, also einen robusten institutionalisierten Rahmen zu etablieren, um einerseits die Auswirkungen zu überarbeitender bzw. avisierter Legislativakte auf den transatlantischen Handel stärker in den Blick zu

<sup>7</sup> RL 2006/123/EG, <http://www.dienstleisten-leicht-gemacht.de/DLR/Redaktion/PDF/dienstleistungsrichtlinie.property=pdf,bereich=dli,sprache=de,rwb=true.pdf>

<sup>8</sup> vgl. zu den erhobenen Einwänden das EU-Kommissionsdokument „EU-US-Handelsabkommen: Hier sind die Fakten“ [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/december/tradoc\\_152030.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/december/tradoc_152030.pdf)

nehmen oder aber auch in innovationsgetriebenen Märkten, z.B. in den Bereichen Elektromobilität und Cyber-Security, also für Zukunftstechnologien gesetzliche Rahmenbedingungen bzw. Marktzugangsstrukturen zu schaffen, die zukünftig für beide Handelspartner tragfähig bzw. akzeptabel sind und hiermit Leitmärkte mit globaler Ausstrahlung auszugestalten. In diesem schrittweisen Annäherungsprozess auf dem Weg zu transnational konvergenten Regeln könnten immense Potenziale liegen, wie ein Blick auf die in vielen Bereichen bereits sehr erfolgreiche Standardisierungsarbeit<sup>9</sup> der europäischen<sup>10</sup> und internationalen Normungsorganisationen<sup>11</sup> unter Maßgabe flankierender WTO-Regeln veranschaulicht.<sup>12</sup> Eine neue Form engerer Kooperation auf regulatorischer Ebene zu beiden Seiten des Atlantiks könnte somit Wege eröffnen, auf eine beiderseitig höhere Akzeptanz, Konvergenz sowie Kompatibilität der regulativen Marktrahmenbedingungen und zukunftsfähig ausgestaltete Leitmärkte mit multilateraler Vorbildfunktion hinzuarbeiten.<sup>13</sup>

### Fairer Marktzugang – zu beiden Seiten des Atlantiks

Im Zuge der Verhandlungen muss insbesondere auch sichergestellt werden, dass die verschiedenen US-Bundesstaaten mit ihren zum Teil regional und lokal erheblich divergierenden normativen und rechtlichen Anforderungen und Kontrollmechanismen<sup>14</sup> mit Blick auf Dienstleistungserbringer und Produkte in den verpflichtenden Rechtsrahmen des Abkommens vollständig einbezogen werden, um einseitige Wettbewerbsnachteile infolge der US-föderalen Strukturen für europäische Unternehmen bei ihren US-Aktivitäten auszuschließen. Dies setzt für die USA in vielen Bereichen einen regionalen und lokalen Souveränitäts- bzw. Autonomieverzicht voraus, den der europäische Binnenmarkt den EU-Mitgliedstaaten bereits seit vielen Jahren abverlangt. Insbesondere mit Blick auf eine verstärkte Ausweitung von Konformitätsbewertungsaktivitäten europäischer Prüf- und Überwachungsorganisationen auf die USA muss im Zuge von TTIP unter Zurückstellung regionaler bzw. sektoraler Besonderheiten eine Marktliberalisierung im Sinne eines Abbaus von rechtlichen oder faktischen Prüf- und Überwachungsmonopolen sichergestellt werden, um dort einen offenen und transparenten Marktzugang unter fairen Wettbewerbsbedingungen zu ermöglichen. Ebenso dürften in Europa tätige unabhängige Prüf- und Überwachungsorganisationen amerikanischer Herkunft Marktchancen hinzugewinnen, sofern sie den maßgeblichen Anforderungen, z.B. im Rahmen der Akkreditierung, genügen. Somit stünde im Zuge des TTIP eine wechselseitige Belebung der Marktchancen für Prüf- und Überwachungsdienstleistungen beiderseits des Atlantiks zu erwarten.

Souveränitätsverzicht  
in den USA

 Rainer Gronau

 rainer.gronau@vdtuev.de

9 vgl. „ISO – Global solutions for CEOs“; [http://www.din.de/sixcms\\_upload/media/2896/ISO%20-%20Global%20solutions%20for%20CEOs.pdf](http://www.din.de/sixcms_upload/media/2896/ISO%20-%20Global%20solutions%20for%20CEOs.pdf)  
Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 zur Europäischen Normung; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:316:0012:0033:DE:PDF>,  
dort Rdnr. 6 ff. Studie „Gesamtwirtschaftlicher Nutzen der Normung“; [http://www.din.de/sixcms\\_upload/media/2896/gesamtwirtschaftlicher\\_nutzen\\_der\\_normung.pdf](http://www.din.de/sixcms_upload/media/2896/gesamtwirtschaftlicher_nutzen_der_normung.pdf)

10 Europäisches Komitee für Normung (CEN), Europäisches Komitee für Elektrotechnische Normung (Cenelec) und Europäisches Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI)

11 International Electrotechnical Commission (IEC), International Organization for Standardization (ISO) und International Telecommunication Union (ITU), United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)

12 vgl. „Agreement on technical barriers to trade“; [http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/17-tbt.pdf](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/17-tbt.pdf), einschließlich Annex 3 „Code of good practice for the preparation, adoption and application of standards“; [http://www.standardsinfo.net/info/docs\\_wto/tbt-a3.pdf](http://www.standardsinfo.net/info/docs_wto/tbt-a3.pdf)

13 vgl. „Die Transatlantische Handels- und Investitionspartnerschaft – Regulierungsaspekte“, dort Seite 4 ff., [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/september/tradoc\\_151788.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/september/tradoc_151788.pdf)

14 Das tragende Prinzip für das Inverkehrbringen von Produkten auf dem europäischen Binnenmarkt ist die sog. „Herstellereklärung“ (CE-Kennzeichnung), flankierend ist nur in begrenztem Umfang die Einbeziehung von sogenannten „Notified Bodies“ für den Hersteller obligatorisch vorgeschrieben, wohingegen in den USA vom Hersteller oder Betreiber in vielen Produktbereichen von unabhängigen Dritten ausgestellte Zertifikate/Prüfberichte/Prüfzeugnisse vorzuweisen sind; sämtliche kommerziell eingesetzten Produkte müssen z.B. in den USA den von der OSHA (Occupational Safety and Health Administration) gesetzten Anforderungen (OSHA Safety Regulations) entsprechen, die Genehmigung zur Inbetriebnahme von Maschinen und Anlagen erfolgt durch „OSHA compliance safety and health officers“ sowie lokale Inspektoren, die sogenannte „AHJ“ (Authority Having Jurisdiction), die bei ihren Kontrollen auf die Testergebnisse/Zertifizierungen und entsprechende Prüfzeugnisse der NRTL (Nationally Recognized Testing Laboratories), d. h. seitens der OSHA akkreditierter Prüf- und Zertifizierungsstellen, zurückgreifen, vgl. zu den divergierenden gesetzlichen Vorgaben in ausgewählten Bereichen exemplarisch auch die Ausführungen des VDMA im TTIP-Positionspapier vom August 2013 [http://www.vdma.org/documents/106103/960660/VDMA\\_PP\\_%20on%20TTIP\\_09\\_2013/294b845b-6faa-4653-813a-5c13abe212bf](http://www.vdma.org/documents/106103/960660/VDMA_PP_%20on%20TTIP_09_2013/294b845b-6faa-4653-813a-5c13abe212bf); z.B. Medizinprodukte bedürfen hingegen, anders als in der EU, einer behördlichen Zulassung (FDA); eine sektorübergreifende Produktkennzeichnungspflicht, vergleichbar mit der CE-Kennzeichnung, besteht in den USA nicht. Zudem ist auch das Normungssystem in den USA im Vergleich zur EU weitaus dezentralisierter ausgeprägt. Hinzu kommt, dass gesetzesauffüllende Europäische Normen – anders als amerikanische Normen – im Regelfall nicht das anwendbare Konformitätsbewertungsverfahren spezifizieren. Große regulative Gräben zwischen den USA und der EU bestehen zudem beispielsweise in den Bereichen Chemikalien- und Lebensmittelrecht.



# DIE TÜV-POSITION ZUM TTIP

## GEMEINSAME REGELN UND STANDARDS

### Abbau von Handelshemmnissen

Der VdTÜV und seine Mitglieder unterstützen das ambitionierte Projekt eines transatlantischen Freihandelsabkommens. Sie erwarten hiervon ausgehend neue Wachstumsperspektiven für europäische Unternehmen und wirtschaftsnahe Dienstleister in den USA – wie auch in umgekehrter Richtung für amerikanische Unternehmen in Europa und somit einen wachsenden Internationalisierungsgrad der Unternehmen. Die USA und die EU sind im weltweiten Handel sehr stark miteinander vernetzt. Durch gezielten Abbau von Handelshemmnissen sorgen beide Partner für eine Stärkung ihrer Wirtschaftsräume im globalen Wettbewerb.

Zum Abbau bislang noch bestehender Handelshemmnisse bedarf es enger abgestimmter Verfahren sowie einer höheren Kompatibilität und wechselseitiger Akzeptanz einschlägiger Anforderungen an den Marktzugang von Waren, Produkten und Dienstleistungen. Dadurch könnten produkt- bzw. dienstleistungsbezogene Zulassungsprozesse verkürzt, Doppelprüfungen vermieden und erhebliche Effizienzsteigerungen sowie Kosteneinsparungen erzielt werden. Mit Blick auf das Schutzbedürfnis von mehr als 800 Millionen Verbrauchern, davon mehr als 500 Millionen Europäern, darf eine gegenseitige Anerkennung von Anforderungen aber nicht zu einer Absenkung geltender Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltstandards führen. Das gilt insbesondere dann, wenn in einem Teil des Marktes niedrigere Anforderungen an den Marktzugang von Waren, Produkten und Dienstleistungen bestehen. Deshalb spricht sich der VdTÜV dafür aus, nicht nur auf eine gegenseitige Anerkennung oder schrittweise

### Gemeinsame Regeln auf Grundlage der „Best Practice“

Gleichstellung von Standards hinzuarbeiten, sondern auch auf die Entwicklung gemeinsamer Regeln und Standards, die sich in Bezug auf Sicherheit an der „Best Practice“ in einer der beiden bestehenden Märkte orientieren.

### Potenziale ausschöpfen – Sicherheit und Qualität steigern

Gemeinsame Regeln und Standards oder wechselseitig anerkannte hohe Produkt- und Prozessanforderungen der EU und der USA innerhalb der transatlantischen Freihandelszone wirken mittelbar auch in Drittmärkte, insbesondere in die asiatischen Märkte hinein. Somit wird TTIP, sofern es Erfolg hat, neue Marktzugänge in den USA, mittelfristig aber auch in Südamerika und Asien verschaffen und tendenziell den Regulierungsarm auf diese Welthandelszonen prägend ausstrecken. Eine Verknüpfung der seitens der EU bereits mit anderen Staaten bestehenden oder in Kürze abzuschließenden Handelsabkommen mit TTIP sollte somit parallel im Blick gehalten und vorangebracht werden. Die TÜV-Unternehmen und ihr Verband werden sich mit ihrem Sachverstand und Know-how an den notwendigen grundlegenden Diskussionen um effiziente Regulierungsmodelle sowie ggf. den Arbeiten für gemeinsame neue Regeln und Standards in Verknüpfung mit entsprechenden Konformitätsbewertungsverfahren durch unabhängige Dritte engagiert beteiligen.

### Der VdTÜV setzt sich mit Blick auf TTIP ein für:

- ▶ eine Dynamisierung des transatlantischen Handels unter wettbewerbsoffenen regulativen Rahmenbedingungen und einen integrierten transatlantischen Markt
- ▶ die Verankerung der bewährten Instrumente der Normung, Akkreditierung und unabhängigen Konformitätsbewertung als tragende Eckpfeiler des anforderungsgerechten Marktzugangs
- ▶ gemeinsame neue Regeln, Standards und Prüfverfahren, mit dem Ziel, ein einheitliches und hohes Qualitäts- und Sicherheitsniveau im Zusammenspiel von Mensch, Technik und Umwelt zu ermöglichen; hierbei ist insbesondere dem Vorsorgeprinzip Rechnung zu tragen
- ▶ eine effektive und effiziente Regulierung der Verbraucherschutz-, Sicherheits- und Prüfstandards – auf beiden Seiten des Atlantiks
- ▶ eine Entlastung der Vollzugsbehörden durch den Rückgriff auf das System unabhängiger Konformitätsbewertung
- ▶ eine Stärkung der Kompetenzen und Expertise der Standardsetzer



# MEDIZINPRODUKTEGESETZGEBUNG IN EUROPA

## BENANNT STELLEN ODER BEHÖRDLICHE LÖSUNG?

Die Medizinprodukteindustrie zählt zu den innovativsten und forschungsintensivsten Branchen in Deutschland. Der jährliche Umsatz der deutschen Hersteller liegt bei über 22 Milliarden Euro, zwei Drittel davon werden im Ausland erwirtschaftet; rund ein Drittel des Umsatzes wird mit Produkten erzielt, die weniger als drei Jahre alt sind. Nach Schätzungen des Gesundheitsministeriums gibt es rund 400.000 verschiedene Medizinprodukte in Deutschland.

Bevor Medizinprodukte in Europa in den Verkehr gebracht werden können, müssen sie vom Hersteller mit einer CE-Kennzeichnung versehen werden. Sie darf nach europäischem Recht nur angebracht werden, wenn das Produkt die in den einschlägigen Bestimmungen vorgegebenen grundlegenden Sicherheits- und Leistungsanforderungen erfüllt. Medizinprodukte unterliegen vor dem Inverkehrbringen keiner staatlichen Zulassung, sondern einer Konformitätsbewertung. An dieser ist bei Produkten mit mittlerem und hohem Risiko eine unabhängige Prüf- und Zertifizierungsstelle (Benannte Stelle) beteiligt.

Keine staatliche  
Zulassung, sondern  
Konformitäts-  
bewertung

### **Kommissionsvorschläge durchlaufen nach Veröffentlichung Gesetzgebungsverfahren**

2012 hat die Europäische Kommission Vorschläge zur Revision der Medizinproduktegesetzgebung vorgelegt. Die bisher geltenden Richtlinien zu Medizinprodukten und aktiven implantierbaren medizinischen Geräten wurden in einer Verordnung zusammengefasst. Ein zweiter Verordnungsvorschlag betrifft die bisher ebenfalls in einer Richtlinie geregelten In-vitro-Diagnostika.

Die drei bisher gültigen Richtlinien basieren auf dem „New Approach“ der EU und zielen darauf ab, das Funktionieren des Binnenmarkts und ein hohes Schutzniveau zu gewährleisten. Während europäische Richtlinien durch die Parlamente der Mitgliedstaaten in nationales Recht umzusetzen sind und es dadurch unterschiedliche Interpretationen und Detaillierungsgrade gibt, erlangen Verordnungen in der EU unmittelbare Gültigkeit. Durch die Gestaltung als Verordnung soll daher die Basis für eine europaweit einheitliche gesetzliche Anwendung geschaffen werden.

Durch die Verordnungen soll die Gesetzgebung ebenfalls an veränderte Rahmenbedingungen und Anforderungen angepasst und systemimmanente Schwächen sollen beseitigt werden, vorrangig in Bezug auf Hochrisikoprodukte und neue Technologien. Gerade die EU-weit harmonisierte Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen durch die Benannten Stellen ist ein zentrales Anliegen. Zu diesem Zweck enthalten die Verordnungsentwürfe einen Kontrollmechanismus („Scrutiny-Verfahren“), durch den die Benannten Stellen verpflichtet werden, eine europäische Stelle – die neu einzurichtende Medical Device Coordination Group (MDCG) – über Konformitätsbewertungen bei Hochrisiko- und neuen Produkten zu informieren. Sie müssen in diesem Zusammenhang der MDCG einen Bericht über ihre vorläufigen Prüfergebnisse im Zuge der Konformitätsbewertung vorlegen. Die MDCG – die sich aus Fachleuten der aufsichtsführenden Behörden und der Kommission zusammensetzen soll – kann sich in das Konformitätsbewertungsverfahren einschalten und Einfluss darauf nehmen.

Des Weiteren soll die Überwachung der Hersteller durch die Benannten Stellen insbesondere durch unangekündigte Kontrollen und Stichprobenziehungen am Markt verstärkt sowie die Anforderungen an die Benannten Stellen erhöht und ihre Überwachung durch nationale Behörden intensiviert werden.

Die Kommissionsvorschläge wurden in den Ausschüssen des Europäischen Parlaments für „Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit“ (federführend), „Binnenmarkt und Verbraucherschutz“ sowie „Beschäftigung und soziale Angelegenheiten“ beraten. Die Abstimmungsergebnisse aus den Ausschüssen sind danach in die erste Lesung im Parlamentsplenum eingeflossen. Die Bericht-erstatter haben das Verhandlungsmandat für den sogenannten Trilog erhalten. Im Trilog verhandeln Vertreter des Parlaments, der Kommission und des Europäischen Rates über die Verordnungsentwürfe und die durch das Parlament und den Rat eingebrachten Änderungsvorschläge.

### **Europäischer Rat konnte sich bisher nicht einigen – Trilog verzögert sich**

Der Trilog sollte eigentlich im Januar 2014 starten und das gesamte Gesetzgebungsverfahren bis zu den Europawahlen im Mai 2014 abgeschlossen werden. Aufgrund der sehr komplexen Materie und zum Teil stark von einander abweichender Meinungen der Mitgliedsländer hat der Rat jedoch noch keine einheitliche Position erarbeitet. Ziel ist es, bis Mitte 2014 zu dieser zu gelangen. Erst danach kann der Trilog starten. Insbesondere sind die Ausgestaltung des „Scrutiny-Verfahrens“ und die Regelungen zur Wiederaufbereitung von Medizinprodukten noch strittig.

Streitpunkt  
„Scrutiny-Verfahren“

### **Viele Verbesserungsvorschläge des VdTÜV berücksichtigt**

Wenngleich der VdTÜV die Verordnungsvorschläge der Kommission im Grundsatz begrüßte, sah der Verband noch erheblichen Nachbesserungsbedarf. Der VdTÜV setzte sich folglich im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens für weitere Optimierungen ein. Zu den wesentlichen Vorschlägen, die sich im Verfahren bisher durchgesetzt haben, gehören:

- ▶ die europaweit einheitliche und verschärfte Regelung der Anforderungen an die Benannten Stellen und Konformitätsbewertungsverfahren, wodurch ein gleiches sowie hohes Sicherheits- und Qualitätsniveau erzielt und faire Rahmenbedingungen gewährleistet werden;
- ▶ präzisere Vorgaben zur Durchführung unangekündigter Kontrollen bei Herstellern, wodurch EU-weit einheitlich Instrumente für die Ausübung der Kontroll- und Überwachungsaufgaben geschaffen werden;
- ▶ die bessere Einbindung der Benannten Stellen in den Informationsaustausch der Marktaufsichtsbehörden, um schneller und angemessen auf Vorkommnisse reagieren zu können.

Das von einigen Fraktionen geforderte behördliche Zulassungsverfahren für Hochrisiko-Produkte hat keine Mehrheit im Parlament gefunden. Es soll künftig auch keine direkte Einbindung einer Behörde in die Konformitätsbewertungsverfahren geben. Das Parlament hält somit weiterhin am durch den New Approach bzw. den „New Legislative Framework“ (NLF) vorgezeichneten sektorübergreifenden Rechtsansatz fest.

Im Gegenzug soll jedoch das von der Kommission vorgeschlagene „Scrutiny-Verfahren“ durch ein ähnliches, jedoch umfangreicheres und bürokratischeres Verfahren unter Einbindung mehrerer europäischer Expertengremien ersetzt werden. Ein weiterer Vorschlag des Parlaments ist die Schaffung sogenannter „Special Notified Bodies“ für Hochrisiko-Produkte, die auf europäischer Ebene durch die Europäische Arzneimittelagentur benannt und überwacht werden sollen.

Der VdTÜV vertritt weiterhin die Auffassung, dass allein durch unangekündigte Kontrollen und Stichprobenziehungen am Markt durch Benannte Stellen sowie eine intensivere Marktüberwachung durch die zuständigen Behörden Mängel und die „Nichtkonformität“ von Produkten frühestmöglich aufgedeckt werden können. Auch die Schaffung von „Special Notified Bodies“ wäre nicht zielführend, da doppelte Benennungsstrukturen entstehen mit entsprechend höherem bürokratischem Aufwand und im Gegensatz zu neuen europäischen Kontrollinstanzen nur die nationalen Behörden über die notwendige fachliche Kompetenz und Erfahrung zur Benennung und Überwachung verfügen.

**Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens voraussichtlich bis Ende 2014**

Da eine einheitliche Ratsposition voraussichtlich erst Mitte 2014 vorliegt und erst danach der Trilog starten kann, ist mit einem Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens frühestens gegen Ende 2014 zu rechnen. Aufgrund möglicher veränderter Mehrheitsverhältnisse im Parlament und einer neuen Zusammensetzung der Kommission nach den Europawahlen ist jedoch noch nicht absehbar, wie sich das Gesetzgebungsverfahren entwickeln wird.

 Mark Küller

 [mark.kueller@vdtuev.de](mailto:mark.kueller@vdtuev.de)



# BETRIEBSSICHERHEITSVERORDNUNG

## CHANCEN UND RISIKEN BEI DER NOVELLIERUNG

Schon seit 2009 bemüht sich das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung (BMAS), die gesetzlichen Grundlagen des betrieblichen Arbeitsschutzes und des Betriebs von überwachungsbedürftigen Anlagen zu überarbeiten. Am 1. Dezember 2011 trat das Produktsicherheitsgesetz (ProdSG) in Kraft, welches unter Berücksichtigung europarechtlicher Änderungen das seit 2004 geltende Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG) ablöste. Unverändert blieb der Katalog der gefährlichen, deshalb überwachungsbedürftigen Anlagen (üA) wie Aufzugsanlagen, Druckgeräteeinrichtungen (Druckbehälter, Dampfkessel) und Anlagen in brand- und explosionsgefährdeten Bereichen (Ex-elh-Anlagen; elh ist das Kürzel für entzündlich, leicht- und hochentzündliche (= brennbare) Flüssigkeiten). Die Anforderungen an deren sicheren Betrieb durch Arbeitgeber mit Arbeitnehmern oder Betreiber ohne Beschäftigte, den Drittschutz sowie die wiederkehrende Prüfung durch unabhängige zugelassene Überwachungsstellen (ZÜS) wurden fortgeschrieben. Das ProdSG ist neben dem Arbeitsschutzgesetz Grundlage für die in 2002 in Kraft getretene Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), in der der Umgang mit allen Arbeitsmitteln einschließlich der üA geregelt ist. Bedingt durch die grundlegenden Rechtsänderungen bei der BetrSichV-Einführung liefen die letzten Übergangsvorschriften erst 2008 ab.

### **Mehr als 36 Arbeitsentwürfe**

Nachdem zunächst eine Artikelverordnung mit überschaubaren Veränderungen der BetrSichV im Fokus der Bemühungen zur Verordnungs-Aktualisierung stand, wurde 2012 von Bund und Ländern eine vollständige Novellierung vereinbart. Im Laufe der Zeit stellte das zuständige BMAS-Referat mehr als 36 Arbeitsentwürfe vor, in denen immer wieder neue, ganz oder in Teilen veränderte Vorschläge den beteiligten Kreisen zur Diskussion vorgelegt wurden. Diese Vorschläge gaben teils die aus der Diskussion gewonnenen Erkenntnisse wieder, teils waren sie aber auch konträr zu diesen. Am 7. Mai 2013 wurde dann der erste, über 60 Textseiten umfassende BMAS-Referentenentwurf den Verbänden und den Ländern zur Stellungnahme vorgelegt. In der Anhörung der Verbände Anfang Juli 2013 und auf Basis eines weiteren Entwurfes vom 23. August 2013 in der Anhörung der Länder im Oktober 2013 wurde eine Vielzahl von Änderungsvorschlägen dem BMAS zur Kenntnis gegeben. Dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) wurde am 18. Januar 2014 ein weiterer, erneut wesentlich geänderter BMAS-Referentenentwurf zur Meinungsäußerung übermittelt, den das BMWi am 30. Januar 2014 mit der beteiligten Industrie erörterte. Nächste Schritte werden neben den Vorabstimmungen mit dem BMWi, dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) und dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) die formale Ressortabstimmung mit allen Bundesministerien, der Kabinettsbeschluss und das anschließende Bundesratsverfahren sein. Sollten sich die zuständigen Gremien einigen, stünde ggf. im 3. oder 4. Quartal 2014 eine neue BetrSichV, nach Willen des BMAS dann Arbeitsmittelsicherheitsverordnung (ArbmittSichV) genannt, zur Verfügung.

Die im Wettbewerb stehenden ZÜS als Nachfolgeorganisationen der früher regional zuständigen amtlich anerkannten TÜV-Sachverständigen haben die Entwicklung des derzeitigen Referentenentwurfes durch Stellungnahmen und bei allen angebotenen Erörterungsterminen mit ihrer Expertise begleitet. Im Mittelpunkt ihrer Stellungnahme steht als Ziel der Erhalt des bewährten Sicherheitsniveaus bei den üA. Der VdTÜV ist als Geschäftsstelle des ZÜS-Erfahrungsaustausches beteiligt.



### **Das BMAS verfolgt nach eigenen Aussagen mit der Novellierung der BetrSichV im Wesentlichen folgende Ziele:**

- ▶ Schaffung einer einheitlichen Rechtssystematik und Umsetzung von EU-Recht
- ▶ Konkrete Festlegung der Schnittstelle zum Inverkehrbringen und deren Integration in eine umfassende Gefährdungsbeurteilung als zentrales Mittel des Arbeitsschutzes; damit wird die Bedeutung der Gefährdungsbeurteilung gestärkt
- ▶ Konkrete Regelungen für die bekannten Unfallschwerpunkte: Instandhaltung sowie besondere Betriebszustände wie An- und Abfahren und Montage
- ▶ Vermeidung von Doppelregelungen
- ▶ Aufnahme von neuen gesellschaftlichen Zielen wie Ergonomie-Anforderungen gegen zunehmende Muskel-Skelett-Erkrankungen, alters- und altersgerechte Gestaltung der Arbeit sowie Berücksichtigung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz
- ▶ Schaffung einer ganzheitlichen Explosionsschutzprüfung im Sinne der EG-Richtlinie 1999/92/EG
- ▶ Zusammenfassung der materiellen Anforderungen an den Ex-Schutz in der Gefahrstoffverordnung
- ▶ Aufnahme der Prüfung von Kranen, Flüssiggasanlagen (soweit nicht an anderer Stelle behandelt) und maschinentechnische Arbeitsmittel der Veranstaltungstechnik

Die Struktur der bestehenden BetrSichV wurde vollständig geändert. Eine der wesentlichen Forderungen der Industrie, bei der Novellierung die strukturellen und begrifflichen Änderungen auf das zwingend Erforderliche zu begrenzen, bleibt damit unerfüllt. In einem eigenen Abschnitt werden die wesentlichen Anforderungen an alle Arbeitsmittel, an die erforderliche Gefährdungsbeurteilung und an die Schutzmaßnahmen aufgeführt. Die besonderen Vorschriften für üA bilden den Abschnitt 3, die Prüfvorschriften – nach den Anlagenarten der üA gegliedert – zusammenhängend den Anhang 2. Ebenfalls werden die Anforderungen an ZÜS in diesem Anhang aufgeführt. Neu ist die Aufnahme der Prüfanforderungen an sogenannte „bestimmte Arbeitsmittel“ wie Krane, Flüssiggasanlagen und maschinentechnische Arbeitsmittel der Veranstaltungstechnik, welche derzeit in berufsgenossenschaftlichen Regeln zu finden sind.

In einem Land wie Deutschland, in dem die Bevölkerung und die Politik die unabhängige und sachkompetente Prüfung einfordern und sowohl präventiv als auch nachfolgend bei Unfällen oder Fehlern die Überwachung der handelnden Firmen und Personen verlangen, darf keine Erosion der Verordnungen und Regelwerke zu Lasten der Sicherheit erfolgen. Bei dem vorliegenden Entwurf der Verordnung würde es jedoch zu einer deutlichen Reduzierung der unabhängigen Prüfungen durch ZÜS kommen. Anlagen mit hohem Gefährdungspotenzial wie Aufzüge, Dampfkessel, Chemieanlagen und Tankläger würden insgesamt seltener oder durch „befähigte Personen“ geprüft, die deutlich weniger an Ausbildung und Kenntnissen vorweisen müssen, kein interdisziplinäres Wissen von Organisationen mit vielen Sachverständigen aufweisen und keine Anforderungen an Unabhängigkeit zu erfüllen haben.

#### **VdTÜV sieht Änderungsbedarf**

Im Hinblick auf die Erhaltung und den Ausbau (wo erforderlich) des heute in Deutschland hohen Sicherheitsniveaus und unter Berücksichtigung einer hohen Verfügbarkeit der Anlagen machen die unabhängigen („Third Party“) ZÜS, TÜV und VdTÜV schwerpunktmäßig auf folgenden Änderungsbedarf des derzeitigen Referentenentwurfs aufmerksam:

### 1. Prüfungen an Aufzugsanlagen

Die im Regelfall der Öffentlichkeit frei zugänglichen Aufzugsanlagen sind stark frequentiert und unterliegen hohen Beanspruchungen. Obwohl in den letzten Jahren trotz Wartung bei über 50 Prozent der Aufzugsprüfungen Mängel festgestellt wurden, soll das bewährte Prüfkonzept mit jährlichem Wechsel von Wiederkehrender- (Haupt-) und Zwischenprüfung auf eine Prüfung alle zwei Jahre reduziert werden. Dies hätte zur Folge, dass unentdeckte Mängel für die Benutzer der Anlagen zu gefährlichen, ja lebensbedrohlichen Situationen führen können. Zudem sollen bestimmte Prüfaufgaben aus dem Verantwortungsbereich der ZÜS gestrichen werden (Prüfung der elektrischen Sicherheit). Diese konzeptionellen Änderungen führen bei einer vorhersehbaren Reduzierung der Sicherheit zu einer Belastung von Unternehmen und Betreibern.

### 2. Entfall der Prüfpflicht durch ZÜS von Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen sowie Anlagen mit elh-Flüssigkeiten (Lageranlagen, Füllstellen und Flugfeldbetankungsanlagen)

Der Erhalt der Prüfpflicht der o.g. Anlagen durch ZÜS einschließlich der im UA3 des Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS) abgestimmten Erleichterungen und der Anlagen- sowie Anlagenteilprüfung (Geräte und Schutzsysteme) wird sicherheitstechnisch für erforderlich gehalten. Vom ABS wurde aufgrund bisheriger Erfahrungen ein Prüfkonzept für diese Anlagen vorgeschlagen, dessen wesentlicher Bestandteil die grundsätzliche Prüfung durch die ZÜS ist. Dieses einstimmig verabschiedete Konzept wurde nicht in den Referentenentwurf übernommen. Die bisherige Kompetenz und Zuständigkeit einer ZÜS mit vertiefter Kenntnis der Belange des Explosionsschutzes und des Brandschutzes wird de facto abgeschafft. Ein einheitliches Prüf- und Sicherheitsniveau wird aufgegeben. Dies ist umso unverständlicher, als von Anlagen aus diesem Umfeld immer wieder verheerende Unfälle bekannt werden (z. B. Explosion mit nachfolgendem Brand im Tanklager Buncefield im Dezember 2005) und diese für die Versorgung von Öffentlichkeit und Wirtschaft relevant sind. Diese konzeptionellen Änderungen können insbesondere bei den kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) zu einer Belastung der Betreiber durch die Notwendigkeit der Auswahl geeigneten Prüfpersonals, Prüfkonzepte und Prüfausrüstung führen. Daneben ist gerade bei diesen besonders gefährlichen Anlagen der Schutz von Beschäftigten und Dritten sicherzustellen.

### 3. Drittschutz / andere Personen

Der Begriff „Drittschutz“ ist zu erhalten, da die im Entwurf verwendete Formulierung „andere Personen“ im Zusammenhang mit dem Begriff im ArbSchG abweichend ausgelegt werden kann und der Begriff im ProdSG bereits verankert ist. Es sollte zudem das Ziel sein, keine unnötigen (ein Mehrwert muss ersichtlich sein) bzw. rechtlich nicht erforderlichen Änderungen in den Begrifflichkeiten oder Regelungen gegenüber der bestehenden BetrSichV vorzunehmen, da diese insbesondere bei KMU zu Verwirrungen und Kostensteigerungen führen würden.



#### 4. Zugelassene Überwachungsstellen und Prüfstellen von Unternehmen bzw. Unternehmensgruppen und befähigte Personen

Durch Staat und Politik gewollt, wurde im Jahr 2000 eine schrittweise Öffnung des üA-Prüfmarktes mit stufenweiser Ablösung des personenbezogenen technischen Prüfwesens durch ein organisationsbezogenes privates Prüfwesen mit ZÜS-Stellen beschlossen. Die Umstellung erforderte für die dann anerkannten ZÜS-Stellen erhebliche Investitionen. Die Erfüllung der vielfältigen ZÜS-Anforderungen wird regelmäßig durch die Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik ZLS überprüft. Eine vorgesehene Ausweitung der Prüfberechtigung von unternehmenseigenen Prüfstellen auf Unternehmensgruppen stellt eine Wettbewerbsverzerrung des ZÜS-Prüfmarktes dar, da diese Stellen gegenüber den Third-Party-ZÜS im Tätigkeitsbereich nur reduzierte Anforderungen erfüllen müssen. Ein gemeinsam von allen ZÜS erarbeiteter Lösungsvorschlag wurde nicht berücksichtigt.

Viele Prüfungen können bereits heute durch die „befähigte Person“ durchgeführt werden. Dabei ist allerdings häufig festzustellen, dass das Qualifikationsniveau der Personen sehr unterschiedlich und teilweise sehr niedrig ist. Inwieweit diese Personen wirklich unabhängig und kompetent agieren können, kann nur spekuliert werden, da eine Kontrolle durch eine unabhängige Behörde fehlt. Mit einer erweiterten Übertragung von Aufgaben auf die befähigte Person können zwar, insbesondere bei großen Unternehmen, finanzielle Entlastungen verbunden sein, ob diese durch fehlende Fach- und Rechtssicherheit insbesondere bei den KMU aufgewogen werden, muss infrage gestellt werden.

#### 5. ZÜS-Vertretung im Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS)

Die im Referentenentwurf dem ABS zugewiesenen Aufgaben erfordern die ständige, gleichberechtigte Mitarbeit der ZÜS im ABS. Um die Meinung der Gesamtheit der ZÜS und nicht einen Standpunkt einer einzelnen Person vertreten zu können, bedarf es „fachkundiger Vertreter“ der ZÜS, die mehrheitlich seitens der ZÜS zur Berufung ausgewählt werden sollen.

Wenngleich die Neustrukturierung der BetrSichV möglicherweise für den ungeübten Leser eine gewünschte Transparenz aller im Zusammenhang stehenden Anforderungen erwirken kann, wird der Referentenentwurf vom 16. Januar 2014 nicht nur von den ZÜS u.a. in den vorgenannten Punkten abgelehnt und eine Überarbeitung für erforderlich gehalten. Die oben genannten Aspekte würden für viele üA sowohl eine deutliche Reduzierung der Sicherheit bedeuten als auch einen negativen Einfluss auf die Verfügbarkeit dieser Anlagen nach sich ziehen. ZÜS, TÜV und VdTÜV fordern einen Erhalt des bewährten Sicherheitsniveaus und werden in diesem Sinne die BetrSichV-Novellierung weiter engagiert und mit konstruktiven Kommentaren begleiten.

# ZAHL DER VERKEHRSTOTEN SINKT WEITER

## HÖCHSTES RISIKO IN BRANDENBURG

Die Zahlen der Verkehrstoten in Deutschland beobachten die Mitglieder des VdTÜV und der Verband stets sehr genau. Sie drücken zum einen das unglaubliche Leid aus, das hinter jedem tragischen Unfall steckt, aber sie sind zugleich auch eine Messgröße, ob die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland erfolgreich ist und Früchte trägt.

Auch 2,7 Prozent  
weniger Verletzte

Die vorläufigen Zahlen für das Jahr 2013 machen somit Mut: Es gab 7,2 Prozent weniger Verkehrstote auf deutschen Straße als noch 2012. Insgesamt starben 2013 3.340 Menschen auf den Straßen, das waren 260 weniger als im Vorjahr. Und 2012 war bereits das Jahr mit den bis dahin wenigsten Todesfällen. Auch die Zahl der Verletzten sank um 2,7 Prozent auf 374.000.

Wie stark der Rückgang vor allem bei einem langfristigen Vergleich ausfällt, macht ein Blick auf die Zahl der pro Tag Getöteten deutlich: Im Jahr 1970 kamen durchschnittlich 58 (!) Menschen pro Tag im Straßenverkehr ums Leben, 1990 waren es 30, 2013 im Durchschnitt neun. Beachtlich sind diese Zahlen auch vor dem Hintergrund, dass in derselben Zeit der Fahrzeugbestand gestiegen ist.

Eine Betrachtung der Bundesländer zeigt, dass es 2013 in Bayern (+ 2,7 Prozent) und Brandenburg (+ 2,4 Prozent) eine Zunahme der Zahl der Verkehrstoten gab, während vor allem Hessen (- 22,9 Prozent), Rheinland-Pfalz (- 16,7 Prozent) und Niedersachsen (- 15,4 Prozent) erfreuliche Rückgänge melden konnten.

Risiko ist regional  
unterschiedlich

Um auszudrücken, wo das Risiko am größten ist, Opfer eines Verkehrsunfalles zu werden, setzen die Statistiker die absoluten Zahlen ins Verhältnis zu je eine Million Einwohnern. Bei dieser Betrachtungsweise liegen Brandenburg mit 69 Todesopfern je eine Million Einwohner und Sachsen-Anhalt mit 61 vorne. Der Bundesdurchschnitt liegt bei 41 Opfern. Deutlich unter diesem Schnitt sind erfahrungsgemäß Stadtstaaten aufgrund ihrer Siedlungsstruktur. So verzeichnen Berlin 11 Opfer, Bremen 12 und Hamburg 15 je eine Million Einwohner. Aber auch Nordrhein-Westfalen hat verhältnismäßig niedrige Zahlen, hier sind es 27 Todesopfer im Jahr 2013 gewesen.

Die Zahlen sind kein Grund, nun die Hände in den Schoß zu legen, ganz im Gegenteil. Noch immer sterben viel zu viele Menschen auf den Straßen. Der VdTÜV und seine Mitglieder werden ihre engagierte Arbeit im Bereich der Verkehrssicherheit tatkräftig fortsetzen und sich dafür einsetzen, die Zahlen weiter zu senken.

 Jan Schepmann

 [jan.schepmann@vdtuev.de](mailto:jan.schepmann@vdtuev.de)



# MPU IST HOCH ANGESEHEN

## VON WEGEN SCHLECHTES IMAGE

Das Image der MPU ist laut einer Umfrage sehr gut

Das Image der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) ist schlecht: Das ist die landläufige Meinung, die auch nur von wenigen infrage gestellt wird. Doch das wollten der VdTÜV und seine Mitglieder nun etwas genauer wissen und hinterfragen. Daher beauftragten sie im Herbst 2013 eine repräsentative Umfrage beim Umfragezentrum Bonn zum Image der MPU. Die Ergebnisse überraschten die Experten nicht, dürften aber das Meinungsbild einiger Kritiker ins Wanken bringen. Denn: Das Image der MPU ist nicht schlecht, ganz im Gegenteil, es ist sogar sehr gut. Große Teile der Bevölkerung wünschen sich ein Instrument wie die MPU, um diejenigen Fahrer zu identifizieren, die nicht zu einer verantwortungsvollen Teilnahme am Straßenverkehr in der Lage sind. Die Mehrheit der Befragten sieht die MPU insbesondere für solche Fahrer als sinnvoll an, die mit Alkohol- und Drogendelikten im Straßenverkehr auffällig geworden waren.

Die Erkenntnisse aus dieser Untersuchung geben dem VdTÜV und den in seiner „Kommission Fahreignung“ organisierten Begutachtungsstellen für Fahreignung viel Rückenwind für Diskussionen. Denn bisher wurde von vielen Diskussionspartnern das angeblich schlechte Bild der MPU in der Bevölkerung als gegeben unterstellt, sozusagen eine „selbsterfüllende Prophezeiung“. Niemand hinterfragte diese „Tatsache“, niemand konnte sie belegen. Der VdTÜV und seine Mitglieder hoffen, dass sie mithilfe der Untersuchungsdaten nun das bisherige Bild der MPU etwas an die Realität anpassen können. Hierzu wird der Verband im Rahmen seiner Öffentlichkeitsarbeit offensiv die Ergebnisse der Umfrage nach außen tragen und hat dieses bereits mit ersten Pressemitteilungen im Frühjahr dieses Jahres getan.

In diesem Jahresbericht wollen wir nun die Möglichkeit nutzen und Ihnen als Leser die Ergebnisse der Befragung etwas detaillierter nahebringen und erläutern. Denn die Umfrage beleuchtet nicht nur das Image der MPU selbst, sondern bringt auch rund um das Thema Fahrerlaubnisentzug und Alkohol am Steuer interessante Erkenntnisse zutage.

### Die Methode

Im Auftrag des VdTÜV hatte das Umfragezentrum Bonn zwischen dem 13.09. und dem 01.10.2013 insgesamt 501 Personen über 18 Jahre telefonisch zum Thema Verkehrssicherheit befragt.



Mit der Umfrage sind vier Forschungsfragen behandelt worden:

1. Wie ist die Einstellung der Bevölkerung zum Entzug der Fahrerlaubnis beim Fahren unter Alkoholeinfluss?
2. Alternativen zur MPU: Welches Vorgehen zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis hält die Bevölkerung für sinnvoll?
3. Wie ist das Image der MPU in der Bevölkerung? Wird die MPU als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wahrgenommen?
4. Bei welchen Anlässen sollte nach Meinung der Bevölkerung eine Untersuchung der Fahreignung angeordnet werden?

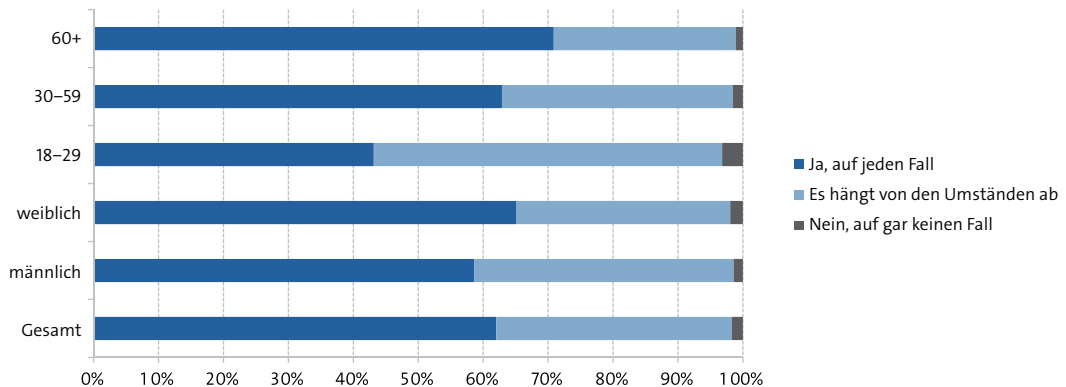
### Alkohol am Steuer: „Lappen“ weg?

Mehr Frauen als Männer sind für konsequentes Durchgreifen

In der Bevölkerung besteht ein sehr hoher Konsens darüber, dass Fahren unter Alkoholeinfluss grundsätzlich mit dem Entzug der Fahrerlaubnis geahndet werden sollte. 62 Prozent der Befragten waren dafür, 36 Prozent erklärten, dieses hänge von den Umständen ab. Nur 1,7 Prozent waren der Meinung, dass die Fahrerlaubnis nach einer Alkoholfahrt nicht entzogen werden sollte. Interessant dabei: Mehr Frauen als Männer sind für konsequentes Durchgreifen und auch hinsichtlich des Alters stellten die Fachleute aus Bonn Unterschiede fest. Bei den 18–29-Jährigen stimmen „nur“ 43,2 Prozent für einen Entzug der Fahrerlaubnis nach einer Alkoholfahrt, bei den über 60-Jährigen sind es fast 71 Prozent. Interessant dabei ist, dass gerade unter den jungen Leuten Verkehrsunfälle insbesondere unter Alkoholeinfluss zur Todesursache Nummer eins gehören!

#### ENTZUG DER FAHRERLAUBNIS

„Sollte Ihrer Meinung nach jemandem, bei dem festgestellt wird, dass er alkoholisiert Auto fährt, die Fahrerlaubnis entzogen werden?“ Basis Gesamt: N=501



Fragt man diejenigen Personen, die angegeben hatten, es hänge von den Umständen ab, ob jemand, der alkoholisiert gefahren ist, seinen Führerschein abgeben muss, erläuterten sie, welches denn die Umstände sein könnten: Bei einer hohen Blutalkoholmenge, wiederholtem alkoholisiertem Fahren, nach einem Unfall unter Alkoholeinfluss oder bei zusätzlichem Drogenkonsum stimmen jeweils über 95 Prozent der Befragten für den Entzug der Fahrerlaubnis. Zusammenfassend kann hier festgestellt werden, dass in der Bevölkerung ein sehr hoher Konsens darüber besteht, dass Fahren unter Alkoholeinfluss grundsätzlich mit dem Entzug der Fahrerlaubnis bestraft werden sollte.



## Der Weg zurück zur Fahrerlaubnis

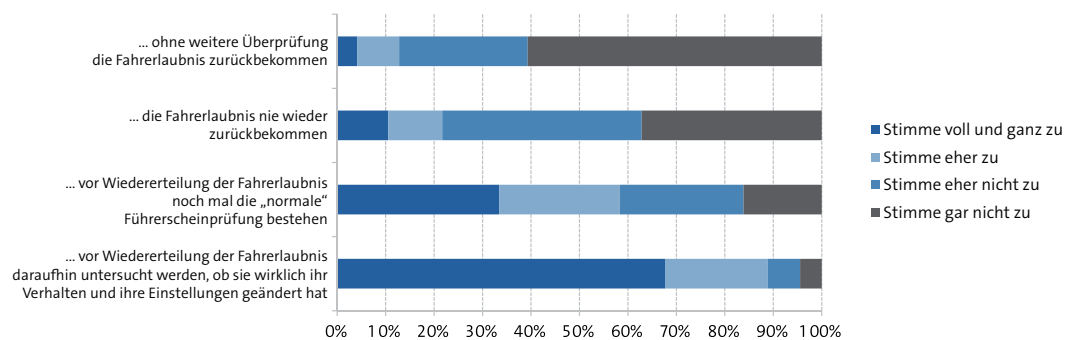
Im Vergleich zu anderen möglichen Vorgehensweisen zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis findet ein Verfahren, welches vor der Wiedererteilung Verhaltens- und Einstellungsänderungen untersucht, in der Bevölkerung mit Abstand die größte Zustimmung. Eine lebenslange Sperre findet nur bei einem kleinen Teil (21,7 Prozent) Zustimmung.

Eine lebenslange Sperre finden die wenigsten Befragten sinnvoll.

Eine einfache Wiedererteilung nach einer Sperrfrist ohne weitere Überprüfung erhält von den wenigsten Personen (12,1 Prozent) Zustimmung. Eine Mehrheitsposition, die erfreulich und zugleich richtig ist. Denn die bloße Sperrfrist mit späterer Wiedererteilung ändert zumeist nichts am Fehlverhalten der Verkehrssünder. Ganz im Gegenteil: Ohne sich mit ihrem Problem befasst zu haben, können sie wieder am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen und haben zumeist das eigentliche Problem – die mangelnde Trennung von Alkohol- oder Drogenkonsum und die Teilnahme am Straßenverkehr – nicht gelöst. Die Idee der MPU, jemandem, der sein Verhalten und seine Einstellung nachweislich geändert hat, auch nach einem Entzug der Fahrerlaubnis eine „zweite Chance“ zu geben, entspricht also den Wünschen zum größten Teil in der Bevölkerung.

### WIEDERERTEILUNG DER FAHRERLAUBNIS

„Wenn bei einer Person z. B. wegen wiederholtem Fahrens unter Alkoholeinfluss der Verdacht auf ein Alkoholproblem besteht, unter welchen Bedingungen soll diese Person dann – nach einer Sperrfrist – die Fahrerlaubnis wiedererteilt bekommen? Bitte geben Sie an, welche der folgenden Maßnahmen Sie voll und ganz, eher, eher nicht oder gar nicht zustimmen.“ Die Prozent-Angabe ist die Summe vom „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme eher zu“. Basis: Gesamt N=501



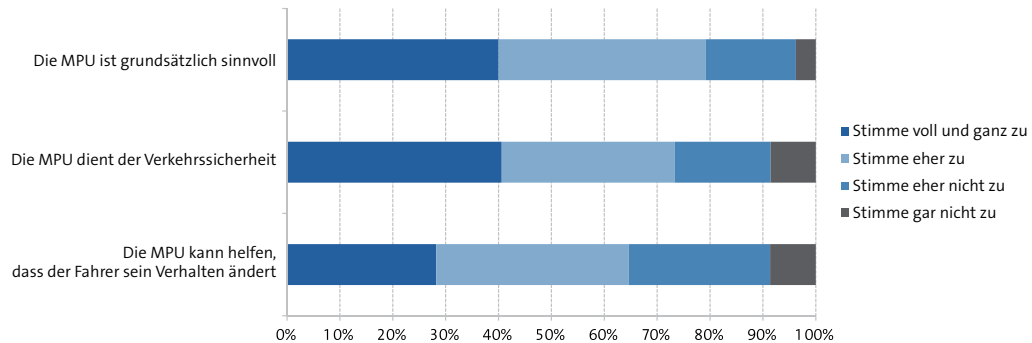
Auch hier lohnt sich wieder ein Blick auf die Geschlechter- und die Altersverteilung: Dass Verkehrssünder vor Wiedererteilung der Fahrerlaubnis hinsichtlich ihrer Verhaltens- und Einstellungsänderung untersucht werden, befürworten 85 Prozent der Männer und 92 Prozent der Frauen. Bei dieser Frage sind unter den älteren Befragten (60+) „nur“ 80 Prozent für eine Untersuchung, bei den jüngeren (18–29) sind es 94 Prozent.

### Guter Ruf, selbst bei den ehemaligen Betroffenen

Die MPU ist den meisten Personen in Deutschland ein Begriff. Um sinnvoll das Image der MPU zu erfassen, fragten die Fachleute vom Umfragezentrum Bonn zunächst die Bekanntheit der MPU ab. Nur diejenigen, denen die MPU zumindest ein Begriff ist, sollten die MPU anhand von drei Statements bewerten. Von diesen stimmten jeweils etwa drei Viertel den Aussagen zu, dass die MPU grundsätzlich sinnvoll sei und dass die MPU der Verkehrssicherheit diene. Knapp zwei Drittel derer, denen die MPU ein Begriff ist, glauben auch, dass die MPU Verkehrssündern dabei helfen kann, ihr Verhalten zu ändern.

### ZUSTIMMUNG/ABLEHNUNG VON ALLGEMEINEN AUSSAGEN ZUR MPU

„Ich lese Ihnen nun einige Aussagen zur MPU vor. Bitte sagen Sie mir jeweils, ob Sie der Aussage voll und ganz, eher, eher nicht oder gar nicht zustimmen.“ Die Prozent-Angabe ist die Summe vom „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme eher zu“. Basis: Nur wer zuvor angegeben hat, zumindest schon von der MPU gehört zu haben. N=467.



Die MPU wird in der Bevölkerung als sinnvoll angesehen

Dieses sind die zentralsten und wichtigsten Aussagen hinsichtlich des Images der MPU. Sie machen auf beeindruckende Art und Weise deutlich, dass in der Bevölkerung sowohl der Sinn der MPU als auch ihr Anteil an der Verkehrssicherheit vollkommen außer Frage steht. Das wird noch deutlicher, wenn man sich die entsprechend geringen Zustimmungswerte zu den gegenteiligen Aussagen anschaut: Genau diese 20,8 Prozent (keine Zustimmung zum Statement „Die MPU ist grundsätzlich sinnvoll“) und 26,7 Prozent (keine Zustimmung zum Statement „Die MPU dient der Verkehrssicherheit“) zeigen sehr eindrucksvoll, dass keinesfalls eine Mehrheit die MPU infrage stellt.

### Wann sollen Verkehrssünder zur MPU?

Insgesamt findet die Auswahl der Anlässe, aus denen heraus eine MPU angeordnet wird, eine hohe Zustimmung in der Bevölkerung. Falls ein Autofahrer stark alkoholisiert aufgefallen ist, befürworten 92 Prozent die Anordnung. Ist ein Fahrer mehrmals alkoholisiert im Straßenverkehr aufgefallen, fällt das Bild noch deutlicher aus: 97 Prozent der Befragten sprechen sich hier für die Anordnung einer MPU aus. Die Anordnung einer MPU allein aufgrund vieler Punkte beim Verkehrszentralregister oder aufgrund eines einzelnen schwerwiegenden Verkehrsverstoßes ist genauso wie die Anordnung aufgrund einer aggressiven Straftat etwas weniger akzeptiert als die sonstigen Anlässe – aber auch bei jenen werden mit 75 Prozent bis 80 Prozent Zustimmung von einem Großteil der Bevölkerung Untersuchungen gewünscht. Bemerkenswerterweise finden sich kaum Unterschiede in den Zustimmungsraten zwischen Altersgruppen, Geschlecht oder Erfahrung mit der MPU. Die Bewertungen sind in allen Gruppen sehr ähnlich.

### Die Mehrheit ist für die MPU

Die Mitglieder des VdTÜV und der Verband werden nun die erfreulichen Ergebnisse der Umfrage nutzen, um weiter für das Instrument MPU zu werben. Für die Diskussionen rund um das Thema wird es sehr hilfreich sein, endlich Schwarz auf Weiß vorliegen zu haben, dass eine große Mehrheit der Bevölkerung die MPU befürwortet und nur eine Minderheit gegen die Untersuchung ist. Diese Minderheitsmeinung wurde bisher aber als Spiegelbild der Bevölkerung verstanden – das dürfte vorbei sein.

# SICHERHEIT UND QUALITÄT AUF DER SCHIENE

## DIE TÜV ALS GARANTEN FÜR DEN EISENBAHNSEKTOR

Schieneverkehr  
sichert Wohlstand  
ganzer Volkswirtschaften

Umweltschutz, Bevölkerungswachstum und Globalisierung sind drei globale Megatrends, die eine Renaissance der Bahn im 21. Jahrhundert herbeiführen. Für die Menschen in Deutschland und Europa ist der Schienenverkehr eines der wichtigsten Verkehrsmittel, der Mobilität für alle garantiert. Eine Mobilitätsgarantie, gute Rahmenbedingungen für die Schiene und ein fairer Wettbewerb im Eisenbahnsektor, der sich an Kundenwünschen orientiert, sind essenziell für den Wohlstand ganzer Volkswirtschaften. Entscheidend für die Verkehrsunternehmen ist ein einfaches wie auch sicheres Zulassungsmanagement von Schienenfahrzeugen und Bahntechnikkomponenten. Gegenwärtig werden mit der Eisenbahn in Europa mehr als acht Milliarden Strecken pro Jahr zurückgelegt und zehn Prozent aller Güter befördert. Der Umsatz des europäischen Eisenbahnsektors beläuft sich auf rund 73 Milliarden Euro bei 800.000 Beschäftigten. Der Eisenbahnsektor spielt zudem eine zentrale Rolle bei der Bewältigung der gestiegenen Nachfrage und der Überlastung im Verkehrsbereich sowie in Bezug auf die gesicherte Versorgung mit Kraftstoffen und die Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Fakt ist aber auch, dass gegenwärtig viele europäische Eisenbahnmärkte entgegen der Trends stagnieren oder sogar schrumpfen. Mit dem Vierten Eisenbahnpaket<sup>1</sup> hat sich Anfang 2013 die Europäische Kommission vorgenommen, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum bis zum Ende dieses Jahrzehnts zu schaffen.

### Grenzüberschreitende Zugzulassungen in Europa heute

Die EU-Kommission beabsichtigt mit der technischen Säule des Vierten Eisenbahnpakets die Effizienz des Verkehrssystems Schiene zu steigern. Die folgenden Zahlen zeigen die aktuelle Dimension und die Herausforderungen im Eisenbahnsektor auf, die die EU-Kommission zum Handeln veranlassten. Europa verfügt derzeit über 11.000 nationale technische Vorschriften, die die Betriebsverfahren regeln und die von 28 meist unterschiedlich geprägten staatlichen Behörden erlassen wurden. Diese Zersplitterung bedeutet, dass sich die Kosten, denen sich ein Hersteller gegenüber sieht, um ein Eisenbahnfahrzeug zuzulassen, auf bis zu sechs Millionen Euro belaufen und zwar in einem Verfahren, das bis zu zwei Jahre dauern kann. Zehn Prozent der Kosten für Baumuster und Herstellung einer Lokomotive sind Verwaltungslasten. Diese Kosten erhöhen sich potenziell, wenn ein Fahrzeug in mehreren EU-Mitgliedstaaten in Betrieb gehen soll. Unter diesen Bedingungen ist es unmöglich, dass neue Betreiber auf den Plan treten, die den Wettbewerb im Bahnsektor stärken können. Gleichzeitig werden einem Sektor Ressourcen für die Innovation entzogen, dessen interne und externe Wirtschaftlichkeit an ein stetig hohes Niveau von Technik und Qualität gekoppelt ist.

### Pläne der EU für eine einheitliche Schienenfahrzeugzulassung

Einsparpotenzial  
durch Zertifizierung

Der EU-Kommissionsvorschlag zum Vierten Eisenbahnpaket will die Zeit, die ein neues Unternehmen braucht, um sich auf dem Markt zu etablieren, um 20 Prozent verkürzen. Parallel dazu sollen in der gleichen Größenordnung die Fristen und Kosten für die Hersteller verringert werden, um das rollende Material zu zertifizieren. Insgesamt können nach Berechnungen der EU-Kommission in den nächsten Jahren über 500 Millionen Euro eingespart und so die führende Stellung der europäischen Eisenbahnindustrie auf den Weltmärkten gestärkt werden. Auf der einen Seite soll die Europäische Eisenbahngesellschaft

<sup>1</sup> Das Vierte Eisenbahnpaket KOM(2013)25 unter  
[http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/doc/com\(2013\)-25-communication\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/doc/com(2013)-25-communication_de.pdf)

in eine zentrale Stelle verwandelt werden, die zukünftig ein europaweit gültiges Sicherheitszertifikat für die Schienenfahrzeuge und einen europäischen Fahrzeugpass ausstellt, der das Inverkehrbringen bescheinigt, wobei die Inbetriebnahme in der Verantwortung der Betreiber bleibt. Auf der anderen Seite will der Vorschlag die interne Verwaltung nationaler Sicherheitsbehörden (in Deutschland das Eisenbahn-Bundesamt) transparenter und einfacher gestalten. Diese nationalen Stellen werden ihre Rolle bei der Überwachung und Überprüfung der nationalen Vorschriften ausbauen, um Redundanzen oder Widersprüche zur entsprechenden europäischen Norm zu vermeiden. Der Vorschlag macht zudem die Zulassungsverfahren transparenter, die sich in der Regulierung der Benannten Stellen zur Konformitätsbewertung niederschlagen, um sie an den Beschluss 768/2008/EG über die Vermarktung von Erzeugnissen anzupassen. Dies gewährleistet Transparenz, technische Kompetenz der beteiligten Stellen und Vertrauen in ihre Entscheidungen.

### **Reform der Zulassungsverfahren in Deutschland**

Wie lassen sich Prozesse verschlanken?

In Deutschland arbeitet ein Runder Tisch im Bundesverkehrsministerium mit Vertretern der Bahnindustrie und des Eisenbahn-Bundesamts an einer Anpassung der Genehmigung zur Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen nach europäischen Anforderungen. Im Mittelpunkt stehen die Fragen: Wie lassen sich Prozesse zur Zulassung von Schienenfahrzeugen verschlanken? Wie können Hersteller in dem Zusammenhang besser planen und mehr Eigenverantwortung übernehmen? Eine exklusive Rolle wird dabei den kompetenten Stellen – den Benannten Stellen (NoBos), den Benannten Beauftragten Stellen (DeBos) und den Bewertungsstellen (AsBos) – zukommen. Damit entsteht in Deutschland aktuell die Notwendigkeit, passende und europakonforme Verfahren zur Feststellung der Kompetenzen dieser Stellen vorzubereiten und zu etablieren. Bereits im Sommer 2013 konnten die Gespräche am Runden Tisch erste Erfolge erzielen: Das Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge wurde auf freiwilliger Basis in einem „Memorandum of Understanding“ insofern neu geregelt, dass in einer Übergangszeit bis zu einer gesetzlichen Verankerung alle Beteiligten große Teile der Prüfverantwortung des Eisenbahn-Bundesamts auf neutrale Organisationen („Dritte“) übertragen werden. Hintergrund ist, dass durch die EU-Interoperabilitätsrichtlinie (2008/57/EG), die aktuell im Rahmen der technischen Säule des Vierten Eisenbahnpakets überarbeitet wird, der Zulassungsprozess von Eisenbahnfahrzeugen an die europarechtlichen Vorgaben angepasst und damit auch die Rahmenbedingungen für eine Neugestaltung dieses Prüfprozesses mit neutralen Organisationen neu definiert werden mussten.

### **Kein Eisenbahnpaket im Jahr 2014**

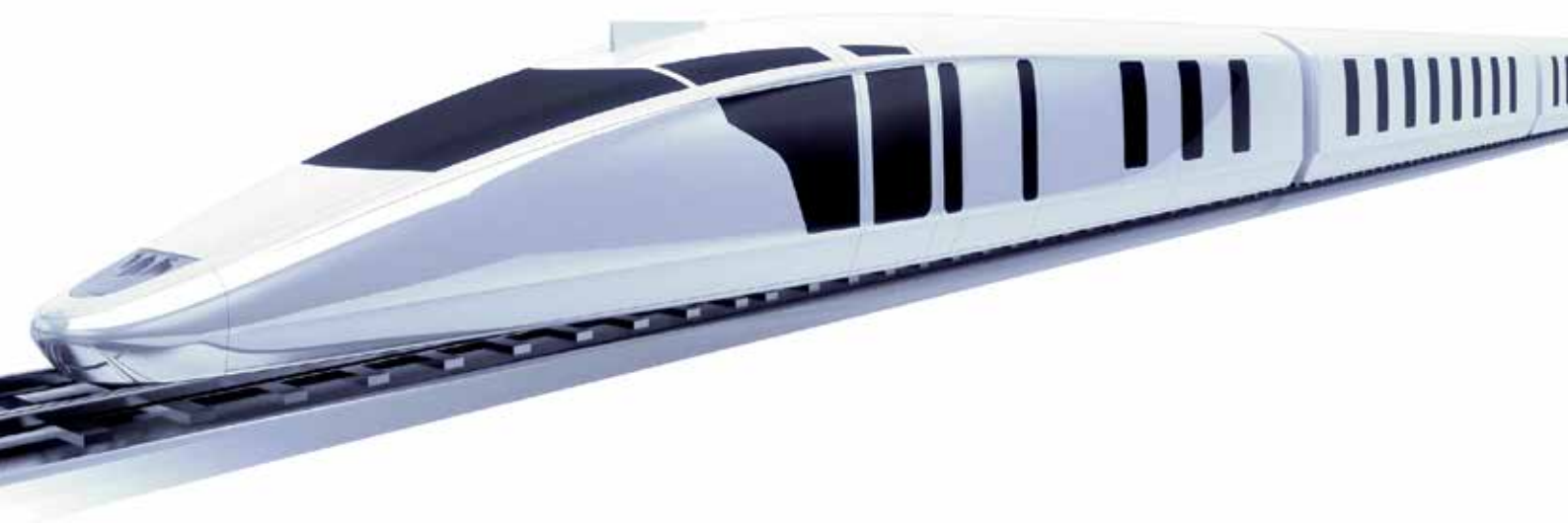
Das Europäische Parlament hat über die Gesetzentwürfe des Vierten Eisenbahnpakets im Februar 2014 in erster Lesung abgestimmt, um den bisher erreichten Kompromiss für das nächste Parlament (EP-Wahlen im Mai) zunächst festzuhalten. In ihrem Votum hielten die Parlamentarier explizit fest, dass das Fachwissen der unabhängigen Konformitätsbewertungsstellen in Zukunft stärker genutzt werden muss. Der Europäische Rat konnte seine Beratungen zum Vierten Eisenbahnpaket noch nicht beenden. Obwohl der griechische Verkehrsminister noch Ende Januar 2014 im Parlament zusagte, die technische Säule des Pakets auf das Arbeitsprogramm seiner Präsidentschaft zu setzen, wurden die Signale durch den griechischen Vorsitz wenig später auf Rot gestellt. Damit wird die Schaffung eines gemeinsamen Eisenbahnraums in Europa um mindestens ein Jahr verschoben. Es bleibt zu hoffen, dass unter italienischer Ratspräsidentschaft (zweite Jahreshälfte 2014) die technische Säule des Vierten Eisenbahnpakets gesondert beraten werden kann, um auf diese Weise zügiger zu einem Abschluss zu kommen. In Deutschland sollen die erforderlichen Gesetze und Verordnungen zur Anpassung der Inbetriebnahmegenehmigungen demnächst vorgelegt werden.

## Reaktionen der TÜV-Gesellschaften auf die regulatorischen Veränderungen

Der Verband der TÜV e. V. begrüßt diese europäischen und nationalen Anstrengungen: Bahnverbindungen können nicht vor regionalen, nationalen oder technischen Grenzen Halt machen. Grenzüberschreitende Lebensrealitäten vor allem auch im Zulassungsprozess erfordern grenzüberschreitende Lösungen. Die TÜV-Gesellschaften mit ihren weltweit rund 1.000 Mitarbeitern im Bahntechnikbereich übernehmen in den Bereichen Bewertung, Zertifizierung, Testverfahren, Technikbetreuung und Weiterbildung Komplettdienstleistungen für ihre Kunden. Die unabhängigen TÜV-Experten unterstützen Planer, Hersteller, Behörden und Betreiber mit ihrem Know-how unter anderem in den Themengebieten Schienenfahrzeuge, Automatisierungstechnik, Eisenbahn-Infrastruktur, Zulassungsmanagement, funktionale Sicherheit und technische Dokumentation. Die wesentliche Voraussetzung für einen funktionstüchtigen, gemeinsamen europäischen Eisenbahn-Binnenmarkt besteht im nahtlosen Zusammenwachsen der europäischen Anforderungen, der Vermeidung von nationalen Besonderheiten und einem vereinheitlichten, transparenten europäischen Zulassungsprozess.

Dazu schlägt der VdTÜV e. V. in einigen Punkten folgende Verbesserungen vor, die jetzt von nationalem und europäischem Gesetzgeber angegangen werden müssen:

- ▶ Die Anforderungen an die benannten Konformitätsbewertungsstellen müssen europaweit einheitlich geregelt werden, um einerseits ein einheitliches und zugleich hohes Sicherheits- und Qualitätsniveau zu erzielen und andererseits einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten.
- ▶ Die Kompetenzbewertung für die in der EU-Gesetzgebung definierten neutralen Organisationen für Eisenbahnkomponenten und -systeme muss entsprechend des „New Legislative Framework“ der EU den nationalen Akkreditierungsstellen unabhängig von der jeweils gegenüber der EU-Kommission benennenden Stelle obliegen.
- ▶ Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten ihre Prüfung auf Vollständigkeit und Eindeutigkeit der Unterlagen reduzieren. Die Bewertung der Konformität mit europäischen und nationalen Regeln sowie die sichere Integration neuer Technik in bestehende Eisenbahnsysteme sollen neutralen, akkreditierten Organisationen gemäß EU-Gesetzgebung vorbehalten sein.
- ▶ Die nationalen Sicherheitsbehörden und die neutralen Organisationen müssen möglichst frühzeitig in die Entwicklung und Herstellung neuer Produkte einbezogen werden.



# MASSNAHMEN GEGEN KLIMAWANDEL

## UNABHÄNGIGE DRITTPARTEIEN SORGEN FÜR GLAUBWÜRDIGKEIT

Objektiv vorgenommene Feststellungen haben entscheidende Bedeutung

Der Klimawandel hat nach allen Prognosen gravierende Auswirkungen auf die Umwelt und damit auf die gegenwärtigen Lebensbedingungen der Menschen. An Reaktionen auf diesen Wandel sind folglich Staaten, Industrien wie auch die einzelnen Bürger beteiligt. Von entscheidender Bedeutung im Umgang mit Erkenntnissen zu den Ursachen des Klimawandels und den jeweiligen Handlungsmöglichkeiten sind objektiv gewonnene Feststellungen. Hierzu zählen nicht nur reproduzierbare Messergebnisse, sondern auch Berechnungen, welche von den jeweils bestimmenden Variablen und Einflussfaktoren ausgehen. Für das Ziel einer beschränkten Konzentration von Treibhausgasen in der Atmosphäre sind beispielsweise belastbare Angaben zu Emissionsmengen oder erwarteten Verringerungen notwendig.

Diese objektiven Erkenntnisse können für Initiativen in Bezug auf Treibhausgase genutzt werden. So wurde mit dem Kyoto-Protokoll der Vereinten Nationen 1997 ein Handelssystem unter Staaten begründet, während innerhalb der Europäischen Union (EU) gesetzliche Grundlagen für den Handel zwischen Unternehmen geschaffen wurden.<sup>1</sup> Auch auf der Ebene von einzelnen Organisationen oder Projekten lassen sich Treibhausgas-Bilanzen ermitteln, die Entscheidungen und Maßnahmen zugrunde gelegt werden können. Sowohl die Vielfältigkeit der Akteure als auch die globale Wirkungsweise lassen im Zusammenhang mit Treibhausgasemissionen die hohen Anforderungen an Vergleichbarkeit der Ergebnisse und internationale Verständigung erkennen.

### Normung als Grundlage

Vor diesem Hintergrund erarbeitete die internationale Normungsorganisation (ISO) Standards zur Quantifizierung und Berichterstattung von Treibhausgasemissionen.<sup>2,3</sup> In einem weiteren Dokument ist die Überprüfung von derartigen Berichten und Erklärungen beschrieben.<sup>4</sup> Diese Beurteilung richtet sich zum einen auf Erklärungen zu Treibhausgasen, die bezüglich feststehender Kriterien verifiziert werden. Zum anderen können Erklärungen, welche in Plänen für Klimaschutzprojekte enthalten sind, im Hinblick auf deren Erfüllung feststehender Kriterien validiert werden.

Es ist offensichtlich, dass der unabhängigen Durchführung dieser Verifizierungen und Validierungen durch eine Drittpartei eine besondere Bedeutung im Sinne der Glaubwürdigkeit und einer langfristigen Vertrauensbildung zukommt. Mit einer entsprechenden internationalen Norm<sup>5</sup> sind die Anforderungen an solche Verifizierungs- und Validierungsstellen festgelegt und können als Grundlage für Akkreditierungen herangezogen werden. Diese Tätigkeit wäre somit als eigene Form der Konformitätsbewertung zu betrachten. Innerhalb der EU ist diese Norm mit der Verordnung zur Akkreditierung von Verifizierungsstellen<sup>6</sup> in den Rechtsrahmen zum Emissionshandel eingebunden.

<sup>1</sup> Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates

<sup>2</sup> DIN EN ISO 14064-1, Treibhausgase — Teil 1: Spezifikation mit Anleitung zur quantitativen Bestimmung und Berichterstattung von Treibhausgasemissionen und Entzug von Treibhausgasen auf Organisationsebene

<sup>3</sup> DIN EN ISO 14064-2, Treibhausgase — Teil 2: Spezifikation mit Anleitung zur quantitativen Bestimmung, Überwachung und Berichterstattung von Reduktionen der Treibhausgasemissionen oder Steigerungen des Entzugs von Treibhausgasen auf Projektebene

<sup>4</sup> DIN EN ISO 14064-3, Treibhausgase — Teil 3: Spezifikation mit Anleitung zur Validierung und Verifizierung von Erklärungen über Treibhausgase

<sup>5</sup> DIN EN ISO 14065, Treibhausgase — Anforderungen an Validierungs- und Verifizierungsstellen für Treibhausgase zur Anwendung bei der Akkreditierung oder anderen Formen der Anerkennung

<sup>6</sup> Verordnung (EU) Nr. 600/2012 der Kommission vom 21. Juni 2012 über die Prüfung von Treibhausgasemissionsberichten und Tonnenkilometerberichten sowie die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates



- ▶ *Regionalorganisationen* entwickeln und vereinbaren Handlungsrahmen wie z.B. gemeinsame Strategien der pazifischen Inselstaaten zur Vorbereitung auf den Klimawandel oder die Rechtsakte der EU zu diesem Thema.
- ▶ *Nationalregierungen* sowie lokale öffentliche Verwaltungen erlassen Vorschriften bzw. setzen übergeordnete Vorgaben, z.B. für Grenzwerte oder zur Verwendung bestimmter Technologien, um. Durch Forschungsförderung und Übertragung von Aufgaben sind sie an der Entwicklung und Realisierung von Initiativen beteiligt.
- ▶ *Unternehmen* bilden das Spektrum der Handlungsebenen ab. Hier werden die Tätigkeiten zu Quantifizierung, Monitoring, Berichterstattung von Emissionen durchgeführt. Gleichzeitig werden Konzepte zum Umgang mit Treibhausgasen entworfen sowie entsprechende Projekte implementiert und geleitet. Neben dem internen Management von einzelnen Unternehmen, z.B. der produzierenden Industrie, werden einzelne Aktivitäten von spezialisierten Dienstleistern angeboten.
- ▶ *Interessensvereinigungen* formulieren Positionen und Zielstellungen und wirken so auf die Information und Meinungsbildung. Ferner sind sie mit der Entwicklung von Konzepten und Strategien auf den einzelnen Ebenen befasst.
- ▶ *Personen* können durch ihr Verhalten als Bürger, Arbeitnehmer oder Konsument die Emissionen von Treibhausgasen sowie entsprechende Initiativen beeinflussen.

Vergleichbar mit der Akkreditierung als Voraussetzung für benannte Zertifizierungs- oder Inspektionsstellen können sich Prüforganisationen seit 2012 für die Verifizierung von Emissionsberichten nach der europäisch harmonisierten Norm<sup>5</sup> durch die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkKS) akkreditieren lassen. Auch für die überregionale Tätigkeit von Verifizierungsstellen in diesem Bereich soll eine Basis geschaffen werden. Für eine weltweite Anerkennung von Akkreditierungen nach ISO 14065 werden momentan in der internationalen Vereinigung von Akkreditierungsstellen IAF (International Accreditation Forum) die entsprechenden Verfahren harmonisiert.

Erste Sitzungsrunde  
in Tokio zur Überar-  
beitung der Norm

Begründet mit den Erfahrungen der vergangenen Jahre, sowohl im technischen Bereich als auch mit der Nutzung von standardisierten Beurteilungsprozessen im Rahmen verschiedener Initiativen und regulatorischer Systeme, wurde von ISO entschieden, die einschlägigen Normen zu überarbeiten. Die damit betrauten Gremien sind zu Beginn des Jahres für eine erste Sitzungsrunde in Tokio zusammengekommen. Dabei wird die Arbeit an der Beschreibung der Verifizierungs- bzw. Validierungstätigkeit gleichzeitig mit der Überarbeitung von Anforderungen an die entsprechenden Drittparteien in derselben Gruppe erfolgen. Um der Anwendungsweise dieser Normen, insbesondere im Rahmen von Akkreditierung, gerecht zu werden, ist dieses Gremium mit Experten besetzt, die sowohl die Bereiche Treibhausgasmanagement als auch die Grundlagen der Konformitätsbewertung vertreten.

Die Emission von Treibhausgasen bzw. deren Verringerung wird von den Akteuren auf allen Ebenen der Nationen, Unternehmen oder Bürger bewirkt. Eine Planung und konkrete Umsetzung von entsprechenden Initiativen findet jedoch auf den verschiedenen Ebenen in unterschiedlichem Maße statt. Für ein erfolgreiches Zusammenwirken der Akteure oder auch an den Schnittstellen dieser Bereiche ist maßgeblich, dass verlässliche Informationen und Daten zur Verfügung stehen. Dies betrifft gesetzliche Berichtspflichten der Industrie ebenso wie informative Angaben für Verbraucher. Auch die Bewertung von Projekten und Technologien durch Kooperationspartner, Investoren oder Gesetzgeber erfordert glaubwürdige Aussagen. Die unabhängige Bestätigung solcher Erklärungen durch kompetente Drittparteien spielt hier eine wichtige Rolle.

# CYBER-SECURITY

## KOMPETENZ UND UNABHÄNGIGKEIT BEI CYBER-SICHERHEITSPRÜFUNGEN STÄRKEN

Cybersicherheit ist eine zentrale Herausforderung

Die Verfügbarkeit des Cyber-Raums sowie die Integrität, Authentizität und Vertraulichkeit der darin vorhandenen Daten sind zu einer existenziellen Frage des 21. Jahrhunderts geworden. Die Gewährleistung von Cyber-Sicherheit, ohne dabei demokratische Grundprinzipien zu verletzen oder individuelle Freiheit übermäßig zu beschränken, wird damit zur zentralen gemeinsamen Herausforderung für Staat, Wirtschaft und Gesellschaft im nationalen und internationalen Kontext.

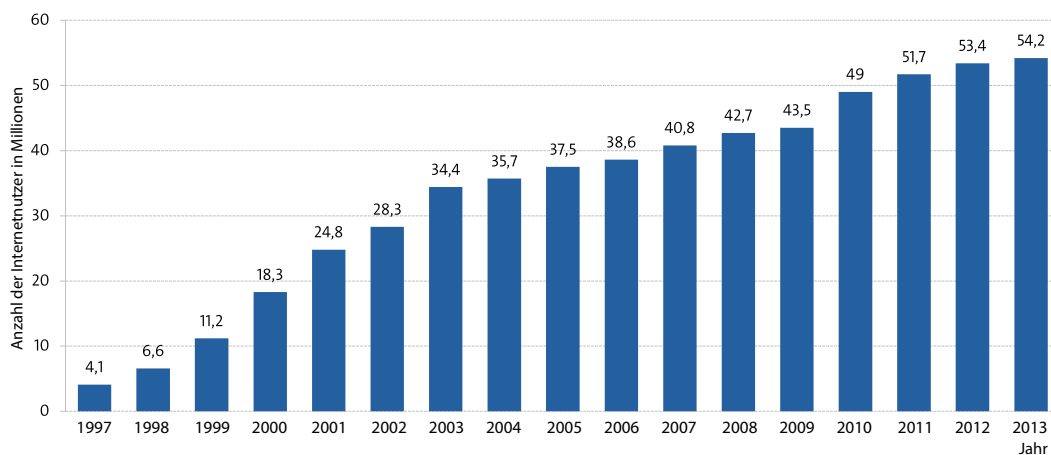
Bereits heute sind zwei Milliarden Menschen global vernetzt. In Deutschland verfügen derzeit 78 Prozent der Haushalte über einen Internetzugang. Smartphones und Tablets ermöglichen den permanenten Netzzugang zu jeder Zeit und an jedem Ort. Eine Verdopplung der heutigen Anzahl von Geräten mit Internetanbindung wird bis ins Jahr 2016 prognostiziert.

Einer Studie des Instituts für Wirtschaft nach sind schon heute 50 Prozent aller deutschen Unternehmen abhängig vom Internet. Das führt aber auch dazu, dass einem deutschen Großunternehmen pro Jahr im Schnitt 4,8 Mio. Euro Kosten durch Cyber-Kriminalität entstehen. Täglich werden 20.000 Webseiten mit Schadprogrammen infiziert und fünf bis zehn Spionageangriffe auf die Bundesverwaltung registriert.

Angesichts dieser Lage stellen sich aus Sicht der TÜV-Gesellschaften vordringliche Fragen: Wie steht es in der intelligenten Zukunft um öffentliche Sicherheit? Wie schützen sich Unternehmen vor dem Diebstahl geistigen Eigentums? Wie profitieren Betriebe von der mobilen Kommunikation – ohne die IT-Security der Flexibilität zu opfern? Wie gewährleisten Unternehmen mit komplexen IT-Umgebungen ein hohes Sicherheitsniveau?

### INTERNETNUTZUNG IN DEUTSCHLAND

Anzahl der Internetnutzer in Deutschland, die das Internet mindestens gelegentlich nutzen



### Politische Initiativen zur Stärkung der IT-Sicherheit

Der Cyber-Raum kennt keine nationalen Grenzen. Die Politik ist daher gefordert, internationale Cyber-Sicherheitsstrategien zu implementieren. Mit einem umfangreichen Maßnahmenkatalog will die EU daher Maßstäbe für eine europäische und internationale digitale Standortpolitik setzen. Am 7. Februar 2013 nahm die Europäische Kommission und die Hohe Vertreterin der Europäischen Union für Außen- und Sicherheitspolitik dazu eine gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über eine Cyber-Sicherheitsstrategie der Europäischen Union sowie einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zur Gewährleistung einer hohen gemeinsamen Netz- und Informationssicherheit (NIS) in der Union an. Insbesondere soll die Richtlinie Netzausfälle und Einbrüche in die Informationstechnologie verhindern. Die Richtlinie zwingt Mitgliedstaaten dazu, nationale Strategien für die Netz- und Informationssicherheit auszuarbeiten, mit der EU-Kommission bei der Erkennung von und Reaktion auf „Sicherheitsvorfälle“ zusammenzuarbeiten sowie „Marktteilnehmern“ und öffentlichen Verwaltungen technische Anforderungen und Meldepflichten aufzuerlegen. Den Mitgliedstaaten bleibt es überlassen, auch höhere Sicherheitsanforderungen festzulegen (Mindestharmonisierung).

Europäische Richtlinie soll Netzausfälle und Einbrüche verhindern

Ebenfalls im vergangenen Jahr hat das Bundesinnenministerium ein nationales „IT-Sicherheitsgesetz“ vorgelegt, das allerdings am Widerstand mehrerer Beteiligter scheiterte. Die damalige Regierung plante für Betreiber kritischer Infrastrukturen in den Sektoren Energie, Informationstechnik und Telekommunikation, Transport und Verkehr, Gesundheit, Wasser, Ernährung sowie Finanz- und Versicherungswesen verpflichtende Maßnahmen zum Schutz derjenigen Systeme, Komponenten und Prozesse die für die Funktionsfähigkeit der Infrastruktur maßgeblich sind und dem Stand der Technik anzupassen. Damit sollte der als Schutzniveau für die IT-Technologie in § 9 des Bundesdatenschutzgesetzes seit Jahren vorgeschriebene „Stand der Technik“ nahezu wortgleich auf den Betrieb von Anlagen und Systemen ausgeweitet werden. Sicherheitsaudits sollten die Wirkung der Maßnahmen validieren. IT-Sicherheitsvorfälle sollten dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik umgehend gemeldet werden. Zwischenzeitlich hat die Große Koalition Anfang 2014 angekündigt, an den Plänen der alten Regierung anzuknüpfen und ein neues IT-Sicherheitsgesetz vorzulegen. Die Bundesregierung will bei der Ausgestaltung klar den europäischen Empfehlungen bzw. Vorgaben folgen.

### Position der TÜV-Gesellschaften

Die Weiterentwicklung der Industrie im Bereich der IT-Kommunikationsstruktur unterliegt mannigfaltigen Gefährdungs- und Missbrauchspotenzialen. Wesentlich mehr Akteure als früher sind am Wertschöpfungsprozess beteiligt, sodass sich vollkommen neue Fragestellungen in Bezug auf Betriebssicherheit und Angriffssicherheit stellen. Eine besondere Rolle im Bereich Cyber-Security spielt dabei die Gestaltung international gültiger und brancheneinheitlicher Mindeststandards für IT-Sicherheit zur Herstellung und Prüfung der Vertrauenswürdigkeit.

Ein Sicherheitsmanagement existiert gerade in klein- und mittelständischen Unternehmen nur teilweise, wichtige Daten und Informationen sind unzureichend definiert, der Schutz gegen Malware reicht nicht aus. Wer steuert, muss auch überwachen, wer überwacht erhebt Daten – oft auch personenbezogene Daten. Deren Schutz ist zu gewährleisten. Sicherheitslösungen zum Schutz des digitalen geistigen Eigentums und der Daten jedes einzelnen Herstellers und Betreibers in der Wertschöpfungskette ist vor dem unberechtigten Zugriff Dritter nicht geschützt.

Kein ausreichender Schutz in kleinen und mittelständischen Unternehmen

Die vielfältigen Unterschiede im europäischen Datenschutzrecht sind nicht mehr zeitgemäß und wirken wettbewerbshemmend. Zudem fühlen sich Unternehmen sowie Bürgerinnen und Bürger verunsichert, da geltende Vorschriften im Datenschutz nicht konsequent zur Anwendung kommen.

### Welche Maßnahmen müssen aus Sicht der TÜV-Gesellschaften ergriffen werden?

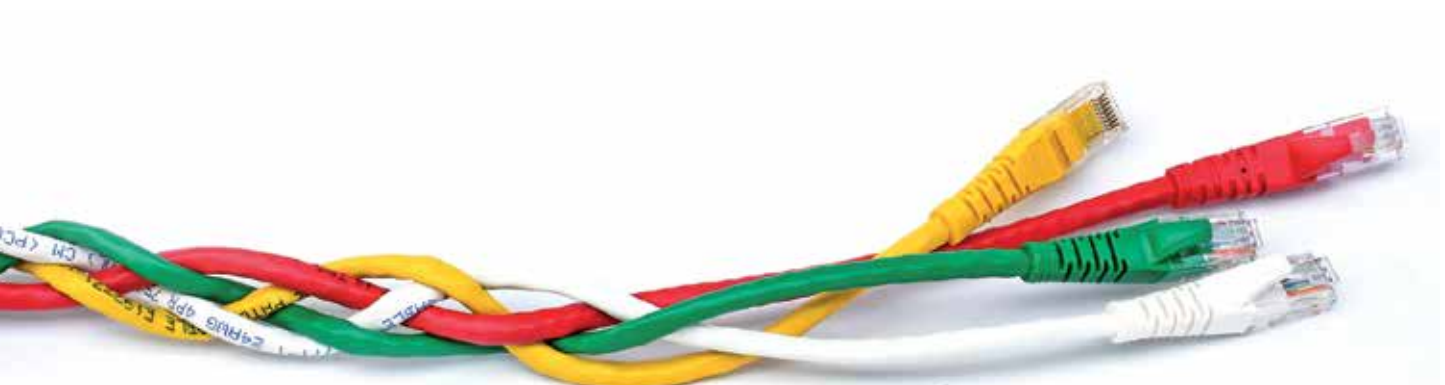
- ▶ Die Anforderungen an die IT-Sicherheit in der Automations- und Leittechnik der Industrie müssen verbessert werden. In allen „kritischen Infrastrukturen“ (KRITIS) muss ein ausreichender Mindeststandard bei der Sicherheit unabhängig nachgewiesen werden. Dazu gehört ebenfalls die unabhängige Prüfung verlässlicher IT-Produkte und Dienstleistungen. Zwar wurde sich in Deutschland auf eine mögliche Definition „kritischer Infrastrukturen“ geeinigt, allerdings muss der Adressatenkreis auch noch präziser gefasst werden.
- ▶ Die deutsche Industrie muss im gesamten Wertschöpfungsprozess IT-Sicherheitslösungen in ihre Produkte und Technologien integrieren. Sowohl Unternehmen als auch staatliche Stellen müssen sicherstellen, dass die von ihnen angebotenen oder verwendeten Verschlüsselungstechniken unangreifbar sind („Vertrauensinfrastruktur“). Vertrauenswürdige Zertifizierungen, verstärkte Investition in Forschung und die Anwendung etablierter Sicherheitsstandards, wie beispielsweise der ISO/IEC 27001 ff, die international gültigen Common Criteria (CC) und „Best Practice“-Ansätze bzw. deren Weiterentwicklung sind adäquate Mittel, mit denen die Cyber-Sicherheit gestärkt werden kann.
- ▶ Datenschutz und IT-Sicherheit sind zentrale gesellschaftspolitische Themenfelder, die Bürger und Unternehmen gleichermaßen betreffen. Der VdTÜV tritt für eine verstärkte Sensibilisierung von Unternehmen und Nutzern ein, um deren Schutz deutlich zu verbessern

### In welchen Bereichen müssen die vorgeschlagen Maßnahmen insbesondere greifen?

Insgesamt ist der Bereich Internet und digitale Gesellschaft in der Hierarchie politischer Themen gestiegen und hat entsprechende hohe Aufmerksamkeit erfahren. Die anstehende nächste Phase der Digitalisierung muss insbesondere in folgenden Bereichen Schwerpunkte setzen:

#### Security Awareness

Der Faktor Mensch spielt für Herausforderungen in der IT-Sicherheit eine tragende Rolle. Mangelndes Sicherheitsbewusstsein des Nutzers macht das IT-System angreifbar. Bedrohungen der IT-Sicherheit sind durch rein technische Maßnahmen nicht mehr in den Griff zu bekommen. Sensibilität und Verständnis von Auszubildenden und Fachkräften für Sicherheitsmaßnahmen und grundsätzliches Wissen im Thema Cyber-Security sind die Basis, um nachhaltigen Informationsschutz auf hohem Niveau sicherzustellen. Dies ist gleichzeitig eine gesellschaftspolitische und bildungspolitische Herausforderung.



### **Safety and Security by Design**

Hightech-Produkte erfolgreich in den Verkehr zu bringen, kann nur dann realisiert werden und wird nur dann vom Verbraucher akzeptiert, wenn es gelingt, Safety and Security by Design als Entwurfsprinzip zu etablieren. In der Vergangenheit wurde die Sicherheit gegen Angriffe von außen oft durch physische Maßnahmen wie Zugangskontrollen oder andere zentrale Schutzmaßnahmen erreicht. Bei Industriesystemen reicht eine nachträgliche Anreicherung der Systeme um Security-Funktionen nicht aus. Alle Aspekte der Sicherheit (Safety and Security) müssen von Anfang an im gesamten Lebenszyklus von Produkten und Systemen einbezogen werden. Safety and Security by Design kann nicht nur auf funktionelle Komponenten reduziert werden, sondern ist als Prozess zu denken.

### **Cloud-Computing**

Die Qualität und der Nutzen von Zertifikaten stehen und fallen mit den Unternehmen, die mit der Prüfung beauftragt sind sowie deren definierten Prüfkriterien. Schwache Anforderungskataloge treffen weder eine ehrliche Aussage noch helfen sie, die Qualitätsunterschiede von Cloud-Lösungen für den Nutzer klar darzustellen. Im Gegenteil, IT-Entscheider verlassen sich im Zweifelsfall auf diese vermeintlich geprüften Services, deren Qualität auf einem anderen Blatt steht. Aus diesem Grund sind unabhängige, vertrauenswürdige, aber vor allem professionelle Zertifizierungen notwendig, um eine ehrliche Aussage über die Qualität und Eigenschaft eines Cloud-Service, seines Anbieters und aller nachgelagerten Prozesse wie Sicherheit, Infrastruktur, Verfügbarkeit usw. zu gewährleisten. Dazu sollten unter anderem Prozessorganisation, Aufbauorganisation, Datensicherheit, Compliance/Datenschutz und die Umsetzung der Cloud-Lösung gehören.

### **Intelligentes Fahren und Verkehrssysteme**

Cloud-Computing ist die treibende Kraft für Fortschritte bei der Sicherheit, dem Komfort und der Kraftstoffeffizienz im Auto und im Straßenverkehr. Cyber-Sicherheit muss im Entwicklungsprozess des Automobilbaus von Anfang an berücksichtigt werden. Mit der zunehmenden Verwendung von Cyber-Physischen Systemen in Automobilen ist insbesondere auf vertrauenswürdige Zulieferer zu achten. Der steigende Grad an kommunikativer Elektronik stellt die Fahrzeughersteller vor die Herausforderung regelmäßiger sicherer System-Updates der Fahrzeuge.

### **Weiterer legislativer Verlauf in Deutschland und der EU**

Der Verband der TÜV e.V. wird sich sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene konstruktiv in den laufenden Gesetzgebungsprozess einbringen. Die Ausgestaltung der nationalen IT-Sicherheit muss mit bestehenden und zukünftigen EU-Vorgaben kompatibel sein, um Doppelregulierungen zu vermeiden. Darüber hinaus müssen bestehende Sicherheitsinitiativen, etwa die „Allianz für Cyber-Sicherheit“ oder die Initiative „IT-Sicherheit für die Wirtschaft“ weiter gestärkt werden. Sie fördern eine freiwillige, vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Industrie und Behörden und verbessern somit den erforderlichen Informations- und Erfahrungsaustausch. Bis Sommer 2014 soll ein erster Entwurf für ein deutsches IT-Sicherheitsgesetz vom Bundesinnenministerium in Abstimmung mit den beteiligten anderen Ressorts vorgelegt werden, der bis Ende 2014 finalisiert wird. Anfang 2015 soll sich der Deutsche Bundestag dann mit dem Gesetz befassen. Die erste Lesung zur „EU-Cybersicherheitsrichtlinie“ im Europäischen Parlament fand am 12. März 2014 in Strassburg statt, um den bisher erreichten Kompromiss für das nächste Parlament (EP-Wahlen im Mai) zunächst festzuhalten. Im Anschluss berät der Rat der Europäischen Union über eine gemeinsame Ausrichtung zum EU-Kommissionsvorschlag. Der Abschluss der legislativen Behandlung ist hier für Ende 2014 geplant.

Erster Entwurf  
eines IT-Sicherheits-  
gesetzes bis  
Sommer 2014

# SICHERE INDUSTRIEGESELLSCHAFT?

## FAZ-FORUM GEMEINSAM MIT DEM VdTÜV

Chancen und Risiken durch Industrie 4.0 standen im Mittelpunkt eines Kongresses, der am 17. und 18.02.2014 gemeinsam von FAZ und VdTÜV in Berlin ausgerichtet wurde. Durch den Einzug des „Internet der Dinge“ in die Produktionsprozesse findet momentan eine industrielle Revolution statt: Industrie 4.0 befähigt Maschinen und Werkstücke, kommunikations- und internetfähig zu werden. Die Kommunikation sowie die Interaktion zwischen Menschen und Maschinen wird immer wichtiger. Dadurch erhält die Anpassungsfähigkeit an neue Sicherheitsbedürfnisse von offenen Kommunikationssystemen für die Industriegesellschaft eine höhere Bedeutung.

Der VdTÜV-Vorsitzende Dr.-Ing. Manfred Bayerlein hob in seiner Eröffnungsrede hervor, dass Deutschland seine Spitzenposition auf dem Weltmarkt durch Industrie 4.0 weiter ausbauen könne. Dafür müsse man durch Sicherheit die Akzeptanz für neue Technologien fördern. Als wichtigste Herausforderungen aus Sicht des VdTÜV nannte Dr. Bayerlein die Schaffung von Standards, Qualifizierung der Mitarbeiter und die Schaffung eines hohen Sicherheitsniveaus. „Die Schnittstellen, an denen die TÜV-Unternehmen diesen Prozess mitgestalten, liegen unter anderem in unserer technologischen Kompetenz begründet. Eine Kompetenz, die IT-Sicherheit und Cyber-Security interdisziplinär mit allen anderen relevanten Technologiebereichen verbindet“, so der VdTÜV-Vorsitzende.

Industrie 4.0 eröffnet große Chancen für den Wirtschaftsstandort Deutschland. In den Vorträgen und Panels ging es dabei um die Frage, wie die gesellschaftlichen Megatrends und Zukunftsthemen die industriellen Prozesse verändern. Darüber hinaus befassten sich die Experten mit den sicherheitsrelevanten Herausforderungen und der Frage, welche Ressourcen, Fähigkeiten sowie Kompetenzen Unternehmen aufbauen müssen, um dem Sicherheitsbedürfnis der Industriegesellschaft in Zukunft gerecht zu werden.

Weitere Informationen unter: <http://www.faz-forum.com/industriegesellschaft/index.php>

 Johannes Näumann     [johannes.naeumann@vdtuev.de](mailto:johannes.naeumann@vdtuev.de)







Verband der TIV e. V.  
TIV - Staat, Unternehmen und  
Verbraucher profitieren



# 02 //

## Gremien

- 
- 48 → Fort- und Weiterbildung – Mit gut ausgebildeten Mitarbeitern Industrie 4.0 meistern
  - 51 → Basisrichtlinie Ökostromzertifizierung – VdTÜV-Merkblatt 1304
  - 53 → Gewässerschutz – VAWS, AwSV oder doch kein Ende der Rechtssetzung?
  - 55 → Kunststoffrohrleitungen an Tankstellen – Elektrostatisch ableitfähige Systeme für die Sicherheit
  - 56 → International anerkannte Schweißerprüfung – Chance oder Nachteil?
  - 58 → Sekretariatsführungen im Bereich „Aufzüge“ – VdTÜV-Rolle als Bindeglied und Vermittler
  - 60 → Interview mit Hans-Joachim Voss – „Herausforderung automatisiertes Fahren“
  - 62 → Schaufensterprojekt „Elektromobilität“ – Aktueller Stand, Hintergrund und Ausblick
  - 65 → TÜV-Bus- und Nutzfahrzeugreport – Verkehrssicherheit durch unabhängige Hauptuntersuchung
  - 70 → Sicherheit im Fokus – Das VdTÜV-Forum Kerntechnik
-

# FORT- UND WEITERBILDUNG

## MIT GUT AUSGEBILDETEN MITARBEITERN INDUSTRIE 4.0 MEISTERN

Die TÜV-Akademien bieten diverse Bildungsangebote

Die Mitglieder des VdTÜV gehören zu den großen Bildungsanbietern in Deutschland. Das Portfolio der TÜV-Akademien bietet maßgeschneiderte Programme und Angebote in der beruflichen Ausbildung, der betrieblichen Fort- und Weiterbildung, der Qualifizierung von Arbeitssuchenden und im Personalmanagement bis hin zu berufsbegleitenden Hochschulabschlüssen.

Als wesentliche Akteure in der deutschen Fort- und Weiterbildungslandschaft spielt die Digitalisierung für die TÜV-Akademien eine große Rolle. Wie auch in anderen Branchen bedeutet die Digitalisierung zum einen eine ungeheure Chance, zum anderen bringt sie aber auch gewisse Risiken mit sich. Dabei sind zwei Dinge besonders wichtig: diejenigen Aspekte, die das Geschäftsmodell und die Dienstleistung der Akademien direkt beeinflussen sowie diejenigen, die aus Sicht der Kunden Faktoren im Themenfeld Bildung darstellen.

### **Industrielle Revolution 4.0: Faktor Bildung spielt eine immer größere Rolle**

Insbesondere im Zusammenhang mit der sogenannten industriellen Revolution 4.0 stehen die Kunden der TÜV-Akademien – oftmals multinational agierende Unternehmen – vor gewaltigen Herausforderungen hinsichtlich der Qualifikation ihrer Mitarbeiter. Aufgaben und Prozesse in der modernen Arbeitswelt unterliegen starken Veränderungen. Intelligente Vernetzung von Maschinen, hochkomplexe selbststeuernde Systeme und eine verstärkte Migration von Technologien sind Herausforderungen für die Arbeitswelt. Kurzum: Die industrielle Revolution 4.0 ist in vollem Gange. Die Halbwertszeit des Wissens nimmt ab, Kompetenzen müssen regelmäßig an die Entwicklungen von neuen Technologien angepasst werden.

### **Passgenaue Qualifizierung**

Unternehmen und Mitarbeiter müssen sich diesen Herausforderungen stellen. Der Schlüssel zu einer erfolgreichen und effizienten Begleitung der Veränderungen ist Qualifizierung. Nur über professionelle und passgenaue Qualifizierungsmaßnahmen werden Unternehmen künftig in der Lage sein, ausreichend hoch qualifizierte Fachleute für den Umgang mit modernen Techniken einsetzen zu können.

Fort- und Weiterbildung hat die Rolle als „nice to have“ ohnehin schon lange verlassen. Heute und in der nahen Zukunft wird Bildung zunehmend eine zwingende und unverzichtbare Voraussetzung für den Bestand und Erfolg von Unternehmen sein. Das gilt insbesondere für solche Firmen, deren Erfolg vom Einsatz moderner und digitaler Technologien abhängig ist. Der größte Bremsklotz der industriellen Revolution 4.0 ist der hohe Qualifizierungsbedarf der Mitarbeiter. Das gilt insbesondere für Technologieunternehmen – eine wichtige Stütze der starken deutschen Exportwirtschaft. Im Bereich Technik ist der Einsatz hoch qualifizierter und kompetenter Mitarbeiter das Fundament für den Erfolg.

### **Partner für die Unternehmen**

Die TÜV-Akademien sind Partner der Unternehmen für die erfolgreiche und passgenaue Fort- und Weiterbildung von Mitarbeitern. Als Spezialisten auf dem Gebiet der technischen Fort- und Weiterbildung stehen die TÜV-Akademien den Unternehmen in Deutschland und international zur Seite, wenn es darum geht, die Mitarbeiter zu schulen und weiterzubilden. So können die für den Erfolg zwingend erforderlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Denn nur gut ausgebildete Mitarbeiter sind in der Lage, die technische Entwicklung zu begleiten.

Die TÜV-Akademien sind dort, wo die Kunden sie brauchen: In ganz Deutschland mit über 160 Standorten und international an 35 Bildungszentren sorgen sie für ein hohes Qualifizierungsniveau. Insbesondere im Bereich der technischen Fort- und Weiterbildung ersparen sich die Unternehmen somit lange Abwesenheitszeiten der Mitarbeiter und den Einsatz eigener Ressourcen.

### **Gelungene Kombination: IT und Technik**

Im Jahr bieten die TÜV-Akademien in rund 36.000 Schulungen und Seminaren ungefähr 420.000 Teilnehmern Fort- und Weiterbildung auf hohem Niveau an. Durch ihre Erfahrungen und Marktposition, auch im Bereich der IT-Schulungen, sind die TÜV-Akademien ideale Partner der Industrie: Zu den rein technischen Kompetenzen liefern sie den Unternehmen auch das Know-how und die Unterstützung beim Einsatz von IT im Zeitalter der Vernetzung von Maschinen.

### **Qualifizierung ist auch Erfolgsfaktor im Export**

Deutschland ist seit jeher stark im Export. Durch die zunehmende Technologisierung und Digitalisierung reicht es heute aber nicht mehr, Anlagen ins Ausland zu liefern. Dort muss auch das Personal entsprechend qualifiziert werden. Nur so kann das Produkt zum Erfolg auf den internationalen Märkten werden. Sicherheit und Verlässlichkeit sind wesentliche Bestandteile von „Made in Germany“ und Erfolgsfaktoren. Beide können heute nur dann gewährleistet werden, wenn Menschen auf höchstem Niveau geschult sind, um Technologien sicher zu betreiben. Das Qualitätsversprechen „Made in Germany“ eines ausgereiften Produktes wird flankiert durch die Schulungsangebote der TÜV-Akademien, ebenfalls „Made in Germany“.

Bildungsanbieter  
nutzen moderne  
Technologien zum  
Wissenstransfer

Im Zuge der oben beschriebenen enormen Veränderungen beschäftigen sich auch die TÜV-Akademien mit der zunehmenden Digitalisierung von Bildungsinhalten und den damit verbundenen Chancen und Konsequenzen für die Akademien. Der VdTÜV hatte für seine Mitglieder hierzu 2013 einen Workshop organisiert. Die Teilnehmer der VdTÜV-Leitstelle Bildung und Personalentwicklung trafen sich mit

**Weiter kommen  
durch Bildung!**



Prof. Dr. Gerhard de Haan von der Freien Universität Berlin. Dort leitet Prof. Dr. de Haan das „Institut Futur“, das sich auf drei Kernbereiche konzentriert: sozialwissenschaftliche Zukunftsforschung, das Lern- und Handlungsfeld Bildung für nachhaltige Entwicklung sowie die Forschung zu Transfer von Wissen und Innovationen.

### **Deutliche Zahlen**

Welche Bedeutung Wissen hat – und damit auch die Vermittlung von Wissen –, machte Prof. Dr. de Haan anhand einiger Zahlen deutlich:

- ▶ 1975: Wertschöpfung der Unternehmen der Standard-&-Poor's-Indizes wird zu 20 Prozent durch immaterielle Werte bestimmt – 2010 sind es weit über 80 Prozent
- ▶ 70 bis 80 Prozent des wirtschaftlichen Wachstums in Europa basieren auf neuem oder verbessertem Wissen
- ▶ Die Ausgaben in Deutschland für die Fort- und Weiterbildung sind ebenso hoch wie für die Schulen
- ▶ Über 60 Prozent aller Beschäftigten haben 2010 an Weiterbildungsmaßnahmen teilgenommen (1980 waren es ca. 25 Prozent)

Zu Prof. Dr. de Haans Thesen gehört zudem, dass die Fort- und Weiterbildung alleine schon durch den demografischen Wandel eine zunehmende Bedeutung erlangt, während sich die Schulbildung immer stärker marginalisiert.

### **Verlagerung auf die virtuelle Ebene**

Die Teilnehmer des VdTÜV-Workshops befassten sich ausgiebig mit den Möglichkeiten, die künftige Bildungsformen mit sich bringen. An erster Stelle stehen dabei natürlich die Möglichkeiten des E-Learning. Die Vermittlung von Wissen wird immer stärker auf eine virtuelle Ebene verlagert und von Orten getrennt. Auch heute schon bieten die TÜV-Akademien Online-Schulungen und -Seminare an. Es werden in der Zukunft sicherlich noch mehr werden. Begünstigt wird diese Entwicklung auch durch die oben beschriebenen Folgen und Merkmale der industriellen Revolution 4.0. Mit den E-Learning-Angeboten decken die TÜV-Akademien einen wichtigen Bedarf ihrer Kunden. Die zunehmende Globalisierung macht Fort- und Weiterbildungsangebote zeitgleich an verschiedenen Orten der Welt möglich.

Dabei ist zu beobachten, dass der Trend momentan nicht alleine dahingeht, dass komplette Veranstaltungen ins Netz verlegt werden und als E-Learning angeboten werden. Attraktiv ist vor allem eine Kombination aus E-Learning-Modulen und Präsenzveranstaltungen. Hier nutzen die TÜV-Akademien jeweils die Vorteile der beiden Varianten: Unabhängigkeit von Zeit und Ort beim E-Learning und intensiver, direkter Austausch und Wissensvermittlung bei den Präsenzveranstaltungen. Denn aus dem Feedback der Teilnehmer von Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen ist auch bekannt: Das Netzwerken ist eine nicht unwichtige Komponente des Besuchs einer solchen Veranstaltung.

# BASISRICHTLINIE ÖKOSTROMZERTIFIZIERUNG

## VDTÜV-MERKBLATT 1304

Kunden sind bereit,  
für Ökostrom mehr  
zu bezahlen

Warum gibt es Ökostrom? Weil es die Kunden so wollen! Seit der Deregulierung des Energiemarktes 1998 können die Kunden ihren Stromanbieter und auch die Art des bezogenen Stroms frei wählen. Die Kunden können seither selbst entscheiden, bei wem sie Strom kaufen und sind mitunter auch bereit, für Ökostrom mehr zu bezahlen. Die Motivation dazu kann eine Protesthaltung gegen die großen Kohle- und Atomstromproduzenten sein oder auch der Wunsch, den eigenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken und so einen Beitrag für den Umweltschutz zu leisten. Viele dieser Kunden wünschen sich eine nachhaltige Energieversorgung und wollen auch dazu beitragen, die Ökostromproduktion auszubauen und zu fördern.

Wurden kurz nach der Deregulierung zunächst reine Ökostromanbieter als Alternative zu den bisherigen Versorgern neu gegründet, haben sich inzwischen alle Anbieter auf die Wünsche ihrer Kunden eingestellt und es werden bundesweit über 800 verschiedene Ökostromtarife angeboten. Genauso wie es heute Bio-Lebensmittel beim Discounter gibt, ist der Ökostrom im Mainstream der Gesellschaft angekommen. Und damit haben das Bio-Ei und der Ökostrom auch eine Gemeinsamkeit: die Frage, was eigentlich Bio bzw. Öko bei diesen Produkten bedeutet.

### **Große Zahl an Angeboten**

Die Begriffe Ökostrom oder „Grüner Strom“ sind nicht allgemeingültig definiert oder geschützt und die Art und Zusammensetzung des Stroms kann sich von Anbieter zu Anbieter unterscheiden. Auch wenn die Kunden wollen, dass ihr Ökostrom vollständig aus regenerativen Quellen stammt, können sie auch aus fossilen Energieträgern hergestellten Strom erhalten. Kunden, die sich z. B. auf Vergleichsportalen im Internet über Ökostromtarife informieren, erhalten eine verwirrend große Zahl von Angeboten und können die Herkunft des Stroms und die Glaubwürdigkeit des Anbieters nicht überprüfen. Um Vertrauen zu schaffen, werben viele Anbieter mit Gütesiegel, an denen sich der Kunde orientieren kann und die den Markt transparenter machen. Sie haben ihren Strom von einer unabhängigen Stelle überprüfen lassen und können zeigen, dass sie zertifizierten Ökostrom anbieten.

### **Mitglieder des VdTÜV sind Marktführer**

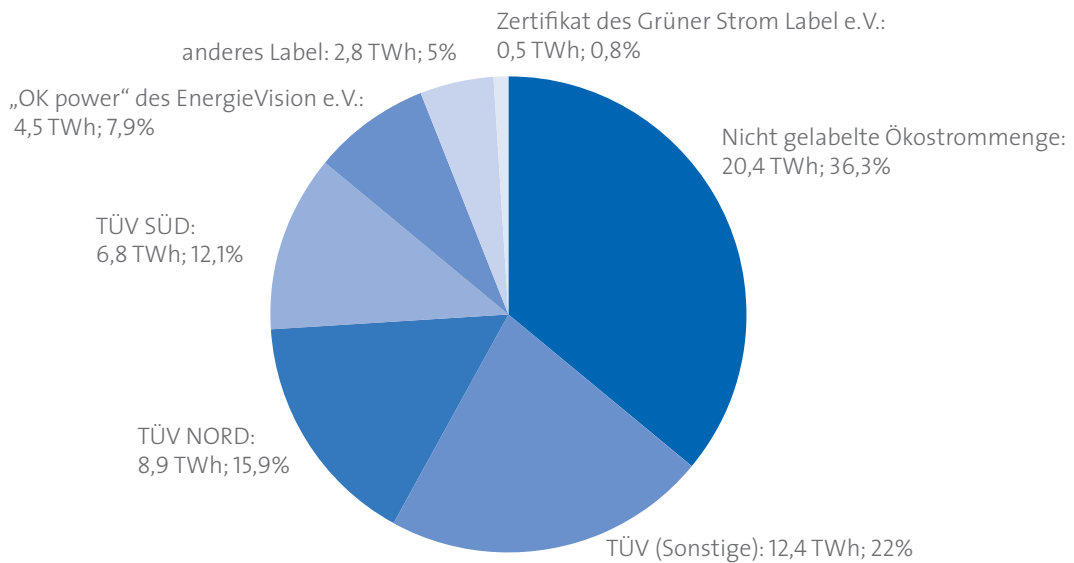
Es gibt eine Reihe von Prüfsiegeln, die von verschiedenen Organisationen vergeben werden. Marktführer sind die Mitglieder des VdTÜV, deren Siegel auch am bekanntesten sind. Bereits 1998 wurde vom VdTÜV das Merkblatt 1304 „Basisrichtlinie Ökostromprodukte“ erarbeitet, das aufgrund der Entwicklung des Marktes 2013 erneut aktualisiert wurde. Die Fachleute der Häuser haben dabei die Punkte zusammengestellt, die für die Überprüfung der Stromanbieter wesentlich und den Ökostromkunden wichtig sind. So muss der TÜV-zertifizierte Ökostrom zu 100 Prozent aus Erneuerbarer Energie gewonnen werden. Die Beimischung von Strom aus Anlagen mit Kraft-Wärme-Kopplung ist nicht zulässig, auch wenn dieser umweltfreundlich produziert (z. B. aus Erdgas) und für den Strommarkt sinnvoll ist. Für den verkauften Ökostrom überprüft der TÜV die Herstellernachweise und um eine Doppelvermarktung zu verhindern, wird Strom, für den bereits eine Einspeisevergütung gezahlt wurde, nicht anerkannt.

Viele Ökostrom-Kunden wollen den Ausbau der Erneuerbaren Energien fördern und sind bereit, dafür einen Mehrpreis zu bezahlen. Der TÜV prüft daher, dass die Förderung auch eine wesentliche Zielsetzung des anbietenden Unternehmens ist und die Mehreinnahmen nicht einfach zur Erhöhung der Einnahmen



**LABELANTEILE IM ÖKOSTROMGESCHÄFTSBEREICH 2011**

Quelle: Monitoringbericht 2012 der Bundesnetzagentur



verwendet werden. Dafür sind vom Anbieter beispielsweise Beteiligungen am Bau und Betrieb von neuen Anlagen zur Erzeugung regenerativer Energie oder die Förderung von Energiesparmaßnahmen nachzuweisen. Der Anbieter ist zudem verpflichtet, seine Kunden über die Verwendung der Fördermittel und die zertifizierten Merkmale ihres Stroms zu informieren. Die eigentlichen Vertragsbedingungen sind dagegen nicht Bestandteil der Prüfung, um aber verbraucherfeindliche Geschäftskonzepte von vornherein auszuschließen, werden Vorkassetarife grundsätzlich nicht zertifiziert.

Mit der Weiterentwicklung des Ökostrommarkts werden sich auch die Anforderungen an die Zertifizierung ändern. Es ist daher absehbar, dass das Merkblatt 1304 in der Zukunft erneut aktualisiert werden muss. Möglicherweise müssen dann auch Anforderungen internationaler Kunden eingearbeitet werden, eine Übersetzung ins Englische ist bereits jetzt geplant.

 Dr. Alexander Schröer  [alexander.schroerer@vdtuev.de](mailto:alexander.schroerer@vdtuev.de)

# GEWÄSSERSCHUTZ

## VAWS, AWSV ODER DOCH KEIN ENDE DER RECHTSSETZUNG?

Vorschriften zum Schutz des Trinkwassers helfen Verschmutzung zu verhindern

Wasser ist ein elementares Lebensmittel für Menschen, Tiere und Pflanzen. Deshalb verwundert es nicht, wenn in vielen Kulturkreisen schon seit langer Zeit Vorschriften zum Schutz des Trinkwassers vor Verschmutzung entwickelt wurden. Auch Deutschland hat solche Vorschriften, die seit den 60er-Jahren des letzten Jahrhunderts im Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und darauf basierenden Verordnungen zusammengefasst sind. Auf der Grundlage dieses Gesetzes, das aus verfassungsrechtlichen Gründen lange Zeit für Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen nur einen Rahmen aufspannen konnte, wurden von den Bundesländern länderspezifische Verordnungen über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (VAwS) erlassen. Diese Verordnungen wurden zwar auf der Grundlage einer gemeinsamen Muster-VAwS erarbeitet, unterschieden sich aber insbesondere bei formalen Anforderungen zum Teil erheblich.

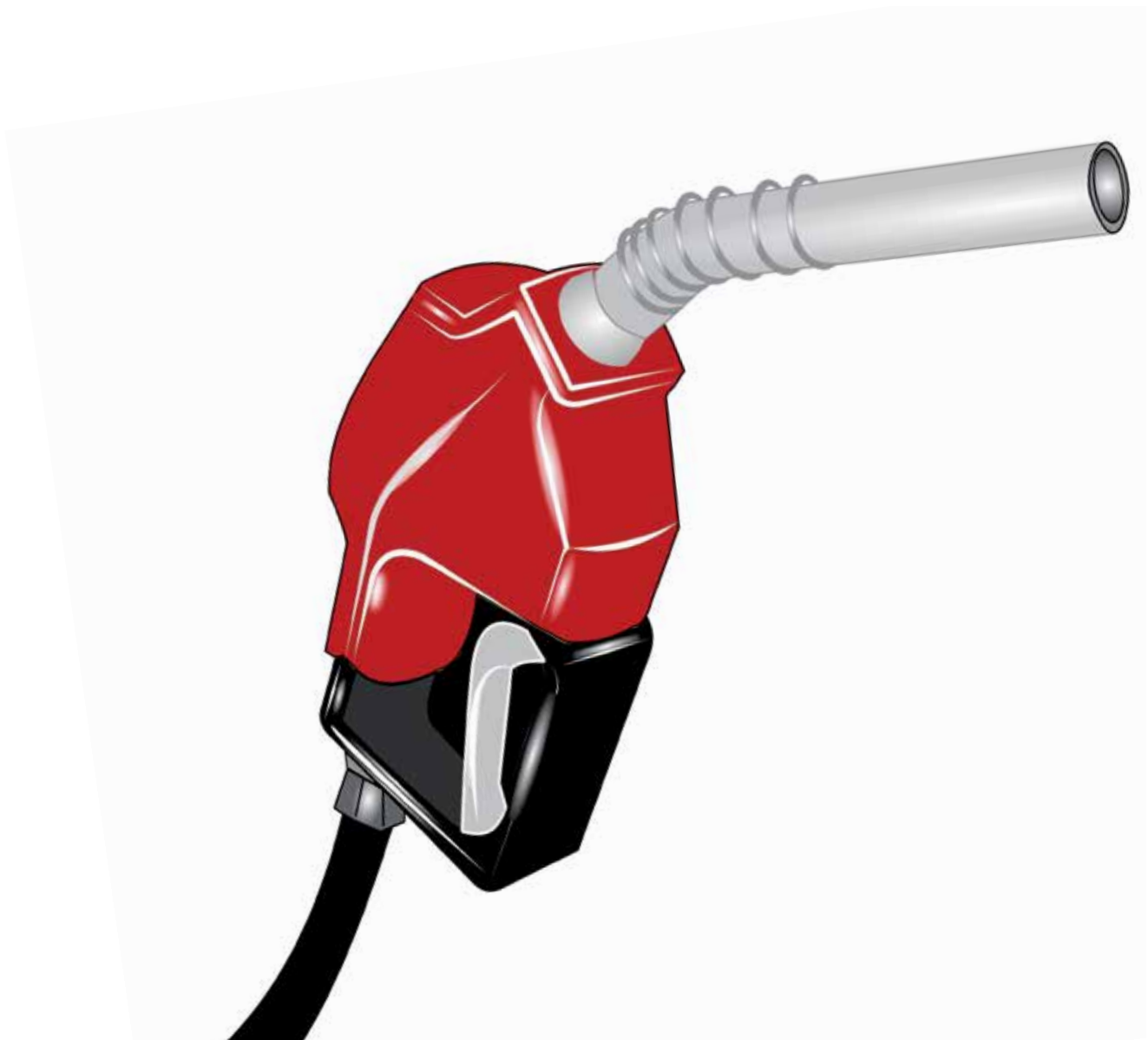
### Zuständigkeit geht auf den Bund über

2006 wurde im Rahmen der Föderalismusreform das Grundgesetz so geändert, dass die Zuständigkeit in diesem Bereich auf den Bund überging. Diese Zuständigkeit wurde 2009 im neugefassten WHG aufgegriffen, indem unter anderem eine weitreichende Verordnungsermächtigung in das WHG aufgenommen wurde. In einer sogenannten Übergangsverordnung wurden anschließend bestimmte, nicht direkt im WHG behandelte Sachverhalte geregelt.

Parallel dazu wurde schon 2006 begonnen, in einer Gruppe von Bund und Ländern Grundzüge einer bundeseinheitlichen Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (nach mehreren Iterationsschritten soll diese Verordnung „AwSV“ abgekürzt werden) zu erarbeiten, die nach Veröffentlichung die VAwS der Länder ablösen soll. Die Arbeiten wurden dann mit dem neuen WHG im Jahr 2009 intensiver betrieben, so dass schon im Herbst 2009 erste Arbeitsentwürfe diskutiert werden konnten. Bereits diese ersten Entwürfe wurden mit den beteiligten Kreisen, insbesondere mit der betroffenen Wirtschaft und den Ländern, aber auch den Sachverständigenorganisationen und dem VdTÜV intensiv diskutiert. Nachdem einige konzeptionelle Fragen geklärt waren, gingen die Fachdiskussionen weiter, bis im Dezember 2010 der offizielle Referentenentwurf veröffentlicht wurde. Dieser Referentenentwurf zog weitere Fachgespräche im größeren und im kleineren Kreis nach sich, in deren Folge auch einige formal missverständliche, inhaltlich aber unstrittige und vorher nie ernsthaft diskutierte Formulierungen präzisiert wurden. Als Folge dieser zum Teil umfangreichen Abstimmungen wurde erst im Herbst 2011 ein konsolidierter Entwurf erstellt, zu dem nun die Ressortabstimmung begann. Da von einigen Fachverbänden und Wirtschaftszweigen entgegen dem Votum der hauptsächlich betroffenen Wirtschaft massiv auf die Berücksichtigung bestimmter branchenspezifischer Sachverhalte gedrungen wurde – und dies bei den entsprechenden Fachressorts Rückhalt fand –, konnte die Ressortabstimmung erst im Winter 2012/2013 auf Arbeitsebene abgeschlossen werden. Im Frühsommer 2013 wurden auf Ebene der Staatssekretäre rechtzeitig vor den Wahlen im Bund und in Bayern die letzten Probleme durch Kompromisse gelöst, die jedoch nach Ansicht zahlreicher Fachleute keine wirkliche Lösung sind.

Nach dem erforderlichen Notifizierungsverfahren bei der EU im Sommer 2013 lag der Verordnungsentwurf auch wegen der Bundestagswahl und den langwierigen Koalitionsverhandlungen (der Verordnungsentwurf wird im Koalitionsvertrag als „zügig umzusetzen“ erwähnt) bis kurz vor Redaktionsschluss dieses Textes im März 2014 bei der Bundesregierung. Diese hat den Entwurf mittlerweile an den Bundesrat zur Beschlussfassung weitergeleitet. Wie das Bundesratsverfahren ausgehen wird, ob es noch Änderungen gibt, die eventuell erneut notifiziert werden müssen, bleibt abzuwarten. Die AwSV wird voraussichtlich im April 2014 verabschiedet und in einem Zeitraum von unmittelbar bis drei Monate später veröffentlicht – nach fünf Jahren Erarbeitungsdauer.

 [Dr. Hermann Dinkler](#)     [hermann.dinkler@vdtuev.de](mailto:hermann.dinkler@vdtuev.de)



# KUNSTSTOFFROHRLEITUNGEN AN TANKSTELLEN

## ELEKTROSTATISCH ABLEITFÄHIGE SYSTEME FÜR DIE SICHERHEIT

Kunststoffe werden erst durch die Zugabe von bestimmten Stoffen elektrostatisch ableitfähig

Kunststoffe sind aus dem modernen Leben nicht mehr wegzudenken. Nicht nur im privaten Bereich, sondern auch im gewerblichen und industriellen Bereich finden sie wegen ihrer Eigenschaften breite Anwendung. Zu diesen Eigenschaften zählt aber auch, dass Kunststoffe erst nach der Zugabe von bestimmten Stoffen („Additivierung“) elektrostatisch ableitfähig sind. Elektrostatische Aufladungen sind jedem bekannt, der insbesondere im Winter bei trockener Heizungsluft einen Wollpullover über den Kopf zieht, ein Knistern hört und kleine Funken sprühen sieht: Durch die Reibung des nicht-ableitfähigen Pullovers am Körper hat sich dieser so aufgeladen, dass die Spannung ausreicht, kleine Blitze zum Ausgleich der Ladungen über kleine Distanzen zu zünden. Der Effekt ähnelt einem Gewitter, nur dass dort wesentlich höhere Spannungen anliegen und Ströme fließen. Trotzdem reichen diese Funken aus, eine explosionsfähige Atmosphäre zur Explosion zu bringen.

### Der Einsatz von Kunststoffen in der Praxis

Die Möglichkeit der elektrostatischen Aufladung schränkt die Anwendung von Kunststoffbauteilen im Bereich von Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen somit stark ein. Sind die Kunststoffe nicht ausreichend ableitfähig, können sich insbesondere durch in Kunststoffrohren strömende Gase oder Flüssigkeiten entweder die Rohre selbst oder auch die darin strömenden Medien so stark elektrostatisch aufladen, dass eine Zündung explosionsfähiger Gemische unter bestimmten Betriebsbedingungen nicht ausgeschlossen werden kann. Ob und wann eine solche gefährliche Aufladung auftreten kann, hängt neben den Eigenschaften des Kunststoffs auch von den Eigenschaften der strömenden Medien sowie den Strömungs- (z.B. Geschwindigkeit, Art der Strömung) und geometrischen Verhältnissen (z.B. Durchmesser der Rohre) ab. Diese Faktoren sind in der Technischen Regel für Betriebssicherheit (TRBS 2153 „Vermeidung von Zündgefahren infolge elektrostatischer Aufladungen“) beschrieben.

Auch an Tankstellen finden Rohrleitungen aus Kunststoff zunehmend Anwendung, wenn sie ausreichend elektrostatisch ableitfähig sind. Dazu gibt es Systeme am Markt, bei denen auf der Grundlage einer Bewertung einer qualifizierten Prüfstelle sowie einer behördlichen Zulassung der Nachweis erbracht wurde, dass alle Bauteile der Rohrleitung ausreichend ableitfähig sind und somit eine Zündgefahr nicht besteht. Bei der Prüfung vor erstmaliger Inbetriebnahme einer neu gebauten Tankstelle wurde jedoch von einer Zugelassenen Überwachungsstelle (ZÜS) ein Kunststoffrohrsystem vorgefunden, bei dem nicht alle für die Bewertung der Zündgefahr erforderlichen Angaben vorlagen. Auch nachträglich vorgelegte Unterlagen konnten nicht alle Angaben liefern, sodass ein anderes Rohrleitungssystem eingebaut wurde.

Der Sachverhalt wurde auch im Erfahrungsaustauschkreis der Zugelassenen Überwachungsstellen (EK ZÜS) diskutiert, der die Bewertung der prüfenden ZÜS grundsätzlich bestätigt hat.

# INTERNATIONAL ANERKANNTE SCHWEISSERPRÜFUNG

## CHANCE ODER NACHTEIL?

Schweißer sollen  
grenzüberschreitend  
einsetzbar sein

Mit der Veröffentlichung der DIN EN ISO 9606-1 im Dezember 2013 sollte eine weltweit anerkannte Norm für die Prüfung von Stahlschweißern in eine nationale Norm umgesetzt werden. Weltweit besteht eine Nachfrage nach einer einheitlichen Norm, damit Schweißer und deren Gewerke grenzübergreifend eingesetzt und anerkannt werden können. Mit der ISO 9606-1 wurden das nordamerikanische, das asiatische und das europäische Konzept der Schweißerprüfung in einer in sich konsistenten Norm zusammengefasst.

Leider ist die Zusammenführung verschiedener Philosophien der Schweißerprüfung nicht unproblematisch. Insbesondere bei der erforderlichen Verlängerung der Qualifikation wurden durch die Zusammenführung der verschiedenen Konzepte Fragen aufgeworfen.

Die neue DIN EN ISO 9606-1 lässt für die Verlängerung neben zwei unstrittigen Optionen eine Variante zu, bei der die zuständige unabhängige Stelle nicht mehr zwingend als Prüfstelle in das Verfahren eingebunden ist (Abschnitt 9.3 c). Diese Einbindung wird aber für Druckgeräte ab einem bestimmten, vom Druck und dem Gesamtvolumen abhängigen, Gefährdungspotenzial (Kategorien II, III und IV) durch die Druckgeräterichtlinie 97/23 EG (DGRL) gefordert.

### **EU-Kommission: kein Konflikt zur Druckgeräterichtlinie**

Der VdTÜV konnte im nationalen Normungsgremium den Ausschluss dieser Variante weder im Anhang noch im nationalen Vorwort der Norm durchsetzen. Die Europäische Kommission und der für die nach Druckgeräterichtlinie (DGRL) harmonisierten Normen zuständige Berater des Europäischen Komitees für Normung (CEN) sehen keinen Konflikt zur Druckgeräterichtlinie, da die Art der Verlängerung bei der erstmaligen Schweißerprüfung von der Prüfstelle, im Falle der Kategorien II, III und IV durch die zuständige unabhängige Stelle, festgelegt werden muss. Im Extremfall ist also ein Qualitätsmodul ähnlich Modul H für die Schweißerprüfung denkbar, wobei die zuständige unabhängige Stelle den Schweißer voraussichtlich nie wieder zu Gesicht bekommt.

Der VdTÜV nimmt auf CEN-Ebene am Koordinierungsausschuss für die harmonisierten Normen im Geltungsbereich der DGRL teil und unterstützt hier engagiert die Initiative, einen Ausschluss der Variante 9.3 c für die Kategorien II, III und IV in den für Druckgeräte geltenden Produktnormen mit einer einheitlichen Formulierung zu verankern.

Auf Initiative des VdTÜV als Geschäftsstelle des Europäischen Forums der Benannten Stellen (CABF PED/SPV) wurde ein Leitlinienentwurf (WPG 6/18) zur Anwendung der EN ISO 9606-1 erstellt. Dieser Entwurf wurde zwischenzeitlich von der Arbeitsgruppe „Leitlinien“ (WPG) der Europäischen Kommission überarbeitet und der Arbeitsgruppe „Druck“ (WGP) zur Verabschiedung als Leitlinie zur DGRL vorgeschlagen. Da der Ausschluss der Variante 9.3 c für die Kategorien II, III und IV aus dem überarbeiteten Entwurf nicht mehr deutlich hervorgeht, hat das deutsche Forum der Benannten Stellen (EK 6 der ZLS) beschlossen, über die nationalen Vertreter in der Arbeitsgruppe „Druck“ einen Änderungsantrag mit deutlicherem Ausschluss der fragwürdigen Verlängerungsmöglichkeit einzubringen.

Ebenfalls wurde eine DIN EN ISO 14732 für die Prüfung von Bedienern von automatisierten Schweißprozessen im Dezember 2013 veröffentlicht, die der DIN EN ISO 9606-1 inhaltlich gleicht und dieselbe Problematik bei der Verlängerung aufwirft.

Als Geschäftsstelle für das AD 2000-Regelwerk hat der VdTÜV einen Änderungsentwurf für das AD 2000-Merkblatt HP 3 „Schweißaufsicht, Schweißer, Bediener“ in den AD-Arbeitskreis eingebracht, in dem die Anwendung der Variante 9.3 c für Druckgeräte der Kategorien II, III und IV nicht gestattet wird. Dieser Ausschluss gilt auch für die DIN EN ISO 14732, die in den aktuellen Entwurf neu aufgenommen wurde. Trotz bereits vorhandener Einwände seitens einiger Industrievertreter wird der VdTÜV sich für den genannten Ausschluss engagiert einsetzen.

 Ingo Blohm

 [ingo.blohm@vdtuev.de](mailto:ingo.blohm@vdtuev.de)





# SEKRETARIATSFÜHRUNGEN IM BEREICH „AUFZÜGE“

## VDTÜV-ROLLE ALS BINDEGLIED UND VERMITTLER

Durch  
Gesetzesnovellierung  
verändert sich die  
Stellung der TÜV bei  
der Anlagenprüfung

Mit der Novellierung des Gerätesicherheitsgesetzes (GSG) im Jahr 2000 haben die TÜV nach einer Übergangszeit bis zum 31.12.2007 ihre bisherige Stellung verloren. Durch das Gesetz erfolgte der Übergang von der personenbezogenen Zulassung von Sachverständigen für die Prüfung von überwachungsbedürftigen Anlagen hin zur organisationsbezogenen Zulassung. Seit 2006 konnten alle neu anerkannten Zugelassenen Überwachungsstellen (ZÜS) bereits Anlagen prüfen, die mit der CE-Kennzeichnung in Verkehr gebracht wurden.

Ergänzend zu dieser Gesetzesänderung sind Regularien geschaffen worden, die die Anerkennungsvoraussetzungen für die Zugelassenen Überwachungsstellen (ZÜS) und den Betrieb der überwachungsbedürftigen Anlagen beschreiben.

Eigene Regularien  
der Bundesländer

Nach § 14 (3) des damaligen GSG (Nachfolgegesetz ist das Produktsicherheitsgesetz (ProSG)) war die Bundesregierung ermächtigt, die Anforderungen an die ZÜS zu erlassen. Die Bundesländer erließen aber eigene Regularien. Diese wirken noch heute mit der Verordnung über Zugelassene Überwachungsstellen im Bereich der Geräte- und Produktsicherheit (ZÜSVO) und den ZÜSVO der Länder.

Als zentrale koordinierende Stelle sollte die Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS) fungieren. Somit übernahm die ZLS auch die oberste Aufsicht über die Zugelassenen Überwachungsstellen (ZÜS) und die Prüfstellen von Unternehmen (PvU). Die ZLS hat zudem die Funktion der Befugnis erteilenden Behörde für die Benannten Stellen nach dem damaligen GSG bzw. dem europäischen Gemeinschaftsrecht und für die GS-Stellen (Geprüfte Sicherheit) nach dem GSG (heute ProSG). Der VdTÜV arbeitete seinerzeit an einem Positionspapier über diese Anerkennungsvoraussetzungen mit, das sogenannte Prüfbausteine enthielt, die Grundlage für die Begutachtung eines Antragstellers sind. Die Anerkennung als ZÜS können nur Dienstleister erwerben, die die gesetzlich definierten hohen technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen erfüllen und wiederholt nachweisen können.

### **Erfahrungsaustausch im EK ZÜS AK 2 „Aufzugsanlagen“ der ZLS**

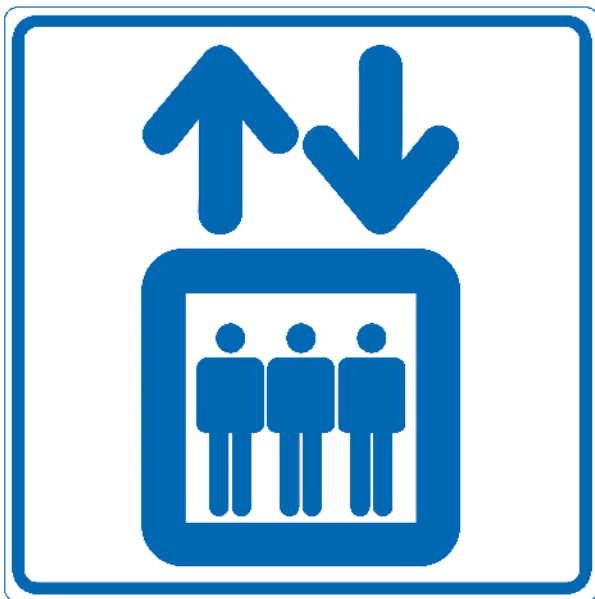
Für drei überwachungsbedürftige Anlagenarten wurden beim VdTÜV drei ständige Arbeitskreise unter dem fachlichen Erfahrungsaustauschkreis ZÜS (EK ZÜS) gebildet. Neben den Arbeitskreisen (AK) für Druckgeräteeinrichtungen und Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen ist dies bis heute der AK 2 „Aufzugsanlagen“, dessen erste Sitzung am 17. Oktober 2006 in Erfurt stattfand.

Die Einrichtung einer unabhängigen sogenannten dateiführenden Stelle für den verpflichtenden Erfahrungsaustausch im AK 2 als Geschäftsstelle wurde von den ZÜS als erforderlich angesehen, da seit der „Marktöffnung“ einige Zugelassene Überwachungsstellen in mehr als einem Bundesland tätig sind. Diese Geschäftsstelle sollte objektiv in dieser neu entstandenen Marktsituation koordinieren. Die organisatorischen und technischen Voraussetzungen eines Gremienportals, die der VdTÜV bereits seit 2005 seinen Verbandsmitgliedern für Gremien zur Verfügung stellt, wurden von den TÜV-Mitgliedern im AK 2 weiterempfohlen. Da der VdTÜV selbst kein Mitglied, sondern ständiger Gast in diesem Arbeitskreis ist, konnte ihm die Unabhängigkeit und Objektivität zugesprochen werden. Die ZLS betonte, dass sie selbst kein entsprechendes Gremienportal in diesem Umfang einrichten wird.

Aus der leitenden Stelle wurde in der Folgezeit beim VdTÜV eine umfassende Sekretariatsführung. Sie übernimmt die administrativen Vor- und Nachbereitungen, die Schriftführung und ist die koordinierende Anlaufstelle für technische und organisatorische ZÜS-Belange als Bindeglied zur ZLS und zur Aufzugsindustrie unter Berücksichtigung der gesetzlichen Regularien.

### **Erfahrungsaustausch der Benannten Stellen nach der 12. ProdSV des ProdsG bei der Umsetzung der Aufzugsrichtlinie 95/16/EG im EK 3 „Aufzüge“ der ZLS**

Einen nationalen Erfahrungsaustausch unter den Benannten Stellen gibt es für den Aufzugsbereich bereits seit Inkrafttreten der Aufzugsrichtlinie 95/16/EG und ihrer nationalen Umsetzung durch die Aufzugsverordnung (heute teilweise aufgegangen in der 12. ProdSV im ProdsG) am 25. Juni 1998. Bereits am 21. April 1998 fand in Essen beim VdTÜV die erste (konstituierende) Sitzung des Erfahrungsaustauschkreises (EK 3) „Aufzüge“ unter der Obhut der ZLS statt.



Im Beschluss des Rates vom 22. Juli 1993 (93/465/EWG – Modulpapier) wurde die EG-Kommission beauftragt, einen Erfahrungsaustausch unter den Benannten Stellen (notifizierten Stellen (engl.: Notified Body (NB)) auf europäischer Ebene zu organisieren. Die Kommission kam dieser Aufgabe dadurch nach, dass sie für zehn EU-Richtlinien nach Artikel 100a die Vergabe von Technischen Sekretariaten (TS) ausgeschrieben hat. Die „Europäische Koordinierung notifizierter Stellen für Aufzüge und deren Sicherheitsbauteile“ (Notified Body Lifts (NB-L)) wurde im Juni 1997 erreicht.

Der VdTÜV führte das Europäische Technische Sekretariat der Koordinierung der Benannten Stellen gemäß der Aufzugs-Richtlinie 95/16/EG seit der ersten Ausschreibung im Jahr 1997 bis zum Jahr 2005. Er war auch an der Erarbeitung des Dokuments CERTIF 94/6 rev6 beteiligt, durch das die Zusammenarbeit der Benannten Stellen im Rahmen einer europäischen Richtlinie geregelt wurde.

Auch die von dem NB-L entwickelte Arbeitsweise, die ebenfalls

Grundlage der Arbeit des Technischen Sekretariats ist, wurde wesentlich durch den VdTÜV als Sekretariat geprägt. Die mögliche dreimalige Verlängerung des Dienstleistungsvertrags mit der Brüsseler Kommission wurde voll ausgeschöpft. Eine erneute Bewerbung um die Sekretariatsstelle wird seitens des VdTÜV angestrebt. Die notwendigen administrativen und technischen Voraussetzungen können jederzeit zur Verfügung gestellt werden. Die Repräsentanz der deutschen Benannten Stellen führt der VdTÜV weiterhin und vertritt diese auf den Sitzungen in Brüssel.

Der VdTÜV strebt eine erneute Bewerbung um die Sekretariatsstelle an

Als das nationale Gremium aller deutschen NB-L-Vertreter versteht sich von Anfang an der EK 3. Der Erfahrungsaustausch fokussiert sich auf Aufzüge (mit Ausnahme z. B. der Hebezeuge mit einer Fahrgeschwindigkeit von bis zu 0,15 m/s und Baustellenaufzüge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2006/42/EG fallen) und Sicherheitsbauteile für Aufzüge. Dabei werden Probleme und Fragen aufgegriffen und diskutiert, die sich sowohl aus der europäischen Regulierung des Inverkehrbringens als auch aus den Auswirkungen auf die in Deutschland geltenden Regeln ergeben. Lösungen und ein gemeinsam abgestimmtes Vorgehen werden erarbeitet. Mögliche Folgen für den Betrieb werden ausgewertet und gegebenenfalls entsprechende Empfehlungen oder Anfragen an den Erfahrungsaustausch der ZÜS weitergegeben. Der VdTÜV fungiert als Bindeglied oder Vermittler, da er die Geschäftsstellentätigkeit des EK ZÜS EK 3 und des ZLS AK 2 wahrnimmt.



## INTERVIEW MIT HANS-JOACHIM VOSS

LEITER GESCHÄFTSBEREICH FAHRZEUG UND MOBILITÄT BEIM VDTÜV

*„Herausforderung automatisiertes Fahren“*

**Herr Voss, während mich das Auto selbstständig ans Ziel chauffiert, widme ich mich intensiv der Vorbereitung meines nächsten Geschäftstermins. Welche weiteren Vorteile böte das automatisierte Fahren?**

In der Tat käme auf den Fahrer eine völlig neue Rolle zu. Das Auto fährt selbstständig, bremst, lenkt und überholt, während man sich entspannt „fahrfremden“ Tätigkeiten widmen könnte. Es geht aber noch weit darüber hinaus. Eine wichtige Messgröße für die weltweite Verkehrssicherheit ist die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten, wobei in Europa menschliches Versagen die häufigste Ursache von Verkehrsunfällen ist. Eine logische Konsequenz für mehr Verkehrssicherheit wäre: Ersetze den Fahrer durch „vollautomatisierte Fahrsysteme“ zur Verhinderung menschlicher Fehler und von Verkehrsunfällen. Neben der Verkehrssicherheit wären weitere Motivationen: Kraftstoff-Verbrauchsreduzierung, Optimierung des Verkehrsflusses sowie die Erweiterung der Mobilität behinderter Menschen.

**Sind das Zukunftsvisionen?**

Technisch gesehen sind die Entwicklungen hin zum autonomen Fahren bereits weit vorangeschritten. Letztlich müssten Innovationen, die beim Autopilot in der Luftfahrt bzw. in der Hochseeschiffahrt funktionieren, auch auf den Straßenverkehr übertragbar sein. Man muss sich das als evolutionären Prozess vorstellen. Erste Stufen zum automatisierten Fahren, die sogenannten Fahrerassistenzsysteme, sind bereits Serie. Es handelt sich um Systeme wie ACC, Stau-, Notbrems-, Spurwechsel-, Spurhalte, automatisches-Einpark-, adaptives Fernlicht-/Kurvenlicht-, Verkehrszeichen-Assistenten. Einige der genannten Assistenten sind „assistierende Systeme“ wie beispielsweise adaptives Fernlicht-/Kurvenlicht-, Verkehrszeichen-Assistent, andere sind bereits teilautomatisiert mit Eingriffsfunktionen, ein Beispiel wäre der Stau-Assistent. Keines der in Serie befindlichen Systeme ersetzt heute den Fahrer. Sie assistieren und unterstützen ihn in kritischen Verkehrssituationen. Erst die weiteren Stufen über hochautomatisiertes oder vollautomatisiertes Fahren können den Fahrer ersetzen.

**Wo liegen die Herausforderungen?**

In den Fachkreisen der Verkehrssicherheitsexperten besteht noch enormer Diskussionsbedarf. Eines darf nicht übersehen werden. Der Mensch bleibt im System. Systemfehler, Ausfälle, Alterung, Manipulationen, Kompatibilitätskonflikte bis hin zur Abwehr von Cyber-Attacken werden aber künftig als mögliche Unfallursachen zu berücksichtigen sein. Besonders sorgfältig muss bei den Mensch-Maschine-Interaktionen die Kommunikation zwischen Fahrer und System betrachtet werden. Hier stehen insbesondere die Schnittstellen der Übergabe an das vollautomatisierte Fahrsystem und die Rücknahme durch den Fahrer im Vordergrund. Verkehrssicherheitsexperten unterscheiden zwischen „komfortable Rückgabe“, mit minimalem Risiko oder „harte Rückgabe“ (bei Störungen) mit hohem Risiko.

**Wo besteht Handlungsbedarf?**

Für die Genehmigung vollautomatisierter Systeme besteht Handlungsbedarf bei den UN-ECE-EG-Genehmigungsvorschriften für Lichttechnik, Lenkanlagen, Bremssysteme und Fahrwerk zur Beherrschung der Komplexität und dessen Absicherung im Rahmen der Genehmigungsprüfungen.

Für die periodische Überwachung über den gesamten Lebenszyklus vollautomatisierter Systeme besteht ebenfalls Handlungsbedarf bei den UN-ECE-EG-Regelungen für die Gewährleistung der Vorschriftenmäßigkeit, der Funktionalität und Ausfallsicherheit und den damit verbundenen periodischen Prüfungen (HU).

Außerdem sind die Qualifikation der Fahrer und damit verbundene Verhaltenseffekte wichtige Voraussetzungen für die Wirkung des Menschen im System. Nur wer Kenntnisse besitzt und anwenden kann, erfüllt die Voraussetzungen als Fahrer. Damit einhergehend sind die Regelungen zum Verhaltensrecht – Wiener Übereinkommen von 1968 bis hin zu nationalen Gesetzen und Verordnungen wie Straßenverkehrsgesetz, Strafgesetzbuch, Straßenverkehrsordnung, Fahrerlaubnisverordnung etc. – entsprechend anzupassen.

#### **Welche Rolle spielt der VdTÜV?**

Der Verband der TÜV beteiligt sich gemeinsam mit den Fachexperten seiner Mitglieder am „Runden Tisch“ des BMVI, um das hohe Potenzial automatischer Fahrfunktionen für mehr Verkehrssicherheit auf den europäischen Straßen zu erschließen.

Wir unterstützen die gemeinsamen Bemühungen der Politik und der Automobilindustrie, dass automatisiertes Fahren zur Realität wird. Es stellt sich nicht die Frage ob, sondern ab wann und unter welchen Bedingungen und Anforderungen. Dies betrifft die Bereiche der Genehmigung solcher Systeme, der periodischen Überwachung über den gesamten Lebenszyklus, die Mensch-Maschine-Interaktionen, die Qualifikation der Fahrer und damit verbundene Verhaltenseffekte.



# SCHAUFENSTERPROJEKT „ELEKTROMOBILITÄT“

## AKTUELLER STAND, HINTERGRUND UND AUSBLICK

Erlebbare und Alltagstauglichkeit der Elektromobilität, das ist der Grundsatz aller von der Bundesregierung 2012 ausgeschriebenen Schaufensterprojekte. Seit dem 1. Mai 2013 koordiniert der VdTÜV eines dieser Förderprojekte und unterstützt dabei drei soziale Dienste in Berlin: das Albert-Schweitzer-Kinderdorf Berlin e.V., das Nachbarschaftsheim Schöneberg Pflegerische Dienste gGmbH sowie die Björn Schulz STIFTUNG.

Die drei sozialen Dienste haben im Rahmen des Projekts „Elektromobilität für soziale Einrichtungen“ die Möglichkeit, E-Fahrzeuge in ihren jeweiligen Einsatzfeldern drei Jahre lang auf Alltagstauglichkeit zu testen. Dabei stehen die Entwicklung neuer Verkehrs- und Carsharingkonzepte sowie der Nachweis, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor wirtschaftlich sinnvoll durch Elektromobile ersetzt werden können, im Vordergrund dieses Forschungsprojekts. Die regelmäßige Fahrzeugüberwachung soll zu einer nachhaltigen und damit zukunftsfesten Elektromobilität auf hohem Sicherheitsniveau beitragen.

### Auswahl der geeigneten Elektroautos

Der VdTÜV bringt Elektroautos auf Berliner Straßen und lässt drei soziale Einrichtungen die Alltagstauglichkeit testen

Ein wesentlicher Anspruch des Schaufensterprojekts ist es, bedarfsgerechte E-Fahrzeuge gepaart mit unterschiedlichen Herstellerkonzepten zu nutzen und zu bewerten. Bedarfsgerecht bedeutet, dass die Anforderungsprofile der drei sozialen Einrichtungen eins zu eins abgebildet werden sollen. Diese wurden bei der Wahl von drei unterschiedlichen Fahrzeugtypen berücksichtigt. Demnach wurden für den Pflegedienst des Nachbarschaftsheim Schöneberg kleine und wendige Fahrzeuge, für die Tätigkeiten der Björn Schulz STIFTUNG mittelgroße E-Autos und für die Großfamilien des Albert-Schweitzer-Kinderdorfs Berlin e.V. Siebensitzer angeschafft. Neben diesen Anforderungen war es auch wichtig, die unterschiedlichen Herstellerkonzepte von führenden Fahrzeugherstellern einzubeziehen. So fiel die erste Wahl auf ein deutsches E-Fahrzeug, den Mercedes Vito E-Cell, ein siebensitziges Vorserienfahrzeug, welches den Großfamilien des Albert Schweitzer Kinderdorfs Berlin e.V. ausreichend Platz bieten soll. Der Japaner Nissan Leaf als Fünfsitzer bietet der Björn Schulz STIFTUNG optimale Voraussetzungen, um die Betreuung schwerstkranker Kinder mit ihren Familien sicherzustellen. Der völlig neu konzipierte französische Renault Zoe, als kleines wendiges Fahrzeug, bietet ideale Möglichkeiten, um den Pflegedienst des Nachbarschaftsheim Schöneberg zu ermöglichen. Die E-Autos basieren auf drei unterschiedlichen Herstellerkonzepten. Während der Vito E-Cell als Vorserienmodell nur angemietet werden konnte, wurden die anderen Fahrzeugtypen käuflich erworben. Während die Batterien beim Nissan Leaf „mitgekauft“ wurden, konnten die Batterien des Renaults Zoe „nur“ gemietet werden. Ob die unterschiedlichen Batterie- und Verkaufskonzepte Vor- oder Nachteile bieten, auch dazu wird das Forschungsvorhaben nach dreijähriger Laufzeit eine Aussage ermöglichen. Mit dem Kauf der Fahrzeuge ist es jedoch nicht getan, denn auch das „Tanken“ musste mitbedacht werden.

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren können auf eine sehr gute Tankstelleninfrastruktur zurückgreifen. Diese muss für Elektrofahrzeuge erst noch aufgebaut werden. Hier wird sehr wahrscheinlich ein Paradigmenwechsel stattfinden, da die Elektrofahrzeuge der sozialen Einrichtungen „zu Hause“ am eigenen Stromnetz getankt werden können. Jede soziale Einrichtung erhielt im Rahmen des Projekts für jedes Fahrzeug eine separate Wallbox. Die Errichtung dieser heimischen Stromtankstellen gestaltete sich sehr komplex, denn angesichts der Hochvolttechnik der Fahrzeuge zum einen, der unterschiedli-

chen Ladekonzepte zum anderen, ist es nicht damit getan, das Fahrzeug einfach mit der heimischen 230V-Steckdose zu verbinden. So mussten an zwei Standorten aufgrund des zu schwach ausgelegten Absicherungssystems bzw. extremer Leitungsverlegungskosten zwei völlig neue Hausanschlüsse errichtet werden, um die Ladeinfrastruktur für die Fahrzeuge anzuschließen.

### Projektdetails

Das VdTÜV-Projekt ist eines von rund 30 Kernprojekten im Schaufenster Berlin-Brandenburg

Das VdTÜV-Projekt ist Teil des Internationalen Schaufensters Elektromobilität Berlin-Brandenburg und wird von der Bundesregierung sowie den Ländern Berlin und Brandenburg für die Dauer von drei Jahren (1. Mai 2013 – 30. April 2016) im Rahmen der Schaufensterinitiative des Bundes gefördert. Die Koordination der Projekte liegt bei der Berliner Agentur für Elektromobilität, kurz eMO. Das Projekt „Elektromobilität für soziale Einrichtungen“ ist eines von rund 30 Kernprojekten im Schaufenster Berlin-Brandenburg und wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert. Die VdTÜV-Mitglieder TÜV Nord, TÜV Rheinland, TÜV Süd und TÜV Thüringen finanzieren das Projekt zur Hälfte mit.

### Vom Antrag bis zur Bewilligung

Man braucht für ein Förderprojekt einen langen Atem und viel Geduld. Das waren die ersten Erkenntnisse nach dem Start des Schaufensterprojekts „Elektromobilität für soziale Einrichtungen“ des VdTÜV. Der Antrag auf Projektförderung wurde fristgerecht im Juni 2012 eingereicht. Getreu dem Motto „was lange währt, wird endlich gut“ erhielt der VdTÜV am 1. Mai 2013 den Bewilligungsbescheid. Fehlende Einnahmen aus dem Klimafond waren der Grund dafür, dass die Finanzierung aller Schaufensterprojekte zwischenzeitlich ausgesetzt wurde. Ein wichtiger Grundsatz bei der Projektförderung ist: „Keine Anschaffungen vorzunehmen, bis die Zuwendung per Bescheid genehmigt vorliegt.“ Ein Projekt, das seit





anderthalb Jahren durchgeplant war, musste demnach auf das „grüne Licht“ am 1. Mai warten, bevor mit der Beschaffung der E-Fahrzeuge und der Ladeinfrastruktur begonnen werden konnte. Die langen Lieferfristen der Fahrzeughersteller und die große Bandbreite der Ladeinfrastrukturanbieter führten dazu, dass die E-Fahrzeuge erst zum Jahresende 2013 zum Einsatz kamen.

VdTÜV bewarb sich für das Projekt der Bundesregierung „Schaufensterregionen Elektromobilität“

In der Zeit von der Antragsstellung bis zur Bewilligung hatte sich das Preis-Karussell der Hersteller weitergedreht. Um die wirtschaftliche Verwendung der Fördermittel sicherzustellen, mussten im Sommer 2013 bei allen Herstellern und Dienstleistern neue Preisanfragen gestellt werden. Zudem müssen für „anzuschaffende Wirtschaftsgüter“ je drei Vergleichsangebote vorgelegt werden. Neue Preise und zwischenzeitlich neu auf den Markt gekommene (Geschäfts-)Modelle führten dazu, dass die VdTÜV-Flotte komplett neu aufgestellt wurde. Diese Änderungen mussten erneut vor der eigentlichen Anschaffung dem Projektträger zur Genehmigung vorgelegt werden.


### **E-Fahrzeuge erstmals öffentlich zu betrachten**

Im November 2013 war es dann endlich soweit: Alle Ladestationen und Fahrzeuge waren betriebsbereit. Der VdTÜV beschloss, diesen Meilenstein als Anlass für einen gemeinsamen Abend mit den Projektpartnern zu nutzen. Am 11. November 2013 lud der VdTÜV zur Kick-off-Veranstaltung in das Hotel Maritim proArte in Berlin ein. Dort wurden die Fahrzeuge ausgestellt und für rund 120 Teilnehmer erlebbar gemacht. Neben der Vorstellung der Inhalte und Ziele durch Herrn Dr. Klaus Brüggemann wurde das Projekt durch die eMO-Agentur Berlin in den Gesamtkontext des „Internationalen Schaufensters Elektromobilität Berlin-Brandenburg“ gerückt. Grußworte durch den Fördermittelgeber sowie eine Podiumsdiskussion rundeten den erfreulichen Abend ab. Seitdem sammeln die drei sozialen Einrichtungen die unterschiedlichsten Erfahrungen, über die man sich in dem eigens dafür eingerichteten VdTÜV-Blog „Elektromobilität“ zum Projekt kontinuierlich informieren kann.

### **Weitere Planungen**

Während der Projektlaufzeit (bis zum 30.04.2016) ist in jeder sozialen Einrichtung ein sogenannter Tag der offenen Tür geplant. Dort soll neben der Tätigkeit der jeweiligen Einrichtung ihr spezielles Einsatzgebiet beleuchtet und darüber berichtet werden, wie die Elektrofahrzeuge vor Ort genutzt werden. Die Termine werden auf der VdTÜV-Webseite veröffentlicht. Interessierte sind herzlich willkommen.

 Frank Schneider  
Gesine Marks

 frank.schneider@vdtuev.de  
gesine.marks@vdtuev.de

# TÜV-BUS- UND NUTZFAHRZEUGREPORT

## VERKEHRSSICHERHEIT DURCH UNABHÄNGIGE HAUPTUNTERSUCHUNG

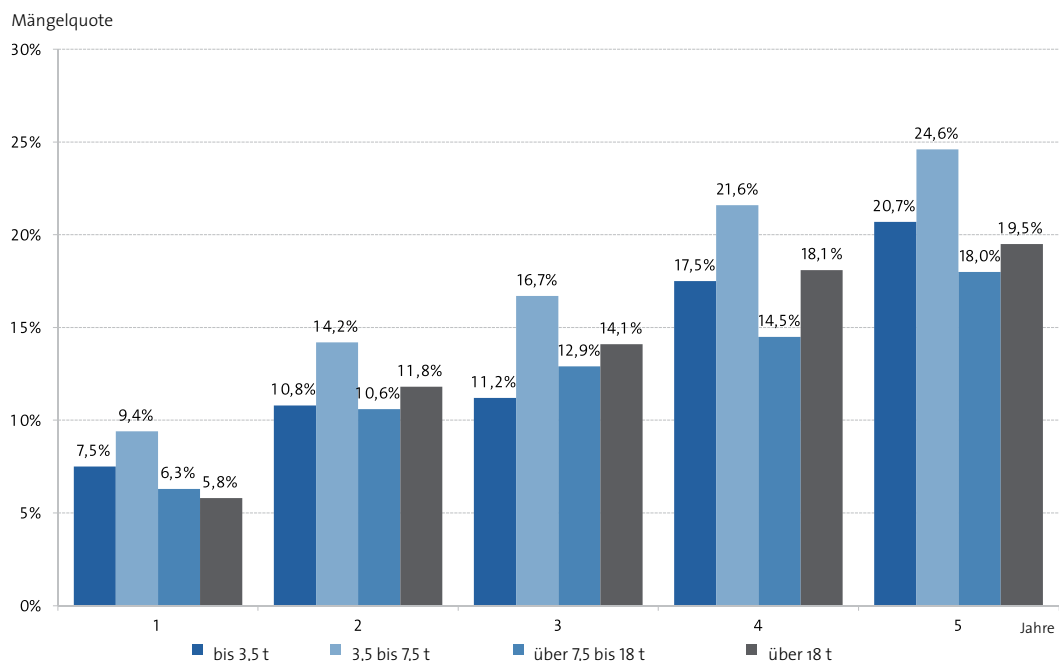
Neben dem erfolgreichen „TÜV-Auto-Report“ entstanden auch der TÜV-Bus-Report und der TÜV-Report Nutzfahrzeuge

Die beiden Formate „TÜV-Bus- und Nutzfahrzeugreport“ des VdTÜV haben sich in ihrem vierten bzw. zweiten Erscheinungsjahr zwischenzeitlich in der Branche etabliert. Nutzer und Hersteller erwarten mit Spannung die Ergebnisse der im Herbst erscheinenden TÜV-Auswertungen. So auch 2013, wo der VdTÜV die Ergebnisse in einer Pressekonferenz der breiten Öffentlichkeit vorstellte.

Wie auch beim bekannten TÜV-Auto-Report beruhen die Ergebnisse des Bus- und Nutzfahrzeug-Reports auf einer neutralen Datenbasis. Diese ergibt sich aus den Ergebnissen der Hauptuntersuchung (HU), die vom Gesetzgeber vorgeschrieben ist. Der Umfang der HU ist genau definiert. Dadurch ist der Maßstab für alle geprüften Fahrzeuge gleich. Die Hauptuntersuchung konzentriert sich ausschließlich auf die sicherheitsrelevanten Komponenten, weshalb sich die Aussagen der Reporte auch auf den Bereich „Sicherheit“ beschränken. Die Ergebnisse sind neutral, unabhängig, reproduzierbar und beruhen auf einem vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Mängelkatalog, der rund 130 Prüfpunkte umfasst.

### ERHEBLICHE MÄNGEL DER NUTZFAHRZEUGE

in den ersten fünf Jahren (nach Gewichtsklassen)



Das Ziel der Hauptuntersuchung ist die Verkehrssicherheit. Für den technischen Zustand und die Sicherheit ist der Halter eines Fahrzeugs verantwortlich. Der Gesetzgeber hat allerdings erkannt, dass es nicht ausreicht, es bei dieser Pflicht zu belassen. Bei der Hauptuntersuchung wird das Fahrzeug unabhängig

überprüft. Unabhängig heißt vor allem, dass die Prüfung frei von Interessen einer Werkstatt abläuft. Trotz einer hohen Kontrolldichte werden bei der Hauptuntersuchung immer wieder hohe Quoten erheblicher Mängel festgestellt. Wären diese Mängel nicht festgestellt und repariert worden, hätten diese Fahrzeuge eine womöglich dauerhafte Gefahr für die Verkehrssicherheit bedeutet. Deswegen gilt: Busse und Nutzfahrzeuge sind sichere Verkehrsmittel, weil es ein System der unabhängigen Hauptuntersuchung gibt.

### Hohe Prüfdichte bei Nutzfahrzeugen

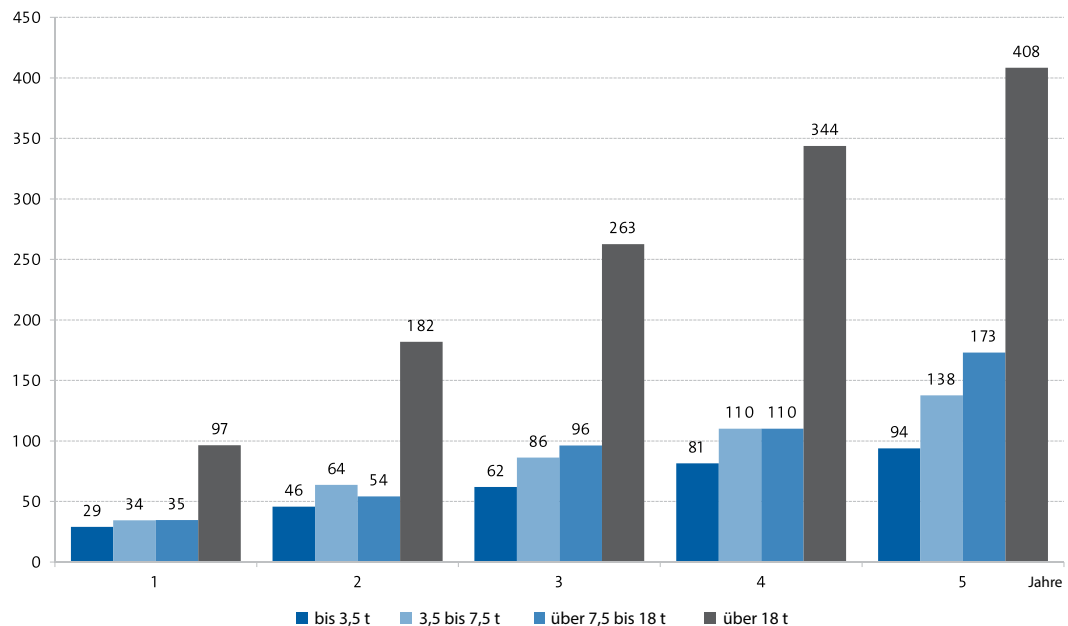
Geprüft werden im Rahmen der HU Kleintransporter bis 3,5 Tonnen erstmals nach 24 Monaten und danach im zweijährigen Rhythmus. Bei Mietfahrzeugen verkürzt sich die Frist auf ein Jahr. Transporter über 3,5 Tonnen müssen jährlich zur HU. Zusätzlich schreibt der Gesetzgeber allen Fahrzeugen ab 7,5 Tonnen zwischen den zwei HU eine zusätzliche Sicherheitsprüfung vor, die je nach Gewichtsklasse ab 30 bzw. 42 Monaten nach Erstzulassung zu erfolgen hat.

Die Sicherheitsanforderungen für Reise- und Linienbusse sind noch höher: Sie werden alle 12 Monate bei einer HU geprüft und müssen ab dem dritten Jahr alle drei Monate zur Sicherheitsprüfung. Dabei werden besonders sicherheitsrelevante Bauteile geprüft, entweder von einer unabhängigen Prüforga-nisation oder auch von einer autorisierten Fachwerkstatt.

## NUTZFAHRZEUGE

### Laufleistung aller Klassen

Laufleistung in Tkm



### Ergebnisse des Nutzfahrzeugreports 2013:

Die Auswertung der Ergebnisse zeigt, dass die Quote erheblicher Mängel in der Gewichtsklasse zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen am höchsten ist. Fast 10 Prozent der einjährigen Transporter bestand die HU im ersten Anlauf nicht, bei den fünfjährigen war es ein Viertel. Die Kleintransporter bis 3,5 Tonnen erzielten bessere Ergebnisse, erreichten aber mit fünf Jahren auch eine Quote erheblicher Mängel von über 20 Prozent. Anders in der Gewichtsklasse von 7,5 Tonnen bis 18 Tonnen. Hier sank ab dem dritten Jahr die

Quote der erheblichen Mängel im Vergleich zu allen anderen betrachteten Gewichtsklassen. Auch die schweren Lkw (> 18 Tonnen) waren im Ranking der erheblichen Mängel deutlich unter den Werten der Transporter. Erklärbar wurde dies durch die zusätzliche Betrachtung der Laufleistungen.

### Laufleistungen durch alle Altersklassen

Schwere Nutzfahrzeuge über 18 Tonnen wiesen die höchsten Laufleistungen auf. Im Vergleich der Klasse der Kleintransporter und der Transporter wurde ausgewertet, dass die schweren Lkw bis zum Vierfachen an Kilometern auf dem Tacho hatten.

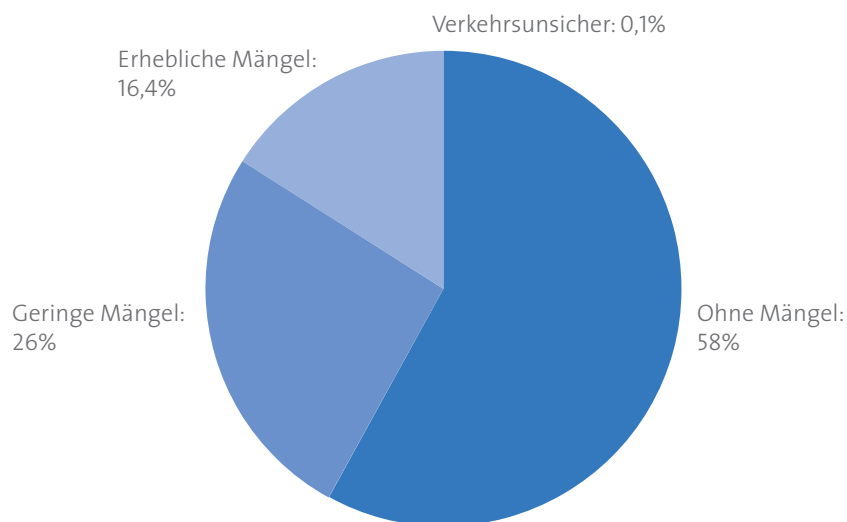
Die Vermutung liegt nahe, dass das Wartungsverhalten hier eine große Rolle spielt. Der klassische Transporter ist im kommerziellen Dauereinsatz, ein Ersatz ist nicht verfügbar und mit jedem Tag in der Werkstatt ist das Fahrzeug nicht profitabel. Ähnliches gilt für die 7,5-Tonner, die häufig als Mietfahrzeuge von nicht ausgebildeten Fahrern gesteuert werden. Die Betreiber von schwereren Fuhrparks handeln genau umgekehrt. Sie lassen ihre Flotten regelmäßig und oft präventiv instand setzen, weil z. B. technische Probleme im Lkw-Fernverkehr hohe Kosten bedeuten können. So leistet ökonomisch sinnvolles Handeln auch einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Darüber hinaus hat der Gesetzgeber für die Fahrzeuge über 7,5 Tonnen eine höhere Prüfdichte vorgesehen, da neben der HU auch noch eine regelmäßige Sicherheitsprüfung vorgeschrieben ist.

### Ergebnisse des Bus-Reports

Zur Erstellung des Bus-Reports wurden 50.000 Hauptuntersuchungen ausgewertet, wobei eine Differenzierung zwischen Reise- und Linienbussen nicht möglich war.

#### REISE- UND LINIENBUSSE

Durchschnittliche Mängelquote (gesamt)

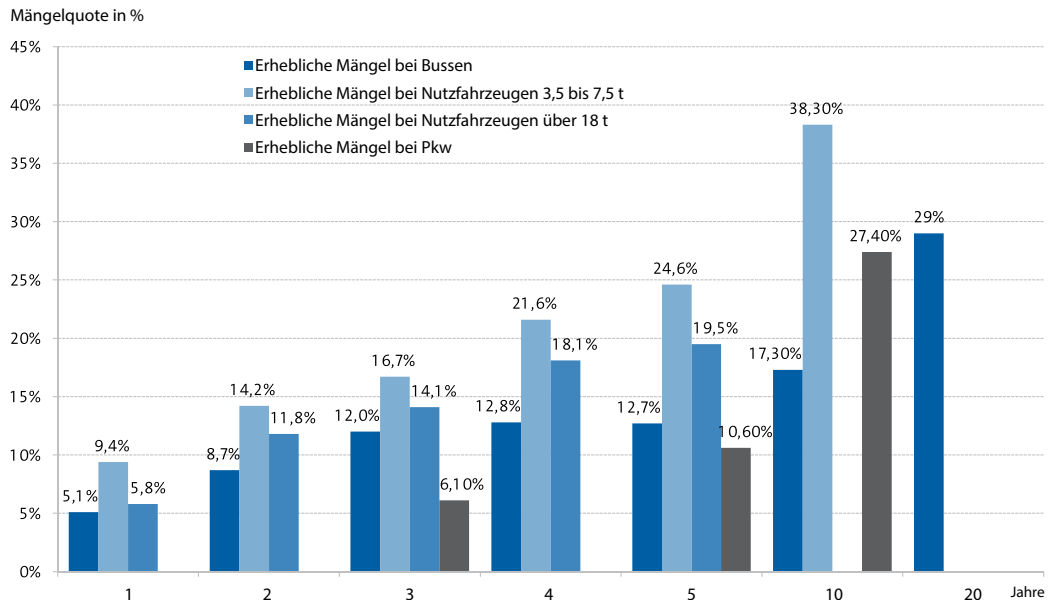


Die durchschnittlichen Mängelquoten aller geprüften Busse ergaben folgendes Bild: Rund 58 Prozent der Busse waren mängelfrei, rund 26 Prozent hatten geringe Mängel. 16,4 Prozent der Reise- und Linienbusse bestanden die HU wegen erheblicher Mängel nicht. Der Anteil wirklich verkehrsunsicherer Fahrzeuge lag bei 0,1 Prozent.

Im Vergleich zu den übrigen Nutzfahrzeugen fiel auf, dass Reise- und Linienbusse bei den erheblichen Mängeln besser abschneiden:

## BUSSE, PKW UND NUTZFAHRZEUGE

### Mängelquoten im Vergleich



Bei der ersten HU – also nach einem Jahr – fielen 5,1 Prozent der Busse wegen erheblicher Mängel durch. Nach fünf Jahren waren es 12,7 Prozent.

### Busse und Nutzfahrzeuge im Vergleich

Der direkte Vergleich der Busse mit den Nutzfahrzeugen zeigte, dass Busse weniger häufig durch die Hauptuntersuchung fielen als etwa die Transporter oder die Lkw über 18 Tonnen. In den höheren Altersklassen wurde festgestellt, dass rund 40 Prozent der Transporter nach 10 Jahren erhebliche Mängel aufwiesen. Busse schnitten im Vergleich zum Pkw nach 10 Jahren bei den erheblichen Mängeln sogar besser ab, wobei eine Quote von 17,3 Prozent erheblicher Mängel angesichts der hohen Sicherheitsanforderungen an die Personenbeförderung bedenklich ist. Nach 20 Jahren fiel dann fast ein Drittel aller Busse durch die HU, was zu einem erheblichen Teil an Beleuchtungs- und Bremsmängeln lag.

Besonders auffällig – sowohl bei Nutzfahrzeugen als auch bei Reise- und Linienbussen – war die hohe Zahl an Beleuchtungsmängeln. Bereits jedes zehnte Nutzfahrzeug wies bei der ersten HU leichte oder erhebliche Mängel an der Beleuchtungsanlage auf. Nach fünf Jahren war es bereits fast jedes vierte. Etwas besser, aber mindestens ebenso unbefriedigend, schnitten die Busse ab: 18 Prozent der fünfjährigen hatten leichte oder erhebliche Mängel an der Beleuchtung.

### Auf weiterhin hohem Niveau: Beleuchtungsmängel

Zwar konnte bei den Bussen 2013 ein leichter Abfall der Beleuchtungsmängel festgestellt werden, jedoch könnte für diese leichte Reduktion auch die Neuordnung des Mängelkataloges im Rahmen der 47. Änderungsverordnung der StVZO der Grund sein. Für den verkehrssicheren Zustand eines Fahrzeugs ist der Halter verantwortlich. Der Gesetzgeber schreibt eine Abfahrtskontrolle vor, bei der sich der Fahrer vom ordnungsgemäßen Zustand seines Fahrzeugs überzeugen muss – besonders sicherheitsrelevant ist dies bei Reise- und Linienbussen, in denen die Fahrgäste hohen Risiken ausgesetzt sein können.

Beleuchtungsmängel können vom Fahrer sehr leicht erkannt und beseitigt werden, zumal in der Regel eine Kontrollleuchte im Cockpit den Defekt schon anzeigt. Die Ergebnisse der Hauptuntersuchungen können nur darauf hindeuten, dass eine Abfahrtskontrolle unzureichend stattfindet. Positiv anzumerken ist, dass der Bundesverband der deutschen Omnibusunternehmer (bdo) im Zusammenhang mit der Veröffentlichung der Ergebnisse des TÜV-Bus-Reports seine Mitglieder dazu aufrief, diesen Mängelquotenverlauf durch verbesserte Abfahrtskontrollen und eine kontinuierliche Wartung der Fahrzeuge dauerhaft zu senken.

Zusammenfassend zeigten die Ergebnisse der beiden Reporte, dass das Sicherheitsniveau bei Nutzfahrzeugen und Bussen hoch ist. Besonders die schweren Lkw fielen auch bei hoher Laufleistung mit weniger Mängeln auf. Noch besser schnitten Busse in den jüngeren Altersgruppen ab. Je höher die präventive Wartungsintensität, desto besser der Zustand der Fahrzeuge bei der Hauptuntersuchung. Das erklärte die vergleichsweise niedrigen Mängelquoten bei schweren Lkw und Bussen. Trotz der Verantwortung der Halter für die Sicherheit ihrer Fahrzeuge traten erhebliche und damit sicherheitsrelevante Mängel auf. Durch das System der Hauptuntersuchung werden diese Mängel durch unabhängige und neutrale Prüforganisationen erkannt und anschließend von einer Werkstatt beseitigt. Dadurch leistet die HU einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

 Frank Schneider

 [frank.schneider@vdtuev.de](mailto:frank.schneider@vdtuev.de)



# SICHERHEIT IM FOKUS

## DAS VdTÜV-FORUM KERntechnik

Als neutrales Forum  
fest etabliert

Bereits zum fünften Mal richtete der Verband das VdTÜV-Forum Kerntechnik aus. Es fand am 17. und 18. März 2014 in Berlin statt und wurde federführend von der Leitstelle Kerntechnik organisiert. Mittlerweile hat sich diese Veranstaltungsreihe als neutrales Forum für den Meinungs- und Erfahrungsaustausch kerntechnischer Fragestellungen fest etabliert. Unter den rund 200 Teilnehmern waren sowohl Hersteller und Betreiber kerntechnischer Anlagen als auch ingenieurtechnische Berater und Gutachter sowie Vertreter atomrechtlicher Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden.

„Sicherheit im Fokus“ lautete das Motto der diesjährigen Veranstaltung. Die Vorträge beschäftigten sich daher mit der Sicherheit der noch betriebenen Anlagen sowie mit den Rahmenbedingungen durch gesetzliche Anforderungen und dem Regelwerk. Der zweite Tag stand unter dem Zeichen der Nachwirkungen von Fukushima, wobei die Ergebnisse des Stresstestes, die Stilllegungen in Deutschland und die Energiewende im Mittelpunkt standen. In einer Keynote am ersten Tag erläuterte Dr. Wolfgang Cloosters, Leiter der Abteilung Reaktorsicherheit im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, die europäischen Anforderungen an die Sicherheit kerntechnischer Anlagen.

Jedes Stilllegungs-  
projekt muss neu  
durchdacht werden

Dr.-Ing. Manfred Bayerlein, Vorsitzender des VdTÜV, hob in seiner Begrüßung die Rolle der TÜV-Unternehmen hervor: „Unser Ziel ist es, der Gesellschaft die notwendigen Dienstleistungen auf allerhöchstem Niveau anzubieten, damit von kerntechnischen Anlagen keine Gefahr ausgehen kann. Wir nehmen damit eine gesellschaftlich bedeutende Aufgabe wahr, deren Anspruch bereits im Atomgesetz formuliert ist.“ Diese Verantwortung umfasste den sicheren Betrieb der Anlagen ebenso wie den bevorstehenden Rückbau, bei dem jedes Stilllegungsprojekt neu durchdacht und die technische Umsetzung an die jeweils unterschiedlichen Voraussetzungen angepasst werden müssen.

Das VdTÜV-Forum Kerntechnik soll künftig immer im jährlichen Wechsel mit dem GRS-Fachgespräch stattfinden. Der VdTÜV wird demnach im Jahr 2016 die Veranstaltung ausrichten. Die intensiven Diskussionen sowie der hohe Zuspruch durch die Referenten und Teilnehmer sprechen für ein gelungenes Veranstaltungskonzept.

 Johannes Näumann

 [johannes.naeumann@vdtuev.de](mailto:johannes.naeumann@vdtuev.de)





Startseite > Themen > Industrie- und Anlagensicherheit

- Mobilität
- Verbraucherschutz und Verantwortung
- Informations- und Kommunikationstechnologie
- Europa
- Akkreditierung / Zertifizierung / Normung
- Industrie- und Anlagensicherheit**
- Anlagensicherheits-Award
- Anlagensicherheits-Reporte
- Aufzüge und Fördertechnik
- Baurechtsreport
- Brand- und Explosions

## Industrie- und Anlagensicherheit

Die Inbetriebnahme und der Betrieb von Maschinen oder Anlagen birgt Gefahrenquellen. Um das Auftreten von Gefahren zu verhindern und den sichereren Betrieb zu gewährleisten, ist eine regelmäßige Überprüfung durch neutrale, unabhängige Sachverständige als Mitarbeiter von Europäischen Benannten Stellen (Notified Bodies) als Zugelassenen Überwachungsstellen (ZÜS) wichtig. Sie erstellen regelmäßige Zustandsbewertungen im Rahmen der erstmaligen oder wiederkehrenden Prüfungen überwachungsbedürftiger Anlagen bzw. anderer technischer Einrichtungen. Die vom Betreiber erstellte Gefährdungsbeurteilung der Anlage wird bewertet, die gefundenen Mängel, durch die Personen gefährdet werden können, werden im Prüfbericht festgehalten. Über auffällige technische Entwicklungen wird im Rahmen des Erfahrungsaustausches informiert und notwendige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr werden gemeinsam festgelegt.

### Aktuelles

06. OKTOBER 2013 | INDUSTRIE- UND ANLAGENSICHERHEIT  
**Baurechtsreport**

# 03 //

## VdTÜV-Dienstleistungen

---

74 → Datenschutz in Verbänden – Umgang mit persönlichen Daten: Dos und Don'ts

76 → In medias res – Projekt Qualitätsmanagement

78 → TÜV-Informationssystem TÜVIS – Baustein zur Wissensbildung und Themenidentifikation

---



# DATENSCHUTZ IN VERBÄNDEN

## UMGANG MIT PERSÖNLICHEN DATEN: DOS UND DON'TS

Das Sammeln von Daten erfordert die penible Einhaltung des Datenschutzes

Das Thema Datenschutz gewinnt kontinuierlich an Bedeutung. Aufgrund der rasanten Entwicklung in der Informationstechnologie können immer mehr Daten erfasst, analysiert, bearbeitet und weitergegeben werden. Neue technische Entwicklungen wie elektronische Anmeldeverfahren, E-Mail-Kommunikation und elektronische Zahlungsmethoden schaffen weitere Möglichkeiten der Datenerfassung. Verbände agieren für ihre Mitglieder meist als Veranstaltungs-, Kommunikations- und Informationsdienstleister und sammeln dabei sensible Daten. Die penible Einhaltung des Datenschutzes nimmt dabei für das gegenseitige Vertrauen eine zentrale Rolle ein. Verbände sind besonders dazu angehalten, mögliche Folgeschäden durch Nichtbeachtung der Datenschutzregelungen wie z. B. Imageschaden, Vertrauensverlust sowie Geldbußen zu vermeiden.

### Was sind personenbezogene Daten?

Der Oberbegriff Datenschutz ist nicht primär als Schutz von Daten zu verstehen, sondern vielmehr als Schutz einer natürlichen Person davor, dass sie durch den Umgang mit ihren persönlichen Daten in ihrem Persönlichkeitsrecht beeinträchtigt wird (§ 1 Abs. 1 Bundesdatenschutzgesetz (BDSG)). Zu den personenbezogenen Daten zählen nach § 3 Abs. 1 BDSG Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer bestimmten oder bestimmbarer natürlichen Person. Dazu gehören beispielsweise Name, Alter, Adresse, Wohnort, Beruf und Aussehen. Jeder Mensch sollte demnach selbst über seine persönlichen Daten bestimmen können.

Um das Persönlichkeitsrecht zu wahren, hat jede Person eine Anzahl von Rechten, die sie gegenüber Unternehmen und demnach auch gegenüber Verbänden per Aufforderung ausüben kann:

- ▶ Benachrichtigung: Falls ein Verband Daten über eine natürliche Person besitzt, diese Person aber offenbar darüber keine Information hat, hat der Verband die Person darüber schriftlich zu informieren.
- ▶ Auskunft: Der Verband muss über alle Daten Auskunft geben, die ihm über eine natürliche Person vorliegen.
- ▶ Berichtigung: Unrichtige Daten müssen vom Verband unmittelbar korrigiert werden.
- ▶ Sperrung: Der Verband muss gespeicherte personenbezogene Daten (auf Wunsch der natürlichen Person) kennzeichnen, um ihre weitere Verarbeitung und Nutzung einzuschränken (z. B. um weitere Nutzung der Adressdaten für Werbung zu verhindern).
- ▶ Löschung: Alle gespeicherten Informationen über eine natürliche Person sind vom Verband unmittelbar unkenntlich zu machen.

Seitens eines Verbandes ist es wichtig, auf diese fünf Aufforderungen schnell zu reagieren, da sonst die Aufsichtsbehörden informiert werden können und Geldbußen drohen.

### Bundesdatenschutzgesetz in der Praxis

Das BDSG ist ein Gesetz mit Erlaubnisvorbehalt. Das bedeutet, dass grundsätzlich die Erhebung, Nutzung und Verarbeitung von personenbezogenen Daten, die automatisiert verarbeitet und geschäftsmäßig und/oder gewerblich genutzt werden, verboten ist. Dieses Verbot kann jedoch aufgehoben werden, wenn andere Rechtsvorschriften gelten oder der Betroffene selbst seine schriftliche Einwilligung dazu gibt. Des Weiteren gilt nach § 3a BDSG das Gebot der Datensparsamkeit, d. h. es sollten nur so viele Daten erhoben, verarbeitet und genutzt werden, wie zur Erfüllung des Geschäftszwecks nötig ist.

Doch nicht nur die gesetzeskonforme Datenerhebung per Informationstechnologie, sondern auch die räumliche und physische Datensicherheit innerhalb eines Verbandes ist wichtig für ein ausreichend hohes Datenschutzniveau.

### Beispiele für mögliche Gefahrenquellen im Büroalltag



1. Offene Fenster/Türen 2. Nicht gesperrte Bildschirme 3. Offene Passwortlisten 4. Ungeschützte Datenträger 5. Vertrauliche Ausdrücke offen im Kopierer/Drucker 6. Rechner ohne Firewall 7. Verwendung privater CDs 8. Verschüttete Flüssigkeiten 9. Feuergefahr durch Zigaretten

Um solche Gefahrenquellen zu vermeiden, gibt es nach § 9 BDSG acht Technisch-Organisatorische Maßnahmen, kurz auch TOMs genannt, die von Unternehmen/Verbänden eingehalten werden müssen:

- ▶ Zutrittskontrolle: Der Zutritt zu Räumen, in denen Geräte zur Verarbeitung von personenbezogenen Daten stehen, darf für unbefugte Personen nicht möglich sein.
- ▶ Zugangskontrolle: Unbefugte dürfen nicht in die Datenverarbeitungssysteme des Verbandes eindringen können.
- ▶ Zugriffskontrolle: Nur berechtigte Personen dürfen innerhalb des Verbandes auf bestimmte Daten zugreifen, z. B. dürfen nur Mitarbeiter der Buchhaltung Gehaltsdaten einsehen.
- ▶ Weitergabekontrolle: Die Daten müssen während des Datentransports, der Übertragung, der Übermittlung oder der Speicherung gesichert sein, um Verlust oder Schädigung zu vermeiden.
- ▶ Eingabekontrolle: Es muss jederzeit nachvollziehbar sein, wer wann welche Daten gepflegt hat.
- ▶ Auftragskontrolle: Es muss sichergestellt werden, dass Aufträge durch Auftragsdatenverarbeiter weisungsgemäß ausgeführt werden.
- ▶ Verfügbarkeitskontrolle: Die Daten müssen gegen zufällige Zerstörung und Verlust gesichert sein.
- ▶ Trennungskontrolle: Daten, die zu unterschiedlichen Zwecken erhoben wurden, müssen auch getrennt voneinander verarbeitet werden.

Durch die Einhaltung und Beachtung der Technisch-Organisatorischen Maßnahmen (TOMs) kann sichergestellt werden, dass die personenbezogenen Daten von Mitgliedern und Kunden aus Datenschutzsicht sicher behandelt werden. Datenschutz ist eine vertrauensbildende Maßnahme zwischen Verbänden und Mitgliedern.



# IN MEDIAS RES

## PROJEKT QUALITÄTSMANAGEMENT

Ziele wirken als  
Selbstverpflichtung

Der VdTÜV ist auf dem besten Weg, die Qualität seiner Arbeit objektiv nachweisen zu können: Die ersten Schritte in der Einführung des Qualitätsmanagementsystems sind getan. Für die TÜV-eigenen Kernthemen Standardisierung und Ausbildung spielt der VdTÜV eine zentrale Rolle, daher ist die neutrale Zertifizierung der Leistungserbringung des Verbandes nur folgerichtig.

### Qualitätsziele verabschiedet

Der VdTÜV hat sich Qualitätsziele gesetzt, die im Dezember 2013 verabschiedet und kurz darauf den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bekannt gemacht wurden. Die Ziele dienen der genaueren Bestimmung des Verbandszwecks, wie die Satzung ihn vorgibt, und wirken dadurch vornehmlich als eine Art Selbstverpflichtung nach innen. Durch die Ziele wird die Satzung in Hinblick auf das Selbstverständnis der täglichen Arbeit im VdTÜV abgebildet. Die Beschränkung auf nur fünf zentrale Aussagen unterstreicht den übergeordneten Charakter der Qualitätsziele; sie gehen nicht zu sehr ins Detail. Jeder Bereich wird für sich diese Ziele konkretisieren und seine Abläufe auf ihre Umsetzung ausrichten.

Die Zufriedenheit unserer Mitglieder hat bei der Erfüllung der Verbandsaufgaben oberste Priorität und wird fest in den Qualitätszielen verankert. Gleichzeitig wird unter Bezug auf § 2 Abs. 1 der Satzung des VdTÜV („Der Verband unterstützt seine Mitglieder bei der Erbringung ihrer unabhängigen und neutralen Dienstleistungen wie Beratung, Testen, Prüfung, Zertifizierung und Ausbildung auf den Gebieten technische Sicherheit, Qualität, Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit.“) auch der Neutralitätsforderung des Prüfwesens Rechnung getragen.

Der VdTÜV verpflichtet sich außerdem, die internen Verfahren optimal und effizient zu gestalten. Damit wird zum einen die Wirtschaftlichkeit seiner Dienstleistungen nachgewiesen, zum anderen die Verlässlichkeit seiner Informations- und Kommunikationsdienstleistungen abgesichert. In den Formulierungen der VdTÜV-Qualitätsziele wird häufig eine Brücke geschlagen zwischen Mitgliedern und Mitarbeitern des VdTÜV. Pate dieses Gedankens ist, dass nach außen, in Richtung der Mitglieder, nur dann gut informiert, kommuniziert und koordiniert werden kann, wenn dies auch intern so gehandhabt wird.

Stärkung der Mitarbei-  
ter als Qualitätsziel

Ein schlagkräftiger Verband setzt leistungsbereite und zufriedene Mitarbeiter voraus, deren Motivation durch klare, transparente interne Strukturen und regelmäßige Weiterbildung erhalten und gefördert wird (was kann ich, was darf ich, was soll ich?). Die Stärkung der Mitarbeiter zum Wohle des Verbandes ist ebenfalls in den Qualitätszielen festgeschrieben. Die Ziele unterliegen einer regelmäßigen Überprüfung und stellen einen zeitlichen Ausschnitt aus der Anfangsphase des VdTÜV-Qualitätsmanagementsystems dar. Sie sind veränderlich.

### Erfassung von Prozessen an Schnittstellen

Aus den Vorüberlegungen zum Qualitätsmanagement (QM) im Verband hat sich ergeben, dass die zentralen Dienstleistungen für die Mitglieder im Zentrum der Qualitätsbetrachtung stehen. Sie bilden die Essenz der verbandsinternen Prozesslandschaft. Dazu zählen das Veranstaltungsmanagement sowie der Verlagsbereich. Beide operieren VdTÜV-intern als Schnittstellen. Ihre interdisziplinäre Arbeit eignet sich besonders gut, um Standardverfahren auf QM-Konformität hin zu überprüfen. Gleichzeitig sind die

Schnittstellen durch die Vielfalt der zu verarbeitenden Informationen besonders auf Standards bei der Weiterverarbeitung angewiesen. Bei der Prozesserfassung erscheint bisher der Weg, den Prioritäten aus dem Tagesgeschäft zu folgen, gut gangbar. Daher erfahren häufig anzuwendende Verfahren momentan besondere Beachtung. Sie werden in eine eigens erstellte Vorlage „Prozesscharakteristik“ eingetragen, die die QM-Konformität bei der Beschreibung vorgibt. Die Charakteristik fragt beispielsweise Zuständigkeiten, Vorgehen bei Störungen sowie mitgeltende Dokumente ab. Außerdem werden nicht nur Ist-Zustand, sondern auch mögliche Verbesserungen direkt bei der Erfassung mit aufgenommen (KVP – Kontinuierlicher Verbesserungsprozess).

### Auswahl von Kernprozessen

Zuständigkeiten  
an den Schnitt-  
stellen müssen  
transparent sein

Besonders relevant für die Mitglieder und deren eigene QM-Systeme sind Kernprozesse im VdTÜV, die die Herausgeberschaft technischer Publikationen und externer Datenbanken betreffen. Sie müssen einer besonderen Qualitätssicherung unterliegen. Beispielhaft seien die Herausgabe von Bauteilprüfblättern und der TÜVIS genannt. Zu den Datenbanken, die der VdTÜV betreut, zählen zum Beispiel die TGA-(Teilegutachten-)Datenbank und die Datenbank meldepflichtiger Ereignisse (kerntechnische Anlagen). Die Zuständigkeiten an den Schnittstellen müssen hier besonders transparent und belastbar sein, die Fehlerquote muss gegen null tendieren. Das Qualitätsmanagement hilft, dass diese VdTÜV-Dienstleistungen von den Mitgliedern noch stärker als selbstverständlich wahrgenommen und das Datenmaterial als absolut belastbar verwendet werden kann.

### Entwicklung im Interesse der Mitglieder

Die Einbettung der Kernprozesse in ein QMS wird durch fachlichen Austausch begleitet. Hausintern steht dafür das Referat „Normung und Akkreditierung“ zur Verfügung. Expertise von extern auf dem Gebiet der Zertifizierung von QM-Systemen wird von unseren Mitgliedsunternehmen eingeholt. Die Mitglieder in die Entwicklung des VdTÜV-QM einzubeziehen heißt, Strukturen nahtlos zu verzahnen, wo der VdTÜV für seine Mitglieder qualitätsrelevant ist. Die Weiterbildung der QM-Beauftragten und die Teilnahme an Konferenzen zum Thema Verbands-QM dienen der Entwicklung und dem Erfahrungsaustausch mit anderen Verbänden, zum Beispiel dem BDI. Der VdTÜV wird mithilfe seines QM seine Rolle bei den Mitgliedern als Distributor von Standards für Ausbildung und Kompetenzerhalt weiter stärken. Für 2014 steht die Erfassung der verbandsinternen Kernprozesse im Fokus. Sie bieten die verlässliche Basis, von der aus die strategische Begleitung der Mitglieder, z.B. bei der Besetzung neuer Themenfelder, unterstützt wird.

 Kaja Kruse

 [kaja.kruse@vdtuev.de](mailto:kaja.kruse@vdtuev.de)



# TÜV-INFORMATIONSSYSTEM TÜVIS

## BAUSTEIN ZUR WISSENSBILDUNG UND THEMENIDENTIFIKATION

TÜVIS unterstützt die VdTÜV-Mitglieder bei ihrer täglichen Arbeit

Entwicklungen in Zeiten der vierten industriellen Revolution – Stichwort Industrie 4.0, technische Innovationen und die Fähigkeit auf Änderungen des Marktes schnell reagieren zu können – sind Herausforderungen, denen sich die VdTÜV-Mitglieder bei ihren Kunden jeden Tag stellen müssen. Ohne eine umfangreiche Informations- und Wissenssammlung sowie die konsequente Weiterbildung der Mitarbeiter in den Mitgliedsunternehmen wären diese nicht denkbar. Das TÜV-Informationssystem TÜVIS als Wissensmanagementsystem unterstützt die VdTÜV-Mitglieder bei ihrer Arbeit schon seit 1971 als Loseblattsammlung und wurde seitdem ständig inhaltlich und konzeptionell weiterentwickelt. Neben der seit 2010 verfügbaren CD-ROM-Version stellt der VdTÜV nun allen Abonnenten zusätzlich auch TÜVIS Online mit tagesaktuellen Änderungen zur Verfügung. Auf der technischen Grundlage des Gremienportals können auf dieser Plattform Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und sonstige technische Vorschriften sowie Dokumentationen und Empfehlungen zu Prüfabläufen recherchiert und im Volltext eingesehen werden.

### Tagesaktualität durch TÜVIS Online

Alle TÜVIS-Dokumente sind übersichtlich verschlagwortet über <http://www.vdtuev.de/tuevis> von den Abonnenten abrufbar. Voraussetzung für den Online-Service ist eine einmalige Registrierung und die vorherige Freischaltung der CD-ROM-Version. Nach erfolgreichem Login gelangt der Benutzer auf die Startseite von TÜVIS Online, auf der alle von ihm abonnierten Prüfgrundlagen aufgeführt sind.

Jede Seite des Online-Angebots ist in zwei Spalten aufgeteilt: Über das Navigationsmenü links besteht die Möglichkeit, sich alle Inhalte der Prüfgrundlage anzeigen zu lassen oder eine Volltextsuche durchzuführen. Die Menüpunkte „Aktualisierungen“ und „Dokumente“ führen zu einer Gesamtübersicht der in dem jeweiligen Bereich hinterlegten Informationen. Darüber hinaus sind die eigenen Login-Daten sowie die Kontaktdaten des fachlichen VdTÜV-Ansprechpartners für die vorliegende Prüfgrundlage sichtbar. Auf der rechten Seite werden die Inhalte präsentiert, die durch das Navigieren im Portal aufgerufen werden, beispielsweise Suchergebnisse, Formulare oder themenspezifische Beiträge.

Der Online-Service bietet den Nutzern vielfältige Möglichkeiten

Die Navigation durch die Prüfgrundlage startet standardmäßig auf der Seite „Aktualisierungen“, erreichbar auch über die Navigationsspalte links. Auf dieser Seite kann der Benutzer auf einen Blick relevante Neuerungen aller Dokumente der Prüfgrundlage erfassen. Das angezeigte Datum in der Überschrift kennzeichnet dabei jeweils den letzten veröffentlichten Änderungsdienst der Prüfgrundlage. In der Tabelle werden, nach Band und Register aufsteigend sortiert, alle Aktualisierungen innerhalb des ausgewählten Themengebiets angezeigt. Zu jedem Titel ist die Version des Dokuments, der Status (neu, aktualisiert, zurückgezogen) sowie der Band und das Register vermerkt. Die Angaben Band und Register spiegeln die Ordnung der TÜVIS-Papierversion wider. Dokumente, die als Volltext vorliegen, sind blau dargestellt und können durch Anklicken des Titels in einem PDF-Reader geöffnet werden. Zurückgezogene Dokumente werden grau dargestellt und sind im Volltext nur noch über den Navigationspunkt „Dokumente“ abrufbar.

Der Aufbau des Dokumentenbestandes orientiert sich an der Papierversion der TÜVIS-Prüfgrundlagen (Ordnung nach Band und Register). Alle Ordner- und Dokumentennamen sind sprechend und erlauben damit ein schnelles Navigieren zu den gewünschten Informationen. Die Textzeile unterhalb des Bildes,

die sogenannte „Brotkrümelnavigation“, garantiert jederzeit die Orientierung innerhalb der Prüfgrundlagenstruktur und erlaubt dem Benutzer das schnelle Wechseln auf eine übergeordnete Ebene. Sobald sich in einem Ordner Dokumente befinden, sind diese in einer Liste unter der Ordnerüberschrift aufgeführt. Zu den einzelnen Dokumenten werden folgende Metadaten angezeigt:

- ▶ Titel
- ▶ Version (Nummer bzw. Datum des Dokuments)
- ▶ Register
- ▶ Größe der Datei

Über ein Aufklapp-Menü, zu Beginn jeder Seite, kann die Reihenfolge der angezeigten Dokumente geändert werden. Die einzelnen Dokumente können sortiert nach Titel, Version oder Register (jeweils in aufsteigender und absteigender Abfolge) angezeigt werden. Das Öffnen der Dateien ist über einen einfachen Klick auf den Titel oder den Dateinamen möglich. Sind von einem Dokument verschiedene Versionen verfügbar, können diese Vorversionen durch einen Klick auf „Versionen einblenden“ mit Versionsdatum sichtbar gemacht und, sofern eine Lizenz vorhanden ist, auch im Volltext geöffnet werden.

### Dokumente finden

Im TÜVIS-Portal stehen zwei verschiedene Suchfunktionen zur Verfügung: Die einfache Suche über das Suchfeld auf der linken Seite und die „Erweiterte Suche“ über den Button im linken Navigationsmenü. Die einfache Suche kann sowohl über alle Prüfgrundlagen als auch nur innerhalb einer Prüfgrundlage ausgeführt werden und sie durchsucht den Volltext. Um in den Dokumenten gezielter suchen oder die Suchergebnisse nach bestimmten Kriterien sortiert darstellen zu können, kann die erweiterte Suche ausgewählt werden. Hier können neben dem Volltext auch die Felder Titel, Dokumententyp (z. B. Juristisches Dokument, Technische Regel, Verordnung) und der Autor bzw. die Institution gezielt durchsucht werden.

Im Rahmen des Portalstartes von TÜVIS Online wurden auch in TÜVIS Digital verschiedene Neuerungen eingebaut, z. B. kann der Abonnent nun ein Software-Update durchführen oder seine Dokumente aktualisieren. Damit ist er auch zwischen zwei Änderungsdiensten immer auf dem neuesten Stand.

Die aufgeführten Funktionen können nur einen groben Ausschnitt der Möglichkeiten von TÜVIS Online darstellen. Sie werden ständig erweitert und an die Bedürfnisse der Benutzer angepasst. Die vielen Anregungen der Anwender sind dabei eine wertvolle Hilfe. Insbesondere die Entscheidung der VdTÜV-Mitglieder, TÜVIS Digital und TÜVIS Online ab 2014 flächendeckend über die jeweiligen Fachbereiche als ein wichtiges Instrument zur Wissens- und Weiterbildung einzusetzen, führt zu einer breiten Akzeptanz des Systems. Zudem ist ein „Arbeitskreis TÜVIS Digital“ eingerichtet worden, in dem Anwenderwünsche und neue Entwicklungen diskutiert und auf Machbarkeit überprüft werden können.



✉ [Claudia Taurus](mailto:claudia.taurus@vdtuev.de) ✉ [claudia.taurus@vdtuev.de](mailto:claudia.taurus@vdtuev.de)





# 04 //

## Allgemeine Informationen

---

82 → Organisationsplan des VdTÜV

84 → Gremienvertretungen

88 → Mitglieder

89 → Impressum

---



# ORGANISATIONSPLAN DES VDTÜV

## MITGLIEDERVERSAMMLUNG

### PRÄSIDIUM (Vorstand gemäß § 26 BGB)

Dr.-Ing. Manfred Bayerlein (bis 31.03.2014), Dr.-Ing. Guido Rettig, Dr.-Ing. Axel Stepken, Dipl.-Vw. Ulrich Fietz, Dr. Klaus Brüggemann

### GESCHÄFTSSTELLE

Dr. Klaus Brüggemann, *Martina Czwiellung*

## GESCHÄFTSBEREICHE

### Geschäftsbereich 1 Politik, Recht, Europa, Personal

Rainer Gronau  
*Inga Kraeßke*

#### Nationales Recht, Europarecht

Rainer Gronau

#### Europapolitik, Konformitätsbewertung, Geräte- und Produktsicherheit

Daniel Pflumm

#### Medizinprodukte

Mark Küller

#### Normung und Akkreditierung

Dr. Stefanie Vehring  
Dr. Hans-Jürgen Beckmann  
(bis 31.05.2014)

#### Personalverwaltung

Rainer Schulz

### Geschäftsbereich 2 Anlagentechnik, Arbeitswelt, Systemsicherheit, Regelwerke

Jochem Graßmuck  
*Jenny Reymann, Daniel Stursberg*

#### AD 2000, Berechnung, Werkstoffe, Schweißtechnik, Schadensanalysen, Bauteilprüfung, Registrierung ProdSG, Dampfkesselanlagen

Ingo Blohm

#### Druckgasanlagen, Druckbehälteranlagen, Werksrohrleitungen, Gefahrguttransporte, Rohrfernleitungen, Tankanlagen, Brand- und Ex-Schutz, Elektrotechnik, EMV, Registrierung GGVSEB, wassergefährdende Stoffe

Dr. Hermann Dinkler

#### TÜVIS, Regelwerke, Merkblätter, Medientgestaltung, Datenmanagement, Internetportale

Kaja Kruse  
Claudia Taurus

#### Anlagen- und Betriebs-sicherheit, Systemsicherheit, technischer Umweltschutz

Jochem Graßmuck

#### Aufzüge, Fördertechnik, Maschinen, Gebäudetechnik, Arbeitsschutz, Arbeitsmedizin, Werkzeuge und Geräte

André Siegl

#### Kernteknik, Röntgenanlagen, Strahlenschutz, Energietechnik

Dr. Alexander Schröer

#### Merkblätter, Zertifikate, Schadensmeldungen, Datenbanken zu

- ▶ Bauteilen
- ▶ Werkstoffen
- ▶ Herstellern
- ▶ Schweißzusatzstoffen

Rebecca Weber

### Geschäftsbereich 3 Fahrzeug und Mobilität

Hans-Joachim Voss  
*Yasemin Çaliskan*

#### Fahrzeugüberwachung, Verkehr und Umwelt, Mobilitätsstrategien und Veranstaltungen

Hans-Joachim Voss

#### Fahrzeugtypgenehmigung, Fahrzeugbegutachtung, Personenbeförderung und Dienstleistungsinnovationen, Qualitätsinitiative Teilegutachten

Frank Schneider

#### Fahrerlaubnis, Begutachtung und Förderung der Fahreignung, Bildung und Personalentwicklung

Jan Schepmann

#### Gefahrguttransporte

Dr. Hermann Dinkler

## STABSSTELLEN

**Büro Brüssel**

Daniel Pflumm  
Richard Goebelt

**Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**

Johannes Näumann  
*Sabine Friedrich*  
Geraldine Salborn  
Gesine Marks

**Controlling, Steuern, Gebühren**

Mark Küller

**Politik, Innovationen**

Richard Goebelt

**Buchhaltung**

Rainer Schulz

**Datenschutzassistentz**

Rebecca Weber  
externe Datenschutzbeauftragte  
nach § 4 BDSG Martina Böhmer

**Qualitätsmanagement-Beauftragte**

Kaja Kruse

## GESCHÄFTSSTELLEN EXTERNER GREMIEN

**Erfahrungsaustauschkreis der zugelassenen Überwachungsstellen (EK ZÜS) mit den Arbeitskreisen**

- ▶ EK ZÜS AK Druckanlagen
- ▶ EK ZÜS AK Aufzugsanlagen
- ▶ EK ZÜS AK Ex-elh-Anlagen

Dr. Hermann Dinkler  
Jochem Graßmuck  
André Siegl

**Technische Sekretariate****Notified Bodies national | europäisch**

- ▶ Aufzüge
- ▶ Druckgeräte
- ▶ Ex-Schutz

Ingo Blohm  
Dr. Hermann Dinkler  
Jochem Graßmuck  
André Siegl

**VAWS**

- ▶ Vollversammlung der Sachverständigenorganisationen
- ▶ Koordinierungskreis der Sachverständigenorganisationen
- ▶ Erfahrungsaustausch PÜZ-Stellen

Dr. Hermann Dinkler

**Arbeitsgemeinschaft Druckbehälter AD**

Ingo Blohm

**Prüf- und Zulassungsstellen Gefahrguttanks**

Dr. Hermann Dinkler

**Erfahrungsaustausch Benennungsstelle**

Frank Schneider

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

Mark Küller

# GREMIENVERTRETUNGEN

## MITARBEITER DES VDTÜV IN GREMIEN, KOMMISSIONEN UND LEITSTELLEN

### AMTLICHE UND BEHÖRDLICHE NATIONALE GREMIEN

<b>AK Erfahrungsaustausch zu § 19 Abs. 3 und 29 StVZO (AKE)</b>	Hans-Joachim Voss	<b>Clearingstelle § 19 StVZO des AKE</b>	Frank Schneider
<b>AK Rahmenrichtlinie 2007/46/EG</b>	Frank Schneider	<b>Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik (FKT)</b>	Hans-Joachim Voss
<b>Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS)</b>		Sonderausschuss Fahrzeuge für Gefahrguttransporte	Dr. Hermann Dinkler
UA 1 Grundsatzfragen	Jochem Graßmuck	<b>Kerntechnischer Ausschuss (KTA)</b>	Dr. Alexander Schröer
▶ AK 1 Grundsatzfragen	Jochem Graßmuck	UA Programm und Grundsatzfragen	Dr. Alexander Schröer
UA 3 Schutzmaßnahmen im Bereich Anlagen- und Prozesstechnik, insbesondere bei Druck- und Explosionsgefährdungen sowie bei Aufzügen		<b>Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS)</b>	
▶ AK „Brand- und Explosionsschutz“	Dr. Hermann Dinkler	Zentraler Erfahrungsaustauschkreis zugelassener Stellen nach ProdSG (ZEK)	Jochem Graßmuck
<b>Ausschuss für Gefahrstoffe (AGS)</b>		▶ EK 3 Aufzüge	André Siegl
UA 1 „Gefahrstoffmanagement“		▶ EK 6 Druckgeräte	Ingo Blohm
▶ AK „Lagerkonzept“	Dr. Hermann Dinkler	▶ EK 9 Maschinen, Sicherheitsbauteile	André Siegl
<b>Ausschuss für Rohrfernleitungen (AfR)</b>		▶ EK Ortsbewegliche Druckgeräte	Dr. Hermann Dinkler
▶ AG RohrFtgV	Dr. Hermann Dinkler	▶ EK ZÜS Zugelassene Überwachungsstellen	Jochem Graßmuck
▶ AG Risiko	Dr. Hermann Dinkler	▶ AK 1 Druck	Dr. Hermann Dinkler
▶ AG Bestehende Anlagen	Dr. Hermann Dinkler	▶ AK 2 Aufzugsanlagen	André Siegl
<b>Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB)</b>	Dr. Hermann Dinkler	▶ AK 3 Ex-elh	Dr. Hermann Dinkler
<b>Ausschuss für Produktsicherheit (AfPS)</b>	Jochem Graßmuck	Sektorkomitee 112 Aufzugsanlagen	André Siegl
<b>Beraterkreis des BMAS zur</b>		Sektorkomitee 113 Druckgeräteanlagen	Jochem Graßmuck
▶ Aufzugs-Richtlinie	André Siegl	Sektorkomitee 114 Ex-Anlagen und Anlagen für brennbare Flüssigkeiten	Dr. Hermann Dinkler
▶ Druckgeräte-Richtlinie	Ingo Blohm	Sektorkomitee 115 Ortsbewegliche Druckgeräte	Dr. Hermann Dinkler
▶ Explosionsschutz-Richtlinie	Dr. Hermann Dinkler		
▶ Maschinen-Richtlinie	André Siegl		
▶ Niederspannungs-Richtlinie	André Siegl		
▶ Richtlinie über physikalische Einwirkungen	Dr. Hermann Dinkler		
<b>Bund-Länder-Fachausschuss Fahrerlaubniswesen (BLFA-FE)</b>	Jan Schepmann		
<b>Bund-Länder-Fachausschuss Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK)</b>	Hans-Joachim Voss		

## ANDERE NATIONALE GREMIEN · TEIL I

<b>AK Abgasringvergleich der TD</b>	Frank Schneider	<b>Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA)</b>	
<b>AK Genehmigungsverfahren</b>	Frank Schneider	Hauptausschuss Industrieabwässer und anlagenbezogener Gewässerschutz	Dr. Hermann Dinkler
<b>Arbeitsgemeinschaft Druckbehälter (AD)</b>		▶ Fachausschuss IG VI Wasser-gefährdende Stoffe	Dr. Hermann Dinkler
AD-Geschäftsführersitzungen	Jochem Graßmuck	▶ AG „Heizölverbraucheranlagen“	Dr. Hermann Dinkler
AD-Arbeitskreis	Ingo Blohm	▶ AG „Tankstellen“	Dr. Hermann Dinkler
▶ AK Berechnungen	Ingo Blohm		
<b>Bundes-ArGe für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (Basi)</b>		<b>Deutscher Ausschuss für Aufzüge (DAfA)</b>	André Siegl
Vorstand	Jochem Graßmuck		
Mitgliederversammlung	Jochem Graßmuck	<b>Deutscher Verband für Schweißen und verwandte Verfahren e.V. (DVS)</b>	Ingo Blohm
<b>Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI) Ausschuss für</b>		<b>Deutsches Institut für Normung e.V. (DIN)</b>	
Außenwirtschaft	Dr. Klaus Brüggemann	Deutscher Rat für Konformitätsbewertung im DIN (DINKonRat)	Dr. H.-Jürgen Beckmann
Energie- und Klimapolitik	Jochem Graßmuck	Koordinierungsstelle Dienstleistungen (KDL)	
Konsumgüter und Verbraucherpolitik	Rainer Gronau	▶ KDL-Fachbeirat	Dr. H.-Jürgen Beckmann
Digitale Wirtschaft,		Kommission Sicherheitstechnik im DIN (KS)	Jochem Graßmuck
Telekommunikation und Medien	Jochem Graßmuck	Mitgliederversammlung NA Dienstleistungen (NADL)	Claudia Taurus
Recht	Rainer Gronau	▶ AA Personalmanagement	Dr. H.-Jürgen Beckmann
Gesundheitswirtschaft	Mark Küller	NA Eisen und Stahl (FES)	Ingo Blohm
Gewerblicher Rechtsschutz	Rainer Gronau	NA Grundlagen des Umweltschutzes (NAGUS)	
Sicherheit	Frank Schneider	▶ AA Nachhaltige Entwicklung von Kommunen	Dr. H.-Jürgen Beckmann
Umwelt und Technik	Jochem Graßmuck	NA Maschinenbau (NAM)	
Verkehr	Hans-Joachim Voss	▶ AA Aufzüge	André Siegl
Wettbewerbsordnung	Rainer Gronau	▶ AA Fahrtreppen	André Siegl
		▶ AA Hubarbeitsbühnen	André Siegl
<b>Gemeinsame BDI-/BDA-Gremien</b>		▶ AA Krane	André Siegl
Bildung, Berufliche Bildung	Jan Schepmann	▶ AA Lagertechnik	André Siegl
▶ AK Berufsbildung	Jan Schepmann	NA Qualitätsmanagement, Statistik und Zertifizierungsgrundlagen (NQSZ)	
Forschungs-, Innovations- und Technologiepolitik	Jochem Graßmuck	▶ Beirat	Dr. H.-Jürgen Beckmann
<b>Selbstständige BDI-Arbeitskreise</b>		▶ AA Qualitätsmanagement	Dr. H.-Jürgen Beckmann
▶ AK Globalisierung	Rainer Gronau	▶ AA Zertifizierungsgrundlagen	Dr. H.-Jürgen Beckmann
▶ Internationaler Dienstleistungshandel	Rainer Gronau	▶ UA Managementsysteme	Dr. H.-Jürgen Beckmann
		▶ UA Produktzertifizierung	Dr. H.-Jürgen Beckmann
		▶ UA Personenzertifizierung	Dr. H.-Jürgen Beckmann
<b>Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH (DAkkS)</b>		NA Sicherheitstechnische Grundsätze (NASG)	
Aufsichtsrat	Dr. Klaus Brüggemann	▶ Beirat	Jochem Graßmuck
Sektorkomitee Kraftfahrwesen	Hans-Joachim Voss	▶ Beirat	Ingo Blohm
Sektorkomitee Sicherheitstechnik	Jochem Graßmuck	▶ NAS Förderkreis	Jochem Graßmuck
<b>Deutsche Elektrotechnische Kommission (DKE)</b>		NA Tankanlagen (NATank)	
Lenkungsausschuss (LA)	Jochem Graßmuck	▶ Beirat	Dr. Hermann Dinkler
Technischer Beirat Konformitätsbewertung (TBKON)	Dr. H.-Jürgen Beckmann	▶ AA Gefahrguttransporte	Dr. Hermann Dinkler
<b>Deutsche Gesellschaft für Verbandsmanagement e.V. (DGVM)</b>		<b>Erfahrungsaustauschkreis der nach dem Medizinproduktegesetz benannten Stellen (EK-Med)</b>	Mark Küller
Mitgliederversammlung	Rainer Gronau		
<b>Deutsche Gesellschaft für zerstörungsfreie Prüfung e.V. (DGzFP)</b>			
Mitgliederversammlung	Jochem Graßmuck		

## ANDERE NATIONALE GREMIEN · TEIL II

<b>Erfahrungsaustausch für amtlich anerkannte Sachverständige der Anlagenüberwachung der Industrie (ESA)</b>	Jochem Graßmuck Dr. Hermann Dinkler	<b>Stahlinstitut VDEh</b> Ingo Blohm	
<b>EUROLAB Deutschland</b>		<b>TÜV Markenverbund e. V.</b>	
Mitgliederversammlung	Dr. Klaus Brüggemann	Mitgliederversammlung	Dr. Klaus Brüggemann
Vorstand	Dr. Klaus Brüggemann	Leitstelle Kennzeichenrechte	Rainer Gronau
Ausschuss Produktprüfung und -zertifizierung (EDAP)	Daniel Pflumm	<b>Überwachungsgemeinschaft Chemieanlagen-Betreiber (ÜChem)</b>	
Ausschuss Qualitätsmanagement (EDAQ)	Dr. H.-Jürgen Beckmann	Vorstand	Dr. Hermann Dinkler
▶ AK Sensorik	Dr. H.-Jürgen Beckmann	Mitgliederversammlung	Dr. Hermann Dinkler
<b>Fachausschuss Kraftfahrwesen (FA-K)</b>	Hans-Joachim Voss	<b>Verband der Materialprüfungsanstalten e. V. (VMPA)</b>	Dr. Klaus Brüggemann
▶ AK Fahrerlaubnisfragen	Jan Schepmann	<b>Verein Deutscher Ingenieure e. V. (VDI)</b>	
<b>Lenkungskreis Sichere Personenbeförderung</b>	Frank Schneider	VDI-Gesellschaft Technische Gebäudeausrüstung	
<b>Fachverband Dampfkessel-, Behälter- und Rohrleitungsbau e. V. (FDBR)</b>		▶ AK Aufzüge	André Siegl
Mitgliederversammlung	Jochem Graßmuck	Ausschuss Technische Sicherheit	Jochem Graßmuck
<b>Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS)</b>		<b>Verein für Wasser-, Boden- und Lufthygiene e. V.</b>	
Aufsichtsrat	Dr. Klaus Brüggemann	Mitgliederversammlung	Dr. Hermann Dinkler
<b>Gütegemeinschaft Tankschutz</b>		<b>Verein zur Förderung des Instituts für Umwelt- und Technikrecht der Universität Trier</b>	
Güteausschuss	Dr. Hermann Dinkler	Mitgliederversammlung	Rainer Gronau
<b>Gemeinschaftskreis DVS/VdTÜV</b>	Ingo Blohm	<b>VGB PowerTech e. V.</b>	
▶ Kunststoffe	Jochem Graßmuck Ingo Blohm	Mitgliederversammlung	Jochem Graßmuck
<b>Interessengemeinschaft der Benannten Stellen für Medizinprodukte in Deutschland (IG-NB)</b>	Mark Küller	<b>Vollversammlung der anerkannten Sachverständigenorganisationen nach VAwS</b>	Dr. Hermann Dinkler
<b>Institut für Sachverständigenwesen (IfS)</b>		Koordinierungskreis der Sachverständigenorganisationen nach VAwS	Dr. Hermann Dinkler
Mitgliederversammlung	Rainer Gronau	<b>Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e. V. (WZ)</b>	
<b>Kuratorium der Heilbronner Aufzugstage</b>	André Siegl	Mitgliederversammlung	Rainer Gronau
<b>Nationales Komitee des International Council for Pressure Vessel Technology (ICPVT)</b>	Jochem Graßmuck		
<b>Netzwerk Europäische Bewegung Deutschland</b>			
Mitgliederversammlung	Rainer Gronau		
<b>Qualitätsinitiative TGA</b>	Frank Schneider		

## INTERNATIONALE GREMIEN

**Comité Européen de Normalisation (CEN)**

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)**

Jan Schepmann

**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	André Siegl
▶ 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

**Koordinierung der Benannten Stellen zur**

▶ Aufzugs-Richtlinie	André Siegl
▶ Druckgeräte-Richtlinie, Richtlinie für einfache Druckbehälter	Jochem Graßmuck, Ingo Blohm
▶ Ex-Schutz-Richtlinie	Dr. Hermann Dinkler
▶ Maschinen-Richtlinie	André Siegl

**International Motor Vehicle Inspection**

<b>Committee (CITA)</b>	Hans-Joachim Voss
-------------------------	-------------------

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

WG 21 (ISO 17021)	Dr. H.-Jürgen Beckmann
WG 32 (ISO 17067)	Dr. H.-Jürgen Beckmann
WG 35 (ISO 17021-3)	Dr. H.-Jürgen Beckmann
WG 37 (ISO 17023)	Dr. H.-Jürgen Beckmann

## KOMMISSIONEN UND LEITSTELLEN

<b>Gebührenkommission</b>	Mark Küller	<b>Leitstelle Elektro- und Gebäudetechnik</b>	Dr. Hermann Dinkler
<b>Komitee Akkreditierung</b>	Dr. H.-Jürgen Beckmann	<b>Leitstelle Fördertechnik</b>	André Siegl
<b>Kommission Driver Improvement</b>	Jan Schepmann	<b>Leitstelle Strategie und Koordinierung</b>	Jochem Graßmuck
<b>Kommission Europafragen</b>	Daniel Pflumm	<b>Leitstelle Managementsysteme</b>	Dr. H.-Jürgen Beckmann
<b>Kommission Fahreignung</b>	Jan Schepmann	<b>Leitstelle Mensch und Maschine</b>	André Siegl
<b>Kommission Verkehrswesen</b>	Hans-Joachim Voss	<b>Task-Force Überarbeitung</b>	
<b>Leitstelle Bildung und Personalentwicklung</b>	Jan Schepmann	<b>ProdSG BetrSichV</b>	Jochem Graßmuck
<b>Leitstelle Druck-, Prozess- und Tanktechnik</b>	Ingo Blohm	<b>Task-Force Überarbeitung der Medizinprodukterichtlinie</b>	Rainer Gronau
		<b>TÜV-Leitstelle Kerntechnik</b>	Dr. Alexander Schröder



# MITGLIEDER

## TECHNISCHE ÜBERWACHUNGSVEREINE



**TÜV SÜD AG**  
Westendstraße 199, 80686 München  
Tel.: +49 89 5791-0, Fax: +49 89 5791-1551  
www.tuev-sued.de



**TÜV Rheinland AG**  
Am Grauen Stein, 51105 Köln  
Tel.: +49 221 806-0, Fax: +49 221 806-114  
www.tuv.com



**TÜV Nord AG**  
Am TÜV 1, 30519 Hannover  
Tel.: +49 511 986-0, Fax: +49 511 986-1237  
www.tuev-nord.de



**TÜV Technische Überwachung  
Hessen GmbH**  
Rüdesheimer Straße 119, 64285 Darmstadt  
Tel.: +49 6151 600-0, Fax: +49 6151 600-600  
www.tuev-hessen.de



**TÜV Thüringen e. V.**  
Melchendorfer Straße 64, 99096 Erfurt  
Tel.: +49 361 4283-0, Fax: +49 361 4283-242  
www.tuev-thueringen.de



**TÜV Saarland e. V.**  
Am TÜV 1, 66280 Sulzbach  
Tel.: +49 6897 506-0, Fax: +49 6897 506-102  
www.tuev-saar.de

## INDUSTRIEMITGLIEDER



**BASF SE**  
67056 Ludwigshafen  
Tel.: +49 621 60-0, Fax: +49 621 60-42525  
www.basf.de



**INFRACOR GmbH**  
Paul-Baumann-Straße 1, 45764 Marl  
Tel.: +49 2365 49-04, Fax: +49 2365 49-2000  
www.infracor.de

## AUSSERORDENTLICHE MITGLIEDER



**Boehringer Ingelheim  
Pharma GmbH & Co. KG**  
Binger Straße 173  
55216 Ingelheim am Rhein  
Tel.: +49 6132 77-0, Fax: +49 6132 72-0  
www.boehringer-ingelheim.de



**Technische Überwachungsstelle  
der Bundeswehr**  
Ferdinand-Sauerbruch-Straße 1  
56073 Koblenz  
Tel.: +49 261 400-0, Fax: +49 261 400-7630  
www.bwb.org



**TÜV AUSTRIA HOLDING AG**  
Krugerstraße 16, 1015 Wien  
Tel.: +43 1 51407-0, Fax: +43 1 51407-6005  
www.tuev.at



**Germanischer Lloyd SE**  
Brooktorkai 18, 20457 Hamburg  
Tel.: +49 40 36149-0, Fax: +49 40 36149-200  
www.gl-group.com

# 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  
www.vdtuev.de

### Geschäftsstelle Brüssel

Rue Jacques de Lalaing 4, 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  
Geraldine Salborn

## AUTOREN

Ingo Blohm, Dr. Klaus Brüggemann,  
Dr. Hermann Dinkler, Richard Goebelt,  
Jochem Graßmuck, Rainer Gronau, Kaja Kruse,  
Mark Küller, Gesine Marks, Johannes Näumann,

Daniel Pflumm, Jan Schepmann, Frank Schneider,  
Dr. Alexander Schröer, André Siegl, Claudia Taurus,  
Dr. Stefanie Vehring, Hans-Joachim Voss,  
Rebecca Weber

## KONZEPTION UND DESIGN

Metadocs.de | Maik Pollähne  
Graphic Design Solutions  
10707 Berlin

## LEKTORAT/SCHLUSSREDAKTION

Karola Handwerker  
Tempelhofer Ufer 22  
10963 Berlin

## LAYOUT UND GESAMTHERSTELLUNG

Claudia Taurus

## BILDNACHWEISE

Bundesamt für Sicherheit in der  
Informationstechnik (Seite 75)

PIXELIO (Seite 31)

VdTÜV  
Maik Pollähne (Seite 1)

Forum Executive GmbH (FAZ)  
(Seite 45)

Shutterstock (Seiten 4, 8)

VdTÜV  
Fotografie Thomas Rosenthal,  
Claudia Görigk (Seiten 4, 6, 60, 80)

Fotolia (Seiten 16, 18, 23, 26, 32,  
38, 43, 49, 54, 57, 59, 61, 63, 77, 79)

TÜV Nord AG (Seite 6)

TÜV Rheinland AG (Seite 6)

VdTÜV  
Umfragezentrum Bonn (Seiten 33,  
34, 35)

graphicriver (Seiten 4, 72)

TÜV SÜD AG (Seiten 6, 13, 29, 71)

TÜV Thüringen (Seite 6)

www.statista.com (Seite 41)

iStock (Seiten 4, 46)

