



Jahresbericht 2005/2006

Verband der Technischen Überwachungs-Vereine e.V.

Jahresbericht 2005/2006

Verband der Technischen Überwachungs-Vereine e.V.

Inhaltsverzeichnis

*„Der VdTÜV hat
ein neues Gesicht“*

Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

Mit Kompetenz: der VdTÜV als Dienstleister

Editorial

- 06 Vorstand, Präsidium und Geschäftsleitung
- 08 Dr. Hans-N. Rindfleisch
- 09 Dr. Klaus Brüggemann

Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

- 11 Europäische Binnenmarktgesetzgebung als Teil der Lissabon-Strategie
- 14 „Führerscheine in Europa“ – eine Ausstellung und die 3. EU-Führerscheinrichtlinie
- 16 50 Jahre CIECA – neue strategische Schwerpunkte
- 17 Prof. Dr. Claus Wolff mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

- 19 Der Ausschuss für Rohrfernleitungen nimmt seine Arbeit auf
- 20 Erfolg des VdTÜV-Erfahrungsaustausches – die Rückrufaktion der Firma Fröling
- 22 VdTÜV-Leitfaden zur Freigabe „radioaktiver Stoffe“ – Eckpunkte für eine gemeinsame sachliche Bewertungsbasis
- 24 AD2000-Regelwerk im Wettbewerb
- 26 Prüfungen von ortsbeweglichen Druckgeräten – Akkreditierung konnte nach kurzer Zeit beginnen
- 27 Unfälle mit Aufzügen im Jahr 2005 – schnelle Reaktion und Versachlichung der Diskussion
- 28 Theoretische Fahrerlaubnisprüfung am PC – der Prototyp kommt in Fahrt

Mit Kompetenz: der VdTÜV als Dienstleister

- 31 Das VdTÜV-Gremienportal – einfacher informieren, kommunizieren und zusammenarbeiten
- 32 Der VdTÜV konzentriert seine Kräfte in Berlin
- 34 „Sichere Kleintransporte“ – auf dem Weg zu einem neuen Branchenstandard

Allgemeine Informationen

- 37 Die Mitglieder des VdTÜV
- 38 Organisationsplan des VdTÜV
- 40 Gremienvertretungen



Das VdTÜV-Präsidium bis 31.05.2006:
Dr.-Ing. Hans-N. Rindfleisch, Dr.-Ing. Peter Hupfer und Prof. Dr.-Ing. Werner Hlubek (v.l.)

Vorstand, Präsidium und Geschäftsleitung

Vorstand*

Dr.-Ing. Hans-N. Rindfleisch
TÜV SÜD Chemie Service GmbH
Vorsitzender und Vorstandsmitglied

Prof. Dr.-Ing. Werner Hlubek
RWTÜV e. V.
Stellv. Vorsitzender

Dr.-Ing. Peter Hupfer
TÜV SÜD AG
Stellv. Vorsitzender

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Althoff
TÜV Saarland e. V.

Dipl.-Ing. Bernd Moser
TÜV Thüringen e. V.

Dr. rer. nat. Klaus-Dieter Röker (bis 31.12.2005)
TÜV Nord Gruppe

Dr. Guido Rettig (ab 01.01.2006)
TÜV Nord Gruppe

* bis 31.05.2006

Präsidium*

Prof. Dr.-Ing. Werner Hlubek
RWTÜV e. V.

Dr.-Ing. Peter Hupfer
TÜV SÜD AG

Dr.-Ing. Hans-N. Rindfleisch
TÜV SÜD Chemie Service GmbH

Geschäftsleitung

Dr. rer. nat. Klaus Brüggemann
Geschäftsführer

Dipl.-Ing. Jochem Graßmuck

RA Rainer Gronau, LL. M. Eur.

Dirk Günther, M. A., Dipl. f. Wirt.

OIng. Dipl.-Ing. Hans-Joachim Voss

Berlin, den 31. Mai 2006



Der VdTÜV hat ein neues Gesicht

Dr.-Ing. Hans-N. Rindfleisch

Über 25.000 Mitarbeiter arbeiten weltweit unter dem Logo der TÜV für Sicherheit und Umweltschutz auf den Gebieten Mobilität, Industrieanlagen und Dienstleistungen. Nicht nur in Deutschland, auch in Europa und in globalen Märkten genießt die Sicherheitsphilosophie „Made in Germany“ ein hohes Ansehen. Dass das Image der TÜV positiv besetzt ist, beweist eine Umfrage, nach der 98,7 Prozent aller Bundesbürger die Marke „TÜV“ kennen und sie mit Begriffen wie Vertrauen, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Qualität verbinden.

Auch in den stark wachsenden Volkswirtschaften in Asien genießen unsere Mitgliedsunternehmen einen guten Ruf. Dies kommt schon dadurch zum Ausdruck, dass der Marktanteil an sicherheits- und qualitätsgerichteten Dienstleistungen in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Besonders freut es uns, dass hierzu auch der Verband der TÜV durch sein fachliches und politisches Engagement in nationalen Gremien, auf europäischer Ebene und als Berater der chinesischen Regierung beigetragen hat.

Nächstes Jahr hat Deutschland die EU-Ratspräsidentschaft inne. Mit seiner neuen Geschäftsstelle in Berlin und seiner Repräsentanz in Brüssel ist der VdTÜV somit hervorragend aufgestellt, die Bundesregierung in allen Fragen von technischer Sicherheit, Qualität und Umweltschutz zu begleiten.

Der VdTÜV hat – unterstützt durch seine Mitglieder und die Mitarbeiter – im vergangenen Jahr einen großen inneren Wandel vollzogen. Der Essener Standort wurde geschlossen und die Kräfte in Berlin und Brüssel konzentriert. Die Gremienarbeit wird nun durch ein Internet-basiertes Gremienportal unterstützt, das für die Bedürfnisse unserer Mitglieder maßgeschneidert ist. Der VdTÜV hat sein Gesicht verändert und arbeitet daran, die Qualität seiner Dienstleistungen ständig zu verbessern.

Einen positiven Einfluss auf unsere Arbeit haben auch unsere Industriemitglieder ausgeübt. Verbunden in einem internationalen Netzwerk haben sie durch sach- und fachorientierte Gremientätigkeiten merklich zur Neuaufstellung des VdTÜV beigetragen.

Diese Veränderungen waren nur durch die hervorragende Zusammenarbeit der Mitglieder, der Kollegen in Vorstand und Präsidium und – last but not least – aller Mitarbeiter möglich. Hierfür danke ich allen besonders.

Dr.-Ing. Hans-N. Rindfleisch
VdTÜV-Vorsitzender



Dr. Klaus Brüggemann

Mehr Sicherheit durch Erfahrungsaustausch

Der britische Staatsmann, Offizier und Literatur-Nobelpreisträger Sir Winston Churchill bemerkte: „Ein Pessimist sieht das Problem, das in jeder Chance steckt, ein Optimist sieht die Chance, die in jedem Problem steckt.“ Ganz in diesem Sinne, nämlich voller Optimismus, hat der VdTÜV die Herausforderungen des letzten Jahres gemeistert.

Das größte Ereignis war sicherlich die Schließung des Standortes in Essen und der Umzug eines großen Teils der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von der Ruhr an die Spree. Es galt nicht nur eine logistische Leistung zu vollbringen, Telekommunikations- und IT-Infrastruktur für einen nahtlosen Übergang vorzubereiten, Büromöbel, Archive und Material auf die Reise zu schicken, sondern für die versetzten Mitarbeiter bedeutete der Umzug einen tiefen Einschnitt in ihr berufliches wie privates Leben.

Mein großer Dank gilt daher allen VdTÜV-Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die den Umzug tatkräftig unterstützten und mit viel Humor und Tatkraft so manche Klippe umschiffen haben. Innerhalb kürzester Zeit war der VdTÜV an seinem neuen Verbandssitz am Berliner Schiffbauerdamm wieder voll einsatzbereit. Der Umzug ist natürlich auch ein Thema in unserem Jahresbericht (S. 32).

Ein weiterer Schritt in die Zukunft ist die komplette Modernisierung unserer IT-Infrastruktur. Angefangen mit der Umstellung auf ein elektronisches Archivierungssystem und der damit verbundenen Übernahme vorhandener Dokumente, darauf aufbauend ein VdTÜV-Gremienportal (S. 31), das in der Verbändelandschaft sicherlich ein Referenzprojekt darstellt. Dieses Jahr wollen wir – für jeden sichtbar – einen weiteren wichtigen Meilenstein erreichen: Ein neues VdTÜV-Portal wird unseren bisherigen Internetauftritt ersetzen und zusammen mit Gremienportal, VdTÜV-Shop und Informationsangeboten auf die Interessen jedes Nutzers abgestimmt einen optimalen Service bieten. Innovationen beim VdTÜV sind kein Selbstzweck: Wir verfolgen das Ziel, die hohe Qualität der Dienstleistungen für unsere Mitglieder und Partner auch in Zukunft zu sichern.

Das gilt besonders für die Weiterentwicklung der politischen Interessenvertretung in Berlin und Brüssel. Ganz oben auf der Agenda steht die Diskussion um den „New Approach“, d.h. die Harmonisierung der Rechtsvorschriften für die technische Sicherheit auf EU-Ebene. Sie wird vom VdTÜV intensiv begleitet (S. 11), ebenso die teils kontrovers diskutierte Dienstleistungsrichtlinie.

Wir freuen uns sehr darüber, dass mit der Verabschiedung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie dem „Führerscheintourismus“ ein Riegel vorgeschoben wurde. Der VdTÜV hat die Diskussionen sehr engagiert geführt und mit seiner Führerscheinausstellung einer breiten Öffentlichkeit nahe gebracht. (S. 14). Die Senkung der Zahl der Verkehrstoten ist nach wie vor ein wichtiges Ziel unserer Verbandsarbeit. Die Sicherheit von Kleintransportern steht daher im Mittelpunkt eines neuen Gütesiegels (S. 34).

Das hohe Niveau der technischen Sicherheit gäbe es nicht ohne den Erfahrungsaustausch, dem wir uns bereits seit über 120 Jahren intensiv widmen (S. 19 ff.). Für den Betreiber entstehen aus diesem „Know-how made in Germany“ direkte Wettbewerbsvorteile, wie das Beispiel des AD-Regelwerkes zeigt. Für die Allgemeinheit bedeutet der Erfahrungsaustausch mehr Sicherheit, was sich eindrucksvoll an der Aufarbeitung von Schäden und Unfällen zeigen lässt (S. 20 und S. 27).

Ich wünsche Ihnen mit dem VdTÜV-Jahresbericht 2005/2006 eine interessante und spannende Lektüre!

Dr. Klaus Brüggemann
VdTÜV-Geschäftsführer



Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

„Durch dieses Engagement leistet der VdTÜV gemeinsam mit seinen Mitgliedern einen gesellschaftlichen Beitrag demokratischer Partizipation im gesamteuropäischen Kontext.“

Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

Mit Kompetenz: der VdTÜV als Dienstleister

Europäische Binnenmarktgesetzgebung als Teil der Lissabon-Strategie

Die Idee für einen Europäischen Binnenmarkt entstand bereits in den sechziger Jahren. 1985 legte Jacques Delors, damaliger Präsident der Europäischen Kommission, ein entsprechendes Weißbuch mit dem „Fahrplan“ für dieses Projekt vor. Nachdem die einheitliche Europäische Akte im Februar 1986 unterzeichnet worden war, konnte auf dieser rechtlichen Basis Europas ehrgeizigstes Projekt und gleichzeitiges Kernstück der wirtschaftlichen Integration beginnen. Ziel ist es, sämtliche mitgliedstaatlichen Marktzugangshindernisse zu beseitigen, damit sich Menschen, Waren, Dienstleistungen und Geld in Europa so frei bewegen können wie innerhalb eines Landes. Am 1. Januar 1993 wurde der Europäische Binnenmarkt Wirklichkeit. 1995 trat mit dem Schengener Abkommen auch der freie Personenverkehr in Kraft. Das Projekt „Binnenmarkt“, an dem die Europäische Union noch heute intensiv arbeitet, wurde damals als die größte Herausforderung für die Gemeinschaft bezeichnet.

So einigten sich im Jahr 2000 die Staats- und Regierungschefs auf ein sehr ambitioniertes Ziel: Sie wollten innerhalb von zehn Jahren die EU zur wettbewerbsfähigsten wissensbasierten Wirtschaftsregion der Welt machen. Spätestens 2005, zur Halbzeitbilanz der Strategie, rückte damit das Projekt „Europäischer Binnenmarkt“ wieder stärker in den Vordergrund der Diskussion. Die Europäische Kommission drängte in ihrer Funktion als „Motor der europäischen Integration“ parallel dazu kontinuierlich auf die Vollendung des Binnenmarktes, die vollständige Umsetzung europäischer Rahmengesetzgebung sowie die Verwirklichung der europäischen Grundfreiheiten mit Hilfe der Vertragsverletzungsverfahren. Spätestens mit der Debatte um die so genannte Dienstleistungsrichtlinie, die nun auch im Bereich der Dienstleistungen einen einheitlichen Binnenmarkt in Europa schaffen soll, ist das Thema „Europäischer Binnenmarkt“ wieder hochaktuell.

20 Jahre „neues Konzept“

Für den freien Warenverkehr hatte die Europäische Kommission bereits 1985 ein „neues Konzept“ (New Approach) zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften entwickelt, um technische Handelshemmnisse, verursacht durch unterschiedliche gesetzliche Bestimmungen oder Normen in den Mitgliedsstaaten, abzubauen. Dieser Ansatz begrenzt die Gesetzgebung für den Produktbereich auf die so genannten wesentlichen Anforderungen. Technische Einzelheiten sollten von

den europäischen Normungsorganisationen, also privat, durch von der Kommission mandatierte, harmonisierte Normen geregelt werden. Ergänzt wurde das „neue Konzept“ 1989 durch das Gesamtkonzept für die Konformitätsbewertung in der Gemeinschaft.

Die Waren, die nach diesem Ansatz in der EU in Verkehr gebracht werden, müssen diesen Mindestanforderungen genügen. Sie beziehen sich zum Beispiel auf Fragen der Sicherheit oder des Gesundheitsschutzes und sind in den Anhängen der produktspezifischen EU-Richtlinien geregelt. Außerdem müssen die Produkte einer ordnungsgemäßen Konformitätsbewertung unterzogen werden. Diese kann in einigen Fällen nur durch die Einbeziehung einer unabhängigen Drittstelle („Benannte Stelle“) erfolgen, wird allerdings in den meisten Fällen in alleiniger Verantwortung des Herstellers durch eine reine Selbsterklärung vorgenommen. In allen Fällen zeigt der Hersteller die Konformität der Produkte mit den EU-Richtlinien den Marktaufsichtsbehörden dadurch an, indem er selbst die CE-Kennzeichnung auf dem Produkt anbringt und so das Produkt mit einem „EU-Binnenmarkt-Reisepass“ versieht. Von einem verlässlichen Sicherheits- und Qualitätszeichen, das dem Verbraucher Orientierungshilfe leistet, kann beim CE-Kennzeichen nicht die Rede sein. Einige Richtlinien, insbesondere im Eisenbahn- und Schiffsbereich, sehen eine CE-Kennzeichnung gar nicht erst vor.

Der New Approach gilt heute für den freien Warenverkehr zahlreicher Produktgruppen. Seit 1987 sind über 20 Binnenmarktrichtlinien, die zum Beispiel Medizinprodukte, Aufzüge, Druckgeräte, persönliche Schutzausrüstungen und andere Produkte betreffen, nach diesem Konzept in Kraft getreten und regeln heute ein Handelsvolumen, das von der Europäischen Kommission auf über 1.500 Mrd. Euro pro Jahr geschätzt wird. Dieser regulative Politikansatz wurde von Brüssel im Herbst 2005 sicher zu Recht als großer Erfolg gefeiert. Andere außereuropäische Länder haben ähnliche Ansätze der Rechtssetzung verfolgt: Der ECE-Ausschuss der Vereinten Nationen in Genf nahm ein Modell an, das in hohem Maße durch das „neue Konzept“ inspiriert wurde.

Überarbeitung des „neuen Konzepts“ im Kontext der Lissabon-Ziele

Trotz des Erfolgs dieser Konzeption hat die Europäische Kommission bereits 2001 die Notwendigkeit erkannt, eine Überarbeitung des „neuen Konzepts“ einzuleiten. Nach einem Ratsbeschluss vom 10. November 2003 soll der New Approach nun weiter verbessert



Ein hohes Sicherheitsniveau stärkt die Wettbewerbsfähigkeit Europas

werden. Insbesondere gibt es Nachbesserungsbedarf im Bereich der Marktüberwachung, der Akkreditierung, der CE-Kennzeichnung und der konsistenten Anwendung mehrerer Richtlinien für ein Produkt. Aufgrund der hohen ökonomischen Bedeutung wird die Überarbeitung von der Europäischen Kommission als wichtiger Beitrag zur Verfolgung der Lissabon-Ziele und Teil der „Better-Regulation-Initiative“ gesehen.

Der VdTÜV hat die von der EU-Kommission eingeleitete Konsultation zur Überarbeitung des „neuen Konzepts“ von Anfang an mit äußerster Aufmerksamkeit begleitet und regelmäßig Stellung bezogen. Die Schlussfolgerungen der EU-Kommission wurden im Jahr 2005 zunehmend konkreter.

Der Ratsausschuss der „Hohen Normungsbeamten“ (SOGS) diskutierte zahlreiche Arbeitsdokumente zu den einzelnen Fragestellungen. Parallel hatte das deutsche Wirtschaftsministerium die betroffenen Kreise umfangreich in die Beratungen involviert. Entsprechende themenspezifische Arbeitsgruppen erarbeiteten für verschiedene Fragestellungen die deutsche Position.

Modulares Konzept hat sich bewährt

Der VdTÜV sieht grundsätzlich keinen Bedarf, das derzeitige modulare Konzept der Konformitätsbewertung, das sich in der Praxis bewährt hat, zu ändern. Der Verband lag mit dieser Position im Konsens mit allen interessierten Kreisen im Rahmen des nationalen Konsultationsverfahrens.

Die Europäische Kommission hat zwei Vorschläge unterbreitet, die erstens ein einheitliches „Qualitätsmodul“ nach EN ISO 9001:2000 vorsehen und dabei die Module D, E und H ersetzen und zweitens für die Module D und E Teile der EN ISO 9001:2000 vorsehen. Der VdTÜV sieht allerdings darin die Gefahr, dass in diesem Falle insbesondere kleinere und mittlere Hersteller benachteiligt würden, denn bislang können diese Module auch angewendet werden, ohne dass sie eine Norm für ein Qualitätsmanagementsystem erfüllen. Allerdings sollte nach Ansicht des VdTÜV der heutige starre Verweis im Ratsbeschluss 93/465, Kapitel 3.3 der Module D, E, und H flexibler gestaltet werden, indem lediglich auf die harmonisierte Norm verwiesen wird, die im EU-Amtsblatt veröffentlicht wurde. Damit müsste der Modulbeschluss nicht bei jeder Normänderung entsprechend angepasst werden.

Darüber hinaus wird von der EU-Kommission ein Modul B2 „technische Dokumentation“ vorgeschlagen. Danach müsste eine „Benannte Stelle“ im Rahmen der Module D, E und F feststellen, dass ein Produkt mit der Dokumentation übereinstimmt, obwohl das Modul B2 eine Prüfung der Dokumentation durch eine „Notifizierte Stelle“ nicht vorsieht. Der VdTÜV hält daher ein solches Modul B2 für nicht angemessen.

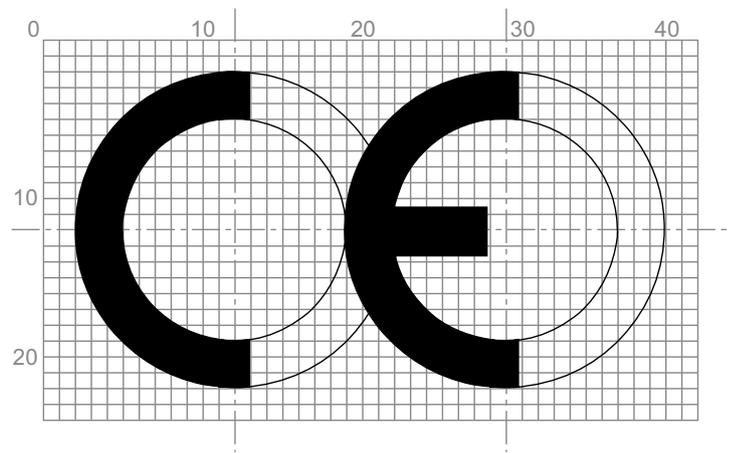
Außerdem schlägt die EU-Kommission ein Modul I „Inspection“ vor. Brüssel will hier die Überwachung eines Produktes im Markt durch den Hersteller nach Inverkehrbringen regeln. Der Begriff „Inspection“ ist allerdings hierfür nicht geeignet und wird in der Norm EN 17020 als Konformitätsbewertungstätigkeit beschrieben, die von Inspektionsstellen ausgeführt wird. Der VdTÜV hält eine solches Modul für entbehrlich, da entweder die Produktsicherheitsrichtlinie die notwendigen gesetzlichen Vorschriften enthält, oder in nationalen Betriebsvorschriften die entsprechenden Regelungen vorgesehen sind.

Monopol mit Einspruchsrecht

Akkreditierung ist nach den Überlegungen der Europäischen Kommission eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (Service of General Economic Interest). Die Kommission plant daher eine monopolistische Organisation des europäischen Akkreditierungssystems. Die European Cooperation for Accreditation (EA), als Kooperationsnetzwerk aller in den Mitgliedsstaaten anerkannten Akkreditierungsstellen, soll darin künftig eine entscheidende Rolle als letzte Stelle im System spielen. EA soll für die konsequente und kohärente Auslegung und Anwendung der Akkreditierungsnormen sorgen und gegebenenfalls zusätzliche Leitlinien erstellen. Bereits heute konkretisieren Akkreditierungsorganisationen häufig selbst Normen durch Leitfäden mit Anforderungen an die Prüf- und Zertifizierungsstellen. Diese Anforderungen können überzogen oder sachlich wie wirtschaftlich nicht mehr vertretbar sein. In einem Monopol muss daher den betroffenen Konformitätsbewertungsstellen ein Einspruchsrecht eingeräumt werden. Aus diesem Grund haben die europäischen Dachverbände CEOC und Eurolab zusammen mit dem VdTÜV ein tragfähiges Modell entwickelt, wie ein solches Einspruchsverfahren aussehen könnte.

Unabhängige Drittstellen unverzichtbar

Die Überwachung in Verkehr gebrachter Produkte liegt im Verantwortungsbereich der Mitgliedsstaaten. In Deutschland wird sie maßgeblich von



CE-Kennzeichnung: Selbsterklärung der Hersteller

den Bundesländern wahrgenommen. Die Ergebnisse der Marktüberwachung sind in vielen Branchen und Mitgliedsstaaten unbefriedigend. Die Bestrebungen der EU-Kommission, die Marktüberwachung für den gesamten Binnenmarkt zu verbessern und anzugleichen, sind daher zu begrüßen. Allerdings wird jede Lösung sehr stark von den für die Marktüberwachungsbehörden bereitgestellten finanziellen Mitteln in den einzelnen Mitgliedsstaaten abhängen.

Die präventive Beteiligung unabhängiger Drittstellen bei der Konformitätsbewertung muss heute als bedeutende und unverzichtbare Ergänzung zur Ex-post-Kontrolle durch die Marktüberwachung angesehen werden. Unsichere Produkte können schon vor Inverkehrbringen identifiziert werden und kommen so erst gar nicht auf den Markt. Damit leisten die Konformitätsbewertungsstellen einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur effektiven Marktüberwachung.

CE-Kennzeichnung: Selbsterklärung des Herstellers

Die Europäische Kommission hat zur CE-Kennzeichnung noch keine konkreten Vorschläge vorgelegt. Der VdTÜV spricht sich ohnehin für die Beibehaltung der derzeitigen Konzeption der CE-Kennzeichnung aus. Die CE-Kennzeichnung ist als so genannter „Europa-Pass“ eine Selbsterklärung des Herstellers, mit der er die Richtlinienkonformität seiner Produkte den Marktzugangsbehörden anzeigt.

Die CE-Kennzeichnung ist also kein Prüfzeichen, das sich an Verbraucher wendet. Nicht zuletzt wegen der unterschiedlichen Konformitätsbewertungsverfahren ist es dafür auch nicht geeignet. Der VdTÜV teilt allerdings die Auffassung Brüssels, dass die eingeschränkte Bedeutung der Kennzeichnung in den Rechtsvorschriften verdeutlicht werden sollte, um so auch die Abgrenzung zu freiwilligen Prüfzeichen unabhängiger Stellen klarer zu fassen. Die Definition der CE-Kennzeichnung sollte nach Ansicht des VdTÜV wie folgt lauten:

„CE marking – a marking, addressed to the enforcement authorities, referring to the existence of a written declaration of the manufacturer that the related product conforms to all obligations of all relevant directives required for its affixing.“

Die Definition freiwilliger Prüfzeichen unabhängiger Drittstellen sollte sich wiederum an der internationalen Norm ISO/IEC 17030 orientieren:

„Third-party mark of conformity – protected mark issued by a body performing third-party conformity assessment, indicating that an object of conformity assessment (product, process, person, system or body) is in conformity with specified requirements.“

Die Europäische Kommission will noch in der ersten Jahreshälfte 2006 einen Verordnungsvorschlag vorlegen, der unter anderem die vorgenannten horizontalen Fragen des „neuen Konzepts“ für sämtliche Binnenmarktrichtlinien regeln soll. Nach Abschluss der Ressortkonsultation innerhalb der Kommission wird der Vorschlag dem Rat und dem Europäischen Parlament zugeleitet und in das Europäische Gesetzgebungsverfahren eingebracht. Das Thema wird dann aller Wahrscheinlichkeit nach auf die Agenda der deutschen Präsidentschaft 2007 kommen. Neben seiner Überarbeitung beabsichtigt Brüssel das „neue Konzept“ auch in anderen geeigneten Gesetzgebungsbereichen anzuwenden. Günther Verheugen, Vizepräsident der Europäischen Kommission, sieht Möglichkeiten jenseits der technischen Harmonisierung von Produkten in Bezug auf ihre Sicherheit, so zum Beispiel im Kosmetikbereich, bei Lärm und Abgasemissionen von Maschinen, der Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz und im Dienstleistungssektor. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund ist die zu erwartende Verordnung für die Technischen Überwachungs-Vereine von erheblicher Bedeutung. Insbesondere wird letztlich darauf zu achten sein, dass bewährte mitgliedstaatliche Schutzstandards und Überwachungsmechanismen nicht im Zuge der Ausweitung des neuen Ansatzes auf neue Sektoren nach unten nivelliert werden. Der VdTÜV wird in den kommenden Monaten die weitere Entwicklung weiterhin mit hoher Aufmerksamkeit begleiten und seine fachliche Expertise auf nationaler und europäischer Ebene den zuständigen Entscheidungsträgern zur Verfügung stellen. Dabei wird der Verband in bewährter Form auch den Schulterschluss mit den maßgeblich befassten europäischen Verbänden, insbesondere CEOC und Eurolab suchen. Durch dieses Engagement leistet der VdTÜV – gemeinsam mit seinen Mitgliedern – einen gesellschaftlichen Beitrag demokratischer Partizipation im gesamteuropäischen Kontext.

„Führerscheine in Europa“ – eine Ausstellung und die 3. EU-Führerscheinrichtlinie

Der Startschuss im Europäischen Parlament in Brüssel, wo die Ausstellung „Führerscheine in Europa“ vom 17. bis 20. Januar 2005 erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, war nicht zufällig gefallen. Die exzellente Abstimmung mit dem politischen Kalender in Brüssel sorgte für eine entsprechende Medienresonanz bei Presse, Hörfunk und Fernsehen. Denn genau zu diesem Zeitpunkt standen Debatte und Abstimmung von über 118 Änderungsanträgen zur 3. EU-Führerscheinrichtlinie auf der Tagesordnung des europäischen Verkehrsausschusses. In ihren Eröffnungsansprachen wiesen der VdTÜV-Vorsitzende, Dr. Hans-N. Rindfleisch, sowie der EU-Abgeordnete und Schirmherr dieser Initiative, Dr. Dieter-L. Koch, übereinstimmend darauf hin, dass der Führerschein ein wesentliches Element der Verkehrssicherheit darstellt. Nach Brüssel reiste die Wanderausstellung mit dem Untertitel „Von der Vielfalt zur Harmonisierung“ zurück nach Berlin, wo sie aus Anlass der VdTÜV-Büroeröffnung in den neuen Räumlichkeiten an der Friedrichstraße gezeigt wurde.

Im Verlauf der 37. Generalversammlung der Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA), die vom 9. bis 11. Juni 2005 in Helsinki tagte, konnte der VdTÜV seine Ausstellung erstmals unter Fachfreunden präsentieren und so die Gelegenheit nutzen, (s)einen persönlichen Beitrag zur Realisierung eines einheitlichen europäischen Fahrdokuments zu leisten. Zu jener Zeit befanden sich EU-Parlament und EU-Ministerrat noch inmitten eines schwierigen Abstimmungsprozesses zur endgültigen Verabschiedung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie. Mitte Juni 2005 eröffnete der Europa-Abgeordnete und Schirmherr, Dr. Dieter L. Koch, gemeinsam mit dem VdTÜV-Geschäftsführer, Dr. Klaus Brüggemann, die Ausstellung im Landtag des Freistaates Thüringen anlässlich des Tags der offenen Tür. Mehrere tausend Besucher nutzten das Informationsangebot.

Großes Interesse am Mittelmeer und jenseits des Atlantiks

Mitte August 2005 flog die Ausstellung nach Fort Worth/Texas, wo die American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA), assoziiertes Mitglied in der CIECA, ihren Jahreskongress abhielt. Im Dankeschreiben der nordamerikanischen Gastgeber an den VdTÜV heißt es:

„The exhibit ‚Driver Licenses in Europe: from diversity to harmonisation‘ has been a great success during our conference. It has provided our members with insight in what has happened in Europe as it regards to

the driver license document historically. It also has given our members an indication to what it is we are faced with in the U.S. and Canada.“

Am 27. und 28. August 2005 öffnete das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) in Berlin seine Pforten und präsentierte sich (verkehrs-)politisch interessierten Bürgerinnen und Bürgern. Auch der damalige Verkehrsminister, Dr. Manfred Stolpe, nahm sich Zeit, um die informativen Text- und Bildtafeln zu studieren. Im Anschluss, vom 5. bis 9. September 2005, war die Ausstellung in Malta zu besichtigen, wo die Road Safety Group der European Conference of Ministers of Transport (ECMT) in St. Julian's tagte. Am 21. und 22. Oktober 2005 reisten die „Führerscheine in Europa“ nach Chalkidiki, wo die Europäische Fahrlehrer-Assoziation (EFA) ihren Jahreskongress in Cassandra durchführte. Das Resümee ihres Präsidenten, Gerhard von Bressensdorf, nach dieser Veranstaltung auf der nordgriechischen Halbinsel: „Die Präsentation mit einem sowohl historischen Rückblick als auch mit einer zeitkonformen Darstellung der Fahrerlaubnisse in Europa mit liebevoll ausgewählten Bildern hat unseren Kongress aufgewertet.“

In der Zeit von Dezember 2005 bis Januar 2006 bot sich den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des TÜV Nord sowie Besuchern die Gelegenheit, die Wanderausstellung in der Hauptverwaltung in Hannover zu sehen. Weitere TÜV-Nord-Stationen sind geplant. Am 22. April 2006 zeigte der Niedersächsische Fahrlehrerverband seinen Mitgliedern und Gästen „Führerscheine in Europa“ im Rahmen seiner Hauptversammlung in Emden. Als weitere Stationen im laufenden Jahr stehen noch diese Veranstaltungen auf dem Programm: Jubiläumskongress „50 Jahre CIECA“ in Marseille (7./8. Juni 2006) und der 1. Deutsche Fahrlehrerkongress am 17. und 18. November 2006, den die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) in Berlin ausrichten wird.

Deutschland gibt seine kritische Haltung auf

Die Beratungen zur 3. EU-Führerscheinrichtlinie im Jahre 2004 hatte der VdTÜV zum Anlass genommen, eine Ausstellung über die Geschichte und große Vielfalt der Fahrerlaubnisse zu recherchieren und zu organisieren, um damit auch den Rechtsetzungsprozess der Richtlinie grundsätzlich zu unterstützen und – sofern möglich – auch zu beschleunigen. „Führerscheine in Europa“ wurde vor allem auch dank der freundlichen Unterstützung durch die EU-Kommission sowie der unbürokratischen Kooperation mit zahlreichen EU-Abgeordneten möglich. Die Ausstel-

lung mit dem Untertitel „Von der Vielfalt zur Harmonisierung“ führt ihre Besucher auf 25 Bild- und Texttafeln in den Sprachen Deutsch, Englisch und Französisch durch die Geschichte des Führerscheins – oder besser gesagt: der Führerscheine. Zurzeit gibt es (noch) über 110 verschiedene Exemplare in der EU25, die allesamt gültig sind. Diese unübersichtliche Vielfalt an Fahrerlaubnissen macht sehr wohl den Harmonisierungsbedarf deutlich, von der Fälschungssicherheit ganz zu schweigen.

Mittlerweile hat auch das größte europäische Auto- und Führerscheineland Deutschland seine kritische Haltung gegenüber dieser so wichtigen und notwendigen Richtlinie revidiert. Die Auswüchse des so genannten „Führerscheintourismus“ haben in den letzten Monaten unannehmbare Dimensionen erreicht. Abgesehen vom materiellen Schaden, den Fahrschulen seit geraumer Zeit beklagen, war neben den eingeschränkten Handlungsmöglichkeiten des Staates (wie der Verkehrspolizei) inzwischen auch die Autorität von ihr beliebiger Institutionen teilweise in Frage gestellt.

Am 27. März 2006 war das Ziel erreicht: Der Rat der europäischen Verkehrsminister einigte sich auf eine endgültige Fassung der Führerscheinrichtlinie. 2012 wird sie in Kraft treten und unter anderem neue Mindeststandards für Fahrlehrer festlegen. Nach Angaben von EU-Diplomaten soll der Führerschein regelmäßig erneuert werden, wobei die einzelnen Mitgliedstaaten zwischen einer Gültigkeitsdauer von 10 oder 15 Jahren wählen können. Der Eintausch der derzeit 110 existierenden EU-Modelle in einen EU-Führerschein soll bis 2031 abgeschlossen sein.



Dr. Bernhard F. Reiter (VdTÜV) bei der Präsentation der Führerscheinausstellung (o.); Jacques Barrot, Vizepräsident des Europäischen Verkehrsministerrates demonstriert seinen Amtskollegen den Vorteil des EU-Führerscheins (u.)



50 Jahre CIECA – neue strategische Schwerpunkte

Vor ihrer großen Jubiläumsveranstaltung im Juni dieses Jahres, wo CIECA ihr 50-jähriges Bestehen feiert, hat der internationale Weltverband der Führerschein-Prüforganisationen erhebliche Veränderungen realisiert, die eine solide Grundlage bilden dürften, um ein weiteres halbes Jahrhundert erfolgreich politisch mitzugestalten und die Verkehrssicherheit insbesondere auf Europas Straßen weiter ausbauen zu können.

Auf der letzten CIECA-Generalversammlung in Helsinki vom 9. bis 11. Juni 2005 wurde die bereits im Mai zuvor angekündigte Beitragserhöhung durch alle Mitglieder einstimmig angenommen. Seit dem 1. Januar 2006 zahlt jedes Mitglied den um das 2,6fache erhöhten Satz. Damit ist die Finanzierung der „Internationalen Kommission für Fahrerlaubnisprüfungen“ für die nächsten Jahre auf eine sicherere Basis gestellt worden, wenngleich sich der größte Teil der CIECA-Mitgliedschaft darüber einig ist, dass sowohl diese Anpassung als auch die nach wie vor praktizierte „Stimmengleichheit“ von großen und kleinen Staaten nur eine Übergangslösung darstellen kann. Hier sollte es eines Tages einen Berechnungsschlüssel geben, der u. a. absolute Staatengröße oder tatsächliche Prüfungsquantitäten pro Mitgliedsland berücksichtigt.

In puncto Personalien waren keine Überraschungen zu erwarten: Präsident Willem Vanbroeckhoven (B, GOCA) wurde ebenso wiedergewählt wie die Generalsekretärin Sonja Sporstl (N, Statens vegvesen) und die Vizepräsidenten bzw. ständigen Mitglieder des Bureau Permanent (BP) im Amt bestätigt und für drei Jahre neu bestellt wurden – darunter auch Dr. Wilhelm Petzholtz (D, DEKRA). Ebenso bestätigt wurde auch Dipl.-Ing. Reinhard Meyer vom TÜV Süd als ständiges Mitglied der Expert Advisory Group (EAG); im Spätsommer 2005 wurde Meyer darüber hinaus zum Vorsitzenden der EAG gewählt und nimmt in dieser Funktion auch regelmäßig an allen BP-Sitzungen teil.

Die Sonderarbeitsgruppe Road Safety Charter hat Leitfäden verfasst, zu denen sich die CIECA in Konsequenz der Dubliner Verkehrsministerkonferenz von 2004 selbst verpflichtet hatte. Soweit möglich, sollte die Harmonisierung vom Fahrprüfer gehandhabter Kriterien zur Beurteilung der Kandidatenkompetenz erfasst und abgestimmt werden. Bei dieser „Europainventur“ ließen sich am Ende diese zwei konkurrierenden Philosophien identifizieren: Die erste, traditionelle Methode ist ein auf Fehlern basierendes System, bei dem die Kandidaten mit voller

Punktzahl beginnen und die Punkte dann entsprechend der gemachten Fehler heruntergestuft werden. Die andere Methode ist ein auf Kompetenz basierendes System, das sich mehr auf die Stärken und eine Gesamteinschätzung der Fahrfertigkeiten der Kandidaten konzentriert als auf ihre in der Prüfung gezeigten Fehler. Nach rund eineinhalb-jähriger Arbeit sind diese Schriftstücke entstanden:

1. das „Quality Manual“ als Qualitätshandbuch für einheitliche/re QM-Standards in europäischen Prüforganisationen, die Fahrerlaubnisprüfungen durchführen
 2. das Handbuch „Harmonisation of the Assessment Criteria“ zur Formulierung und Abstimmung einheitlicher Bewertungskriterien für die praktische Prüfung und schließlich
 3. die „Quality Requirements for Driving Examiners“ zur Abstimmung von Qualitätserfordernissen an Fahrerlaubnisprüfer europaweit
- Auf dem Jubiläumskongress im Juni 2006 werden die Arbeitsergebnisse der Mitgliedschaft mit der Aufforderung präsentiert, über das weitere Vorgehen abzustimmen.

Was die lokale Präsenz anbetrifft, existierte die CIECA bislang eher virtuell. Seit Herbst des letzten Jahres hat sie endlich ein Büro an der Rue van Campenhout im Brüsseler Europaviertel am Rond-point Robert Schuman bezogen – unweit der VdTÜV-Repräsentanz. Ende des letzten Jahres wurde zudem eine neue Arbeitsgruppe Sponsorship zusammengestellt, die zur finanziellen Risikosteuerung nach weiteren Einnahmequellen für die CIECA Ausschau halten soll. Neben Mitgliedsbeiträgen, gewonnenen Ausschreibungen (z. B. bei der Kommission) oder der Suche nach Sponsoren aus der freien Wirtschaft müssen weitere Partner und Mitstreiter gewonnen werden. Jüngstes – assoziiertes – Mitglied seit Oktober 2005 ist die Europäische Fahrlehrer-Assoziation (EFA), womit erstmals auch eine „Ausbildungseinrichtung“ in der CIECA willkommen geheißen wird.

Unter dem Motto „Mehr Verkehrssicherheit durch lebenslanges Lernen“ feiert die CIECA vom 7. bis 8. Juni 2006 ihren 50. Geburtstag mit einem Jubiläumskongress im Palais du Pharo in Marseille, zu dem rund 500 internationale Gäste erwartet werden. Bei der Generalversammlung am ersten Kongresstag steht u. a. der Beschluss einer überarbeiteten und den aktualisierten Erfordernissen angepasste Satzung auf der Tagesordnung. Des Weiteren werden neue strategische Schwerpunkte in der zukünftigen Arbeit thematisiert. Die nächste Jahresversammlung wird im Mai 2007 in Oslo ausgerichtet.

Prof. Dr. Claus Wolff mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet

Der Vorsitzende der VdTÜV-Kommission Verkehrswesen, Prof. Dr. Claus Wolff, ist mit dem Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet worden. Im Rahmen einer Feierstunde am 27. Oktober 2005 im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erhielt der 61-jährige Ingenieur das Verdienstkreuz am Bande aus den Händen von Staatssekretär Ralf Nagel. Damit wurde Wolff für sein außerordentliches Engagement zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland und Europa geehrt.

Der Verdienstorden der Bundesrepublik wird vom Bundespräsident verliehen. Er ist die einzige allgemeine Verdienstauszeichnung und damit die höchste Anerkennung, die die Bundesrepublik Deutschland für Verdienste um das Gemeinwohl ausspricht. Er wird an in- und ausländische Bürgerinnen und Bürger für politische, wirtschaftlich-soziale und geistige Leistungen sowie für alle besonderen Verdienste um die Bundesrepublik Deutschland verliehen.

In seiner Laudatio hob Nagel die herausragenden Initiativen Wolffs auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik hervor, durch die er mit Fachkompetenz und Zielstrebigkeit zu immer größerer Sicherheit im Straßenverkehr beigetragen habe. Unermüdlich und mit großer Kreativität habe Wolff dieses Ziel verfolgt, zuletzt als Vorsitzender der Geschäftsführung der RWTÜV Fahrzeug GmbH und Mitglied des Vorstandes des Rheinisch-Westfälischen TÜV, aber auch in seinen vielen Ehrenämtern in nationalen und internationalen Organisationen. Besonders hob der Staatssekretär die lange und gute Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium hervor, wo Wolff über lange Jahre in vielen Fach- und Sonderausschüssen ein geschätzter Experte und Ansprechpartner war.

Beim Verband der Technischen Überwachungs-Vereine wurde Prof. Dr. Claus Wolff 2004 zum Vorsitzenden der Kommission Verkehrswesen gewählt. In diesem Ehrenamt koordiniert er die vielfältigen Initiativen der Technischen Überwachungs-Vereine auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit. An der Universität Bochum wirkt er zudem als Honorarprofessor für Fahrzeugdynamik.



Prof. Dr. Claus Wolff und Staatssekretär Ralf Nagel am 27. Oktober 2005 in Berlin



Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

„Der VdTÜV in Berlin ist für die Bundesrepublik, die Verwaltung und die Medien noch ‚greifbarer‘ geworden.“

Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

Mit Kompetenz: der VdTÜV als Dienstleister

Der Ausschuss für Rohrfernleitungen nimmt seine Arbeit auf

Die Vorschriften für Rohrfernleitungen in Deutschland sind seit Oktober 2003 im Wesentlichen in der Rohrfernleitungsverordnung (RohrfernIV) zusammengefasst, nachdem sie zuvor in verschiedenen Verordnungen und Regelwerken behandelt wurden. Der in der RohrfernIV vorgesehene Ausschuss für Rohrfernleitungen (AfR) konnte aber aus verschiedenen Gründen seine Arbeit erst im Oktober 2005 beginnen. Dieses Gremium hat die Aufgabe, das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit insbesondere in technischen Fragen zu beraten und die dem Stand der Technik entsprechenden Regeln (Technische Regeln) vorzuschlagen. Mitglieder sind Betreiber von Rohrfernleitungen, Behörden, Wissenschaft und, als Vertreter der Sachverständigen, der VdTÜV.

Die Aufgabe der Erarbeitung technischer Regelungen muss der AfR nicht mehr leisten, da bereits vor Erlass der RohrfernIV die Arbeiten zur Schaffung eines einheitlichen Regelwerks für Rohrfernleitungen für brennbare, explosionsgefährliche, giftige, ätzende oder umwelt- und wassergefährdende Flüssigkeiten als auch für Gase der nicht-energetischen Gasversorgung als „Technische Regel für Fernleitungen“ (TRFL) abgeschlossen werden konnten.

So blieb in der TRFL ein Anhang offen, der während der Erarbeitung nicht geklärt werden konnte. In diesem Anhang soll die Frage behandelt werden, wie nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeit (UVPG) mit immer wieder erforderlichen Änderungen an einer Rohrfernleitung umgegangen werden soll. Dazu wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die unter Beteiligung von VdTÜV-Vertretern eine technische nachvollziehbare Entscheidungshilfe zur Differenzierung zwischen Änderungen, die einer Planfeststellung oder Plangenehmigung bedürfen, und Änderungen unwesentlicher Bedeutung, die diese Verfahren nicht benötigen, erarbeiten soll.

Ein weiteres Thema sind die Anforderungen, die an Sachverständige zur Prüfung von Rohrfernleitungen gestellt werden sollen, wenn die in der RohrfernIV enthaltenen Übergangsvorschriften abgelaufen sind. Auch zu diesem Thema wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die unter Leitung eines VdTÜV-Vertreters ein Anforderungsprofil erarbeiten soll.

Der AfR will sich noch mit weiteren Themen auseinandersetzen, u.a. mit der Erarbeitung von Regelungen von Rohrfernleitungen, die aufgrund ihrer Abmessungen nicht unter das UVPG fallen, der Begleitung eventueller Arbeiten zur Schaffung einer europäischen Pipeline-Richtlinie sowie der Aktualisierung der TRFL.



Rohrfernleitungen: Der VdTÜV koordiniert die Schaffung eines Anforderungsprofils für Sachverständige

Erfolg des VdTÜV-Erfahrungsaustausches – die Rückrufaktion der Firma Fröling

Im Herbst 2005 hat der Behälter- und Apparatehersteller Fröling GmbH & Co. KG aus dem brandenburgischen Marzahna in einem Schreiben an seine Kunden darauf hingewiesen, dass bei den seit Anfang der neunziger Jahre gefertigten Produkten gefährliche schweißtechnische Fertigungsmängel nicht ausgeschlossen werden können und deshalb eine sofortige Stilllegung der Behälter/Apparate empfohlen. Der VdTÜV setzte sich sofort mit dem Hersteller und der zuständigen Prüforganisation in Verbindung, um nähere Einzelheiten in Erfahrung zu bringen. Ziel war es, die einseitige Informationsmaßnahme des Herstellers im Rahmen des Erfahrungsaustausches unter den amtlich anerkannten Sachverständigen bekannt zu machen und Möglichkeiten zum Weiterbetrieb der von der Rückrufaktion betroffenen Druckgeräte zu finden.

Mit dem Mittel des seit Jahrzehnten bewährten RE-Schreibens wurde zunächst über den Herstellerbrief informiert. Heute werden diese Schreiben auf elektronischem Weg an die Teilnehmer am Erfahrungsaustausch in der technischen Überwachung verteilt. Dies sind neben den für den fachlichen Erfahrungsaustausch der amtlich anerkannten Sachverständigen (aaS) zuständigen VdTÜV-Erfahrungsaustauschkreise für Druckbehälter, Rohrleitungen und Dampfkessel unter anderem die zuständigen Stellen des Bundes (hier: Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit BMWA) und der Länder (Länderausschuss für Sicherheitstechnik LASI und Ansprechpartner AS Technischer Arbeitsschutz und Anlagensicherheit), Berufsgenossenschaften, die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin BAuA, die Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik ZLS sowie die Teilnehmer am Erfahrungsaustausch für amtlich anerkannte Sachverständige der Anlagenüberwachung der Industrie ESA.

In der Folgezeit wurden noch vor der Insolvenz des Herstellers insgesamt fünf Listen – von Behältern und Apparaten sowie Kunden – zur Verteilung gebracht. Die Ermittlung der tausenden von Druckgeräten war dennoch sehr problematisch – z.B. über Lagerlisten vertriebene oder durch Firmenverkäufe betroffene Geräte wurden von Fröling nicht ermittelt und bedurfte der gemeinsamen Anstrengung aller Beteiligten, ging doch nach Herstelleraussagen „eine erhebliche Gefahr für Leben und Gesundheit von Menschen und eine erhebliche Gefahr für andere Sachen aus“. Betroffene Produkte dürfen demnach nur weiterbetrieben werden, wenn sie überprüft und gegebenenfalls nachgebessert worden sind.

„Gefahr für Leben und Gesundheit“

Gleichzeitig hat sich der VdTÜV mit den technischen Hintergründen der genannten Gefahr auseinandergesetzt. Ein Ad-hoc-Arbeitskreis von Sachverständigen wurde kurzfristig zusammengerufen. Als Maßnahme beschlossen diese, eine Prüfspezifikation zur Feststellung der sicherheitstechnisch bedenklichen Abweichungen bei den vom Rückruf betroffenen Druckgeräten zu erarbeiten.

Das VdTÜV-Merkblatt Druckbehälter 374 „Prüfung von Druckgeräten, die unter die Rückrufaktion der Firma Fröling, Marzahna, fallen“, trägt heute das Ausgabedatum 01.2006 und wurde in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden erstellt. Erfahrungen mit zwei vorläufigen Ausgaben des Dokumentes führten nach Überarbeitung zum aktuellen Merkblatt. Es dient dazu, den Sachverständigen, Behörden und Betreibern die nach Betriebssicherheitsverordnung notwendige Vorgehensweise darzulegen: Gefährdungsbeurteilung bzw. sicherheitstechnische Bewertung unter Berücksichtigung der Betriebsbedingungen und Umsetzung der empfohlenen besonderen Maßnahmen im Rahmen einer außerordentlichen Prüfung. Damit soll sichergestellt werden, dass nach Anwendung des Merkblattes alle weiterbetriebenen Fröling-Druckgeräte unter Betriebsbedingungen keine sicherheitstechnisch bedenklichen Abweichungen vom angewendeten technischen Regelwerk besitzen.

Hoher Sicherheitsstandard durch Erfahrungsaustausch

Die Überprüfung von betroffenen Behältern bzw. Apparaten bestätigten den Verdacht. Die Mehrzahl der Produkte musste repariert werden. Es handelt sich bei den vorgefundenen Fehlern insbesondere um ungenügende Durchschweißungen zwischen Mänteln und Stützen bzw. Mannlöchern, Bindefehlern oder Poren in Rund- und Längsnähten sowie unsachgemäße Nähte bei Reduzierungen und Tauchrohren. Zum Glück kam es nach heutigem Kenntnisstand zu keinen Ereignissen im Zusammenhang mit den beschriebenen Fertigungsfehlern.

Dieser Vorgang zeigt wiederum die unabdingbare Notwendigkeit, zum Erhalt des hohen Sicherheitsstandes bei überwachungsbedürftigen Anlagen einen funktionierenden und effektiven Erfahrungsaustausch der zugelassenen Prüforganisationen unter Einbeziehung der zuständigen Behörden zu betreiben. Ein funktionierendes Informationssystem ist die Basis für eine bundesweite Kenntnis der möglichen Gefahren und Abhilfemaßnahmen. Der VdTÜV betreibt für die amtlich anerkannten Sach-

verständigen dieses System und ist bereit, diese Kenntnis und Erfahrung in den Erfahrungsaustausch der zukünftig im Wettbewerb stehenden zugelassenen Überwachungsstellen ZÜS einzubringen.

VdTÜV-Merkblatt	 Prüfung von Druckgeräten, die unter die Rückrufaktion der Firma Fröling, Marzahna, fallen	Druckbehälter 374 Ausgabe 01.2006
<p>Das Merkblatt ist von</p> <p>der VdTÜV-Leitstelle „Druck- und Tanktechnik“ (LDT)</p> <p>auf der Grundlage der mit Schreiben vom 28. September 2005 mitgeteilten Rückrufaktion der Fröling GmbH & Co. KG, Apparatebau Marzahna aufgestellt und mit den zuständigen Behörden der Bundesländer abgestimmt worden.</p> <p>Dieses Merkblatt gibt sicherheitstechnisch ausreichende und dem Stand der Technik entsprechende Lösungen für die von der Rückrufaktion betroffenen Druckgeräte an. Anregungen zu dem Merkblatt sind zu richten an den Herausgeber:</p> <p style="text-align: center;">Verband der Technischen Überwachungs-Vereine e.V. (VdTÜV) Friedrichstraße 136 10117 Berlin</p> <p>Stand: 16.01.2006</p> <p style="text-align: center;">I n h a l t</p> <p>1 Geltungsbereich</p> <p>2 Für die Umsetzung durch den Betreiber empfohlene besondere Maßnahmen</p> <p>1 Geltungsbereich</p> <p>Dieses Merkblatt gilt für die Prüfung von unter die Rückrufaktion der Fröling GmbH & Co. KG Apparatebau Marzahna vom 28. September 2005 fallenden Druckbehälter zur Feststellung sicherheitstechnisch bedenklicher Abweichungen vom anzuwendenden Technischen Regelwerk. Diese Druckbehälter können sowohl Arbeitsmittel gem. Abschnitt 2 BetrSichV als auch überwachungsbedürftige Anlagen gem. Abschnitt 3 BetrSichV sein.</p> <p>Dieses Merkblatt führt besondere Maßnahmen als Empfehlung auf,</p> <ul style="list-style-type: none"> - die vom Arbeitgeber bei seiner Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt werden sollen oder - die vom Betreiber bei der angeordneten außerordentlichen Prüfung nach § 16 BetrSichV zu beauftragen sind. <p><small>Die VdTÜV-Merkblätter sind urheberrechtlich geschützt. Die Vervielfältigung, die Verbreitung, der Nachdruck und die Gesamtausgabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege stellen, auch bei auszugsweiser Vervielfältigung, die vorherigen Zustimmung des Verlages vorbehalten. Auf VdTÜV-Merkblatt 001 - Allgemeines - wird hingewiesen.</small></p> <p style="text-align: center;"><small>Herausgeber: Verband der Technischen Überwachungs-Vereine e.V. Druck und Vertrieb: TÜV Media GmbH, Postfach 90 30 80, 51123 Köln · Unternehmensgruppe TÜV Rheinland Group</small></p>		

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

Schnelle Reaktion durch Erfahrungsaustausch:
das VdTÜV-Merkblatt „Druckbehälter 374“

VdTÜV-Leitfaden zur Freigabe „radioaktiver Stoffe“ –

Eckpunkte für eine gemeinsame sachliche Bewertungsbasis

Gesetzliche Grundlagen und verwendete Begriffe

- > Stoffe, die Radionuklide enthalten, deren Aktivität nicht außer Acht gelassen werden kann, gelten im Sinne des § 2 Abs. 1 Atomgesetz (AtG) als „radioaktive Stoffe“. Radioaktive Stoffe unterliegen der atomrechtlichen Aufsicht.
- > Stoffe, deren Aktivität außer Acht gelassen werden kann, gelten nach § 2 Abs. 2 AtG nicht als „radioaktive Stoffe“ (ungeachtet einer physikalisch trotzdem vorhandenen geringfügigen Aktivität).
- > Soweit ein radioaktiver Stoff nach Ablauf seiner technischen Nutzungsdauer aus der atomrechtlichen Aufsicht, der er bis dahin unterlegen hat, entlassen werden soll, bedarf es neben dem Nachweis, dass die aktuell in ihm oder an ihm vorhandene Aktivität unterhalb des maßgeblichen Schwellenwerts liegt, eines Freigabebescheids der zuständigen atomrechtlichen Behörde.

Radiologische Grundlagen

Verschiedene internationale und nationale Institutionen haben in der Vergangenheit Überlegungen angestellt, in welcher Größenordnung Strahlenexpositionen aus durch Menschen geschaffenen (anthropogenen) Strahlenquellen als vernachlässigbar angesehen werden können. Insbesondere aus Risikobetrachtungen resultierte bereits 1988 die Aussage der International Atomic Energy Agency (IAEA), dass Strahlenexpositionen von einigen 10 Mikrosievert im Jahr (10 $\mu\text{Sv/a}$) keine radiologische Relevanz besitzen und deshalb keiner weiteren Beachtung bedürfen (De-minimis-Konzept).

Das De-minimis-Konzept stellt sicher, dass die praktisch auftretenden Strahlenexpositionen mit einem vernachlässigbaren Risiko für die Bevölkerung verbunden sind. Es ist zudem für den Laien einsehbar, da eine Strahlenexposition im Bereich von 10 μSv klein ist im Vergleich zu den seit jeher vorhandenen „natürlichen“ Strahlenexpositionen auf Grund der Umgebungsstrahlung (Uran in der Erdrinde, kosmische Strahlung aus dem Weltraum) oder auf Grund der Strahlung aus dem Körperinneren (inkorporierte Radionuklide).

Dieser Einschätzung schloss sich die EU an und empfahl in der EU-Richtlinie 96/29/EURATOM, die effektive Dosis von Einzelpersonen auf 10 $\mu\text{Sv/a}$ je Expositionspfad zu begrenzen. Der deutsche Gesetzgeber hat diese Empfehlung in der Novellierung der Strahlenschutzverordnung von 2001 umgesetzt und eine Freigabe von nicht oder geringfügig kontaminierten Stoffen erlaubt (§ 29 StrlSchV i.V.m. Anlagen 3 und 4).

Um festzustellen, welche Radioaktivität in freizugebenden Stoffen vorhanden sein darf, wurden umfangreiche Modellrechnungen durchgeführt, in denen die radiologischen Auswirkungen aller nach der Freigabe vorgesehenen Verwendungs-/Entsorgungswege untersucht wurden. Als Ergebnisse sind nuklidspezifische Freigabewerte für unterschiedliche Entsorgungspfade in der Anlage 3 der Strahlenschutzverordnung enthalten.

Freigabeverfahren nach § 29 Strahlenschutzverordnung (StrlSchV)

Die Rahmenvorgaben zum „Freigabeverfahren“ sind in § 29 StrlSchV geregelt. Dieser Paragraph verleiht zum einen der auf technisch wissenschaftlicher Ebene entwickelten Empfehlung zur Begrenzung der effektiven Dosis auf 10 $\mu\text{Sv/a}$ Rechtskraft und führt zum anderen Entscheidungskriterien auf, unter denen die zuständige Behörde den Nachweis einer effektiven Dosis im Bereich von 10 $\mu\text{Sv/a}$ als erbracht ansehen kann.

Die Entscheidungskriterien des § 29 Abs. 2 StrlSchV beruhen auf der Unterschreitung von Freigabewerten, die nach Entsorgungswegen und nach der Beschaffenheit des freizugebenden Materials (z. B. feste Stoffe, flüssige Stoffe, Schüttgüter wie bspw. Bauschutt oder Bodenaushub, Bodenflächen, Gebäudestrukturen) und nach der strahlenbiologischen Wirksamkeit der verschiedenen Nuklide differenziert sind. Beim Vergleich der in den freizugebenden Stoffen enthaltenen Radioaktivität mit den Freigabewerten müssen fallspezifische Besonderheiten berücksichtigt werden, welche die Aktivitätsverteilung im Stoff, die Aktivitätszusammensetzung oder die eingesetzte Messtechnik betreffen können. Beispielsweise ist Folgendes zu beachten:

- > Der vom Messgerät angezeigte Messwert beruht häufig auf einem Summensignal, in dem sich die Strahlungen vieler einzelner Radionuklide überlagern. Die von einem Radionuklid ausgesandte Strahlung erfährt auf dem Weg bis zum Messgerät eine von der Dicke und der Abschirmwirkung des durchdrungenen Materials abhängige



Die Sicherheit kerntechnischer Anlagen stellt höchste Anforderungen an Betreiber, Behörden und Prüforganisationen

Schwächung und wird vom Messgerät mit einer durch dessen spektrale Empfindlichkeitsverteilung vorgegebenen Intensität registriert. Die Verknüpfung des am Messgerät (als Summensignal) angezeigten Messwertes mit der im Messgut enthaltenen Aktivität fällt daher umso realitätsnäher aus, je besser das Nuklidpektrum sowie dessen räumliche Verteilung und dessen Wechselwirkung mit dem Messgut und dem Messgerät im Vorfeld einer Freimesskampagne ermittelt und bei der Interpretation des Messergebnisses berücksichtigt werden. Je unvollkommener die vorgenannten Einflussfaktoren berücksichtigt werden, desto höher müssen die Sicherheitszuschläge gewählt werden, die der Interpretation der Messergebnisse zugrunde gelegt werden müssen, um die Aktivität des Messguts nicht zu unterschätzen.

- > Die Aktivitätsverteilung innerhalb des Messgutes kann mehr oder minder große Inhomogenitäten aufweisen (d.h. die Aktivität pro Flächeneinheit oder pro Volumeneinheit kann mehr oder minder großen örtlichen Schwankungen unterliegen). Dies ist insbesondere beim Einsatz von Stichprobenverfahren zu berücksichtigen.
- > Das Messgut kann Nuklide enthalten, die messtechnisch schwer erfassbar sind, aber einen deutlich höheren Beitrag zur Gesamtdosisbelastung liefern als weitere im Messgut enthaltene Nuklide, die im Messergebnis dominieren. Dies muss durch Korrelationsfaktoren der mit dem gewählten Messverfahren nicht erfassbaren Nuklide zu leicht messbaren Leitnukliden berücksichtigt werden. Je nach Anteil und radiologischer Relevanz der bei der Messung nicht erfassten Nuklide muss der Grenzwert für die Aktivität der Leitnuklide herabgesetzt werden.
- > Der örtliche Pegel der natürlichen Radioaktivität (Untergrundstrahlung) darf quantisiert und als „Nulleffekt“ vom Messergebnis abgezogen werden.
- > Es liegen außer einer Inhomogenität der Aktivitätsverteilung und der Untergrundstrahlung weitere, verfälschend auf die Messung einwirkende Einflüsse vor (genannt seien hier: Eigenabschirmung, Art der Probenahme, Art der Quellgeometrie u. Ä.).

VdTÜV-Leitfaden zur Freigabe nach § 29 Strahlenschutzverordnung

Die Strahlenschutzverordnung regelt keine Details eines Freigabeverfahrens, ermächtigt jedoch die zuständige Behörde, das Freigabeverfahren festzulegen.

In konkreten atomrechtlichen Verfahren haben sich ergänzend zu bestehenden gesetzlichen/untergesetzlichen Regelungen zielführende Vorgehensweisen herausgebildet, die bis zu einem gewissen Grad bundesweit standardisiert sind, teilweise aber nur bundesland- oder anlagenspezifisch praktiziert werden.

Die angesprochenen Vorgehensweisen betreffen bislang die Strukturierung der atomrechtlichen Verfahren, die Art der Verfahrensanweisungen und Dokumentationen, die Messstrategien sowie die Methoden zur Verifizierung von Messverfahren und Nuklidvektoren.

Den in der Leitstelle Kerntechnik zusammengeschlossenen Häusern ist in diesem Zusammenhang an einem einheitlichen Umgang mit gleichartigen technischen Sachverhalten gelegen. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass von den kerntechnischen Einrichtungen in wachsendem Maß automatisiert arbeitende Freimessanlagen eingesetzt werden und dass aus dem Bestreben heraus, mit Deponieraum ressourcenschonend umzugehen, der Wunsch erwächst, die in einem Messgut enthaltene Aktivität möglichst realistisch einzuschätzen.

Der im Auftrag der TÜV-Leitstelle Kerntechnik beim VdTÜV als interne Arbeitsgrundlage erarbeitete Leitfaden zur Freigabe nach § 29 Strahlenschutzverordnung will für die wesentlichen Eckpunkte des Freigabeverfahrens eine gemeinsame sachliche Bewertungsbasis legen. Dazu werden die für eine Freigabeentscheidung wesentlichen Verfahrensschritte beleuchtet. Dies sind die Untersuchung der Nuklidzusammensetzung der Radioaktivität in den freizugebenden Stoffen, die Definition des Nuklidvektors, die Vormessungen zur Ermittlung der Homogenität der Nuklidverteilung, die Auswahl und Durchführung der Entscheidungsmessung sowie die Kontrolle des Materialflusses und des freigemessenen Materials bis zur förmlichen Entlassung aus der atomrechtlichen Überwachung. Ergänzend dazu werden spezielle, aus der Freigabepraxis resultierende Fragestellungen beleuchtet und Lösungswege aufgezeigt. Dies dient insgesamt dem Ziel, einen einheitlichen Umgang mit gleichartigen technischen Sachverhalten zu erreichen.

AD 2000-Regelwerk im Wettbewerb

Von „AD“ zu „AD 2000“

Im Zuge der fortschreitenden Einführung harmonisierter Normen wurde auch dem Regelwerk der Arbeitsgemeinschaft Druckgeräte (AD-Regelwerk), das in aufwändiger Detailarbeit zum AD2000-Regelwerk überarbeitet wurde, eine DIN EN-Norm als Pendant geschaffen. Das AD2000-Regelwerk konkretisiert alle wesentlichen Sicherheitsanforderungen, die nach der europäischen Druckgeräte-Richtlinie (DGRL) beachtet werden müssen. Es erfüllt selbstverständlich die Konformitätsanforderungen der DGRL und setzt aber darüber hinaus den hohen Qualitätsstandard des AD-Regelwerkes fort. Im Wettbewerb mit den Regelwerken anderer EU-Partner und den DIN EN 13445 (Druckgeräte) sowie DIN EN 13480 (Rohrleitungen), welche die Beschaffenheit von Druckgeräten regeln, erfreut sich das AD2000-Regelwerk wegen seiner in sich geschlossenen und logischen Form großer Beliebtheit.

Das AD2000-Regelwerk ist ein verbändeübergreifendes Gemeinschaftswerk von FDBR, Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften e.V., VCI, VDMA, VDEh, VGB Power Tech e.V. und VdTÜV. Es ist also kein Regelwerk ausschließlich der TÜV, sondern wird von einem Großteil der deutschen Industrie getragen und entwickelt.

Der Betrieb von Druckgeräten wird in Deutschland durch die Betriebssicherheitsverordnung geregelt, deren Übergangsfristen Ende 2007 für Druckgeräte ausläuft. Diese Frist hat entgegen anders lautenden Meinungsäußerungen keinerlei Auswirkung auf die Beschaffenheitsanforderungen, die in der Druckgeräte-Richtlinie geregelt werden. Deswegen sind alle Gerüchte über ein Auslaufen des AD2000-Regelwerkes im Jahre 2007 eindeutig falsch und irreführend.

Nur wenige hielten es für möglich: Nach seiner Überarbeitung ist das bewährte AD-Regelwerk als AD2000-Regelwerk weiterhin sehr erfolgreich und überaus aktuell. Neben seiner Ausrichtung auf Qualität, Sicherheit und Konformität – mit den grundlegenden Anforderungen der Druckgeräte-Richtlinie – ist es vor allem die Klarheit in den Prüfaussagen, die das AD2000-Regelwerk für den Anwender

so wertvoll macht: Eindeutige Auslegungs-, Beurteilungs-, Prüf- und Dokumentationsanforderungen sind im besten Sinne „Made in Germany“. Für die hohe Akzeptanz auch außerhalb Deutschlands sorgt, neben der übersichtlichen Struktur und den hohen Anforderungen an die Qualität der Druckgeräte, die in englischer Sprache erhältliche Fassung des Regelwerkes.

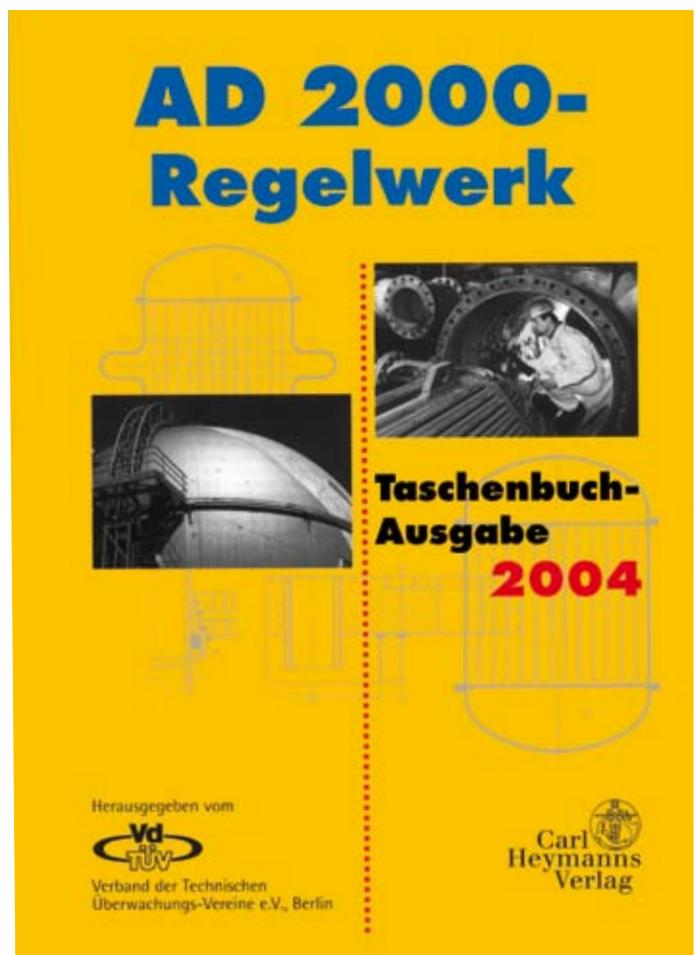
Das AD2000-Regelwerk steht für die in Deutschland bewährte, produktbezogene Sicherheitsphilosophie, die nicht nur zu einer weltweit beispielhaften Anlagensicherheit, sondern auch zu einer Anlagenverfügbarkeit (=Produktivität) geführt hat. „AD2000“ befindet sich nicht in Konkurrenz zur Druckgeräte-Richtlinie, sondern spezifiziert und präzisiert die allgemein gefassten Anforderungen der Richtlinie im Sinne einer über die Anforderungen der entsprechenden Normen hinausgehenden zusätzlichen Qualitätsspezifikation. Damit entlastet das AD2000-Regelwerk vor allem den Betreiber von der zusätzlichen Arbeit der Spezifizierung von Qualitätsanforderungen, um die erwartete und gewohnte Betriebssicherheit sicherzustellen. Insbesondere für die deutsche Industrie ist das AD2000-Regelwerk von einer nicht zu unterschätzenden wirtschaftlichen Bedeutung. So bewahrt das AD2000-Regelwerk zum Beispiel die Anlagenbetreiber vor teuren Schnittstellenproblemen in bestehenden Anlagen. Auslegung, Herstellung und Qualitätssicherung können ohne große Probleme weiterhin auf den bekannten Grundlagen erfolgen.

Das AD2000-Regelwerk ist aber auch ein Wettbewerbsargument. Deutsche Sicherheitsphilosophie, gepaart mit überzeugender Herstellungsqualität, kann im Wettbewerb einen entscheidenden Pluspunkt darstellen. Der Aspekt der durch konsequente Anwendung des AD2000-Regelwerkes gesteigerten Verfügbarkeit von komplexen Industrieanlagen kann nicht genug hervorgehoben werden. Die im europäischen Vergleich besonders großzügigen Prüffristen für wiederkehrende Prüfungen begründen sich auf den hohen Anforderungen des „AD2000“ an die Beschaffenheit. Es ist daher nicht verwunderlich, dass der AD-Arbeitskreis, die dort beteiligten Verbände und letztlich die direkt mitarbeitenden Personen, mit hohem Engagement an einer permanenten Fortentwicklung des AD2000-Regelwerkes arbeiten.

Aktuell wurden zwei neue AD2000-Merkblätter der Reihe Z veröffentlicht, deren Bedeutung und Nutzwert noch gar nicht richtig erkannt wurden. Als aktuelle Aufgabe steht die Überarbeitung der AD2000-

Merkblätter W2 an. Hier müssen die neuen DIN EN-Normen 10216-5 und DIN EN 10217-7 für die nahtlosen und geschweißten Rohre in das AD 2000-Merkblatt eingearbeitet werden. Die große Aufgabe für das Jahr 2005 und 2006 ist in der Überarbeitung der AD 2000-Merkblätter der Reihe HP zu sehen. Diese schweißtechnisch orientierten AD 2000-Merkblätter werden vollständig überarbeitet und den aktuellen EN-Normen angepasst.

Die ständige Aktualisierung des AD 2000-Regelwerkes ist deutlich erkennbar. Dabei wird das Ziel, es in seiner auf hohe Sicherheit und Qualität ausgerichteten Struktur zu erhalten, nicht aus den Augen gelassen.



Prüfungen von ortsbeweglichen Druckgeräten – Akkreditierung konnte nach kurzer Zeit beginnen

„Ortsbewegliche Druckgeräte“ ist ein Begriff, der im Rahmen der Richtlinie über ortsbewegliche Druckgeräte 1999/36/EG (TPED) geschaffen wurde, um sowohl Gasflaschen als auch Tanks und sonstige Behälter zum Transport von Gasen in einer Richtlinie zusammenzufassen. Sie wurde im Dezember 2004 mit der Verordnung über ortsbewegliche Druckgeräte (OrtsDruckV) in nationales Recht umgesetzt. Ein Regelungsbereich dieser Richtlinie ist die Konformitätsbewertung und erstmalige und wiederkehrende Prüfung. Zuständig für diese Prüfungen sind im Wesentlichen zugelassene Stellen sowie Prüfstellen von Unternehmen, die nach einem Akkreditierungsverfahren durch die Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS) vom zuständigen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) der EU-Kommission benannt werden.

Wie bei den zugelassenen Überwachungsstellen nach dem Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG) waren fachliche Vorarbeiten nötig, die im Sektorkomitee 115 der ZLS geleistet wurden. In weniger als drei Monaten wurden in drei Arbeitskreisen, in denen die VdTÜV-Mitglieder aktiv und in leitender Position beteiligt waren, Anforderungen an

- das erforderliche Personal,
- die erforderliche Dokumentation,
- die erforderlichen Qualitätssicherungsmaßnahmen,
- die Prüfbausteine für Tanks und
- die Prüfbausteine für Gefäße

erarbeitet. Somit konnte bereits kurze Zeit nach Veröffentlichung der Verordnung (OrtsDruckV) die Akkreditierung beginnen.

Nachdem die Akkreditierungen im Wesentlichen abgeschlossen waren, begann auch der Erfahrungsaustausch der zugelassenen Stellen im November 2005. Bereits in der konstituierenden Sitzung dieses „Erfahrungsaustauschkreises ortsbewegliche Druckgeräte“ (Erf-a-oD) wurden einige Themen identifiziert, die einer Aufarbeitung und Vereinheitlichung bedürfen, da sie bisher weder national noch international behandelt wurden. Als Beispiel sei hier nur die Frage genannt, welche Unterlagen in welcher Tiefe für die Neubewertung der Konformität vorhandener Geräte erforderlich sind, insbesondere, wenn es sich um solche handelt, die vor In-Kraft-Treten nationaler Regelungen zur Bauartzulassung in Verkehr gebracht wurden. Auch das nicht problemlose Spannungsfeld zwischen den Anforderungen der Druckgeräterichtlinie 97/23/EG und denen der Richtlinie über ortsbewegliche Druckgeräte 1999/36/EG liefert kontroverse Themen, die eine einheitliche Behandlung erfordern.

In Deutschland sind die zugelassenen Stellen nach verschiedenen Verfahren benannt worden (Akkreditierung durch die ZLS als Regelfall, Prüfung bestimmter Sachverhalte durch die ZLS bei den zugelassenen Stellen der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) und des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sowie der Bundeswehr). Von daher stellt dieser Erfahrungsaustauschkreis ein „Sammelgremium“ der von der ZLS akkreditierten und den anderen zugelassenen Stellen dar.

Eine Geschäftsordnung hat sich der Erf-a-oD bisher noch nicht gegeben, so dass ein Vertreter des BMVBS zunächst die Leitung übernommen hat.



Hohes Interesse am europäischen Sicherheitsniveau:
eine Delegation aus der VR China zu Besuch beim VdTÜV

Unfälle mit Aufzügen im Jahr 2005 – schnelle Reaktion und Versachlichung der Diskussion

Im Jahr 2005 ereignete sich eine verhältnismäßig große Anzahl von Unfällen mit Aufzugsanlagen, die zu schweren bzw. tödlichen Verletzungen bei Personen führten.

Im Einzelnen wurden im Verlauf des Jahres folgende Unfälle bekannt:

- > In Ahlen/Westfalen wurde ein 3-jähriges Kind in einem Personenaufzug tödlich verletzt.
- > In Heidelberg wurde der Besitzer eines Senkrecht-Behindertenaufzuges in einer im Fahrschacht vorhandenen Fensternische eingeklemmt und erleidet tödliche Verletzungen.
- > In Frankfurt stürzte eine Frau bei einem Befreiungsversuch aus einem in der 12. Etage, ca. 1,5 m oberhalb des Fußbodenniveaus stehendem Fahrkorb unter der Fahrkorbschürze in den Schacht.
- > In Leipzig wurden einer älteren Frau durch eine unkontrollierte Aufwärtsbewegung des Fahrkorbes während des Betretens der Aufzugsanlage beide Unterschenkel amputiert.
- > In Osnabrück stürzte ein Bewohner eines Wohnhauses in den Fahrschacht einer Aufzugsanlage, da sich eine Schachttür öffnen ließ, obwohl der Fahrkorb nicht hinter der Tür stand.
- > In Berlin stürzte ein Mitarbeiter eines Montageunternehmens bei Errichtungsarbeiten einer Neuanlage mit dem bereits im Fahrschacht montierten Fahrkorb ab.

Da die Ermittlungen der Staatsanwaltschaften in den einzelnen Fällen noch nicht abgeschlossen sind, kann auf die näheren Einzelheiten der Unfälle nicht eingegangen werden.

Einheitlicher Informationsstand durch Erfahrungsaustausch

Am Beispiel des Unfalles in Ahlen kann allerdings die in diesem Fall übernommene Aufgabe des Verbandes dargestellt werden. Eine Frau verlässt mit einem Kinderwagen (Doppelbuggy) den Aufzug in der 9. Etage. Wegen der Abmessungen des Kinderwagens und Breite der Schachttür (Kinderwagen: 80,0 cm; Tür: 79,5 cm) dauert das Verlassen des Fahrkorbs einige Zeit. Als sich die Frau und der hintere Teil des Buggys bereits auf dem Fußboden im Vorraum vor der Schachttür befindet, bewegt sich der Fahrkorb bei geöffneter Tür aufwärts und zieht den Kinderwagen mit nach oben. Das in dem Kinderwagen sitzende Kind wird zwischen der Fahrkorbschwelle des Fahrkorbs und der Schachtwand zwischen der 9. und 10. Etage eingeklemmt. Die Kompression des Brustkorbs führt zum Tod des Kindes durch Erstickten. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist der Unfall auf eine Beschädigung der Isolation eines Kabels im Bereich der auf der Fahrkorbedecke vorhandenen elektrischen Installation

zurückzuführen. Bei der Errichtung der Anlage wurde vermutlich die Isolation beschädigt. Dies führte während des Betriebs zu einer zeitweiligen Verbindung zwischen dem beschädigten Leiter und einer Kontaktbrücke. Hierdurch wurde ein Teil des elektrischen Sicherstromkreises überbrückt und die Aufzugsanlage konnte mit geöffneten Türen (Fahrkorb- und Schachttür) fahren.

Der Unfall ereignete sich an einem Wochenende im April 2005. Am Montag nach dem Unfall fand eine Abstimmung statt zwischen dem Pressereferenten des VdTÜV und dem Fachreferenten über den Umgang mit den eingehenden Anfragen von Journalisten. Es wurde vereinbart, dass alle Journalistenanfragen vom Pressesprecher entgegengenommen und vom Fachreferenten beantwortet werden. Dies galt auch für Anfragen, die bei den einzelnen Mitgliedsunternehmen eingingen. Eine Information der entsprechenden Abteilungen bzw. Kollegen der einzelnen Mitglieder erfolgte umgehend. Der Vorteil dieses Vorgehens war, dass eine fachlich fundierte und einheitliche Stellungnahme zu dem Unfall abgegeben werden konnte, die zu einer Versachlichung der öffentlichen Diskussion beitrug. Nachdem die ersten Erkenntnisse zu dem Unfall vorlagen, erfolgte, in Abstimmung mit dem Vorsitzenden der VdTÜV-Leitstelle „Fördertechnik“, eine zeitnahe Information der Sachverständigen über die im Rahmen der wiederkehrenden Prüfungen an vergleichbaren Aufzugsanlagen durchzuführenden Maßnahmen. Dabei stellte sich heraus, dass ca. 1.000 Aufzugsanlagen in vergleichbarer Ausführung vorhanden waren. Im Rahmen des regelmäßigen Erfahrungsaustausches der Sachverständigen wurden die aktuellen Erkenntnisse den Teilnehmern bekannt gegeben und somit ein einheitlicher Informationsstand gewährleistet.

Fazit:

Das oben beschriebene Vorgehen hat sich als sinnvoll und erfolgreich herausgestellt. So konnte eine Darstellung unterschiedlicher Versionen in der Presse und die damit verbundenen Spekulationen vermieden werden. Außerdem wurden einzelne Mitglieder entlastet, da bei Anfragen von Journalisten auf den Verband verwiesen werden konnte.

Die umgehende Information der Sachverständigen und die Weitergabe der Erkenntnisse im Rahmen des Erfahrungsaustausches ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit: Dies kann aber nur funktionieren, wenn entsprechende Strukturen vorhanden sind.

Theoretische Fahrerlaubnisprüfung am PC – der Prototyp kommt in Fahrt

Nach inzwischen rund zwei Jahren intensiver Recherche und kritischer Analyse konnten von der interdisziplinären EEG (Evaluierungs- und Entwicklungsgruppe) erstmals neue Fragetypen für eine mögliche Serienreife gemeinschaftlich entwickelt werden. Bis voraussichtlich Ende 2006 wird die argeTP21 in enger Kooperation mit dem VdTÜV sowie allen technischen Prüfstellen in ständiger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Revision sowie eine belastbare Evaluierung bisheriger Theorie-Bestandsfragen abgeschlossen haben. Über weitere Schritte und Fortentwicklungen, so sie vom BMVBS angestrebt werden, wird zu gegebener Zeit zu entscheiden sein.

Nicht zuletzt dank seiner internationalen Kontakte ist es dem VdTÜV gelungen, auch den erweiterten Dialog mit EU-Kollegen (GB, NL) zu eröffnen und den wichtigen internationalen Fachaustausch zu organisieren. Obwohl bei diesen europäischen Nachbarn wie auch bei vielen weiteren schon seit Jahren die Theorieprüfungen am PC erfolgreich praktiziert werden, ist das Interesse an den praktischen Fortschritten und Visionen in Deutschland, wo diese Art von Prüfung bislang nur vereinzelt angeboten wird, immens hoch.

Fahrerfänger werden besser vorbereitet

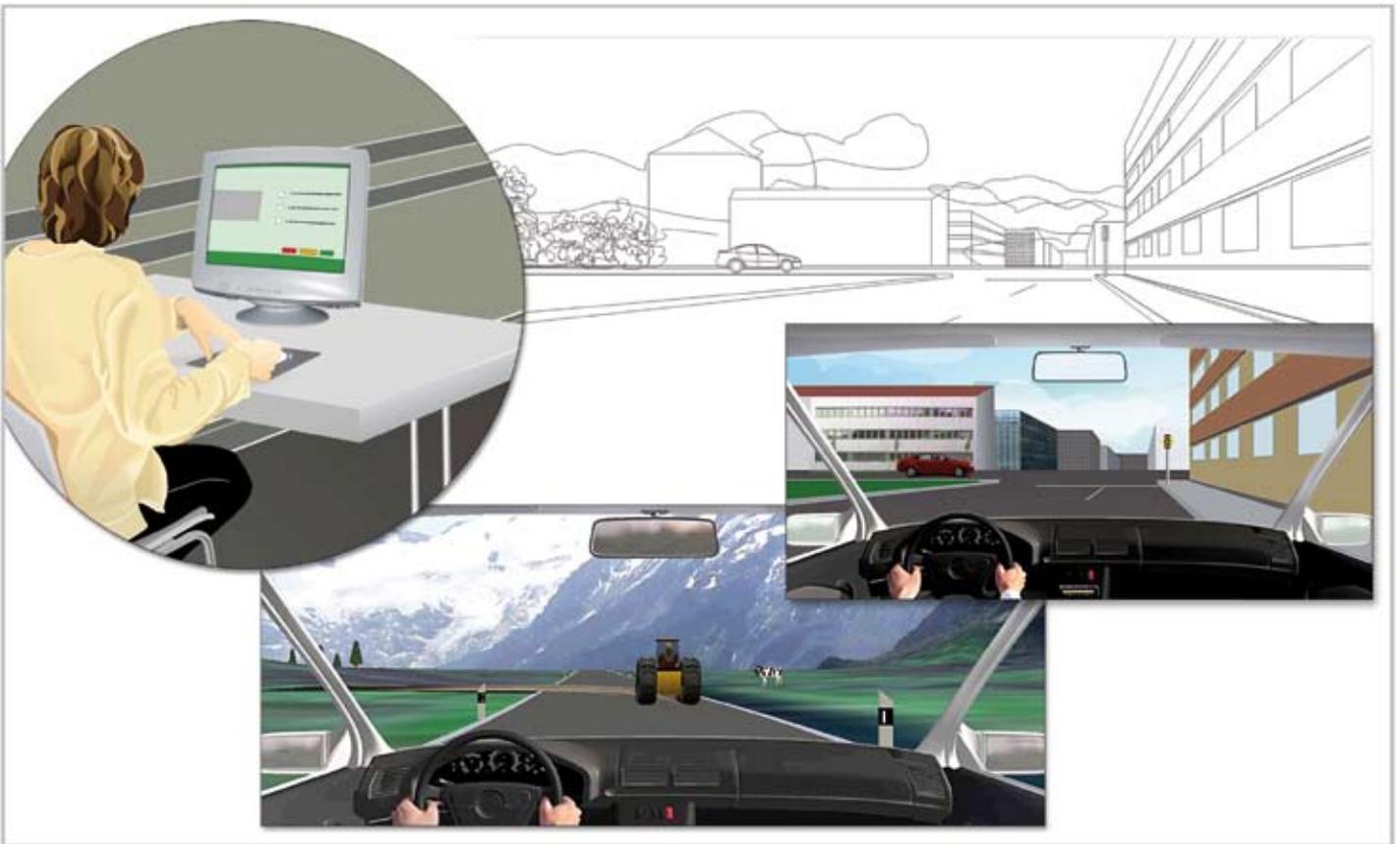
Um das übergreifende Ziel der Optimierung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung, die Senkung der Unfallzahlen von Fahrerfängern, zu erreichen, werden inhaltliche und methodische Verbesserungen an der Prüfung vorgenommen. Die inhaltliche Optimierung bezieht sich zum einen auf die in einer Aufgabe dargestellten Verkehrssituationen: Es sollen verstärkt solche Verkehrssituationen dargestellt werden, die sich als typische Unfallsituationen von Fahrerfängern erwiesen haben. Diese Unfallschwerpunkte können empirisch anhand von Unfalldatenbankanalysen ermittelt werden. Durch die Aufnahme der Unfallschwerpunkte in die theoretische Fahrerlaubnisprüfung wird eine theoretische Beschäftigung mit ihnen in die Theorieausbildung sozusagen vorverlagert. Damit verbindet sich die Hoffnung, dass Fahrerfänger auf wichtige Gefahrensituationen des Straßenverkehrs besser vorbereitet sind, als dies bei der herkömmlichen Prüfungspraxis der Fall war. Eine zweite Möglichkeit der inhaltlichen Optimierung besteht darin, die kognitiven, also die Erkenntnis betreffenden Anforderungen der Prüfung, an die tatsächlichen kognitiven Anforderungen im Straßenverkehr anzunähern.

Zu den Prozessen, die für die Gefahrenabwehr bzw. eine angemessene Reaktion auf Gefahren wichtig sind, zählen vor allem die Verkehrswahrnehmung, die kognitive Verarbeitung von Verkehrsinformationen und die zu treffenden Verhaltensentscheidungen. Ist der Fahrerlaubnisbewerber gezwungen, in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung die gleichen grundlegenden kognitiven Fähigkeiten nachzuweisen, wie er sie später in der Verkehrspraxis beherrschen muss, so trägt dies dazu bei, dass diejenigen Bewerber, die noch nicht über das notwendige Handlungswissen verfügen, bereits in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung identifiziert und zu gezielte(re)m Lernen bzw. Üben angeregt werden können.

Die methodischen Verbesserungen beziehen sich zum einen auf die bildgestützte Darstellung von Verkehrssituationen in Form von Virtual-Reality-Sequenzen (VR), die in ihrer Komplexität dem Ausbildungsstand von Fahrerfängern angepasst werden können. Die Nutzung solcher VR-Sequenzen eröffnet die Chance, durch eine kontrollierte und wenig aufwändige Variation der situativen Bedingungen bei der Aufgabendarbietung nicht nur das Wissen der Bewerber an sich, sondern auch ihre Transferleistung bei der Anwendung des Gelernten auf neue Situationen zu erfassen. Eine weitere methodische Verbesserung besteht darin, dass sowohl vorhandene Aufgaben als auch die zu entwickelnden Aufgaben des neuen Typus einer kontinuierlichen Evaluation unterzogen werden, um ihre psychometrische Qualität zu sichern.

Ständiger Austausch auf europäischer Ebene

Das Bestreben, die theoretische Fahrerlaubnisprüfung auf mehreren Ebenen zu verbessern, erfordert die fortan grundsätzliche Zusammenarbeit eines interdisziplinären Teams, dem neben den Mitgliedern verschiedener Behörden, Unternehmen und Verbände auch Vertreter der Wissenschaft angehören sollten. Bei den beteiligten Unternehmen, aber auch in der Politik und in der Öffentlichkeit, muss eine breite Akzeptanz für das Optimierungsvorhaben geschaffen werden. Außerdem ist ein ständiger Austausch auf europäischer Ebene von entscheidender Bedeutung für das Projekt, da aus einem solchen Austausch einerseits Anregungen für einzelne Optimierungsschritte erwachsen können und sich andererseits der Erfolg der Optimierungsbemühungen am internationalen Vergleich messen lassen muss.



Der altbekannte Prüfungsbogen hat bald ausgedient:
In Zukunft werden die Antworten über eine Multimedia-Oberfläche eingegeben



Mit Kompetenz: der VdTÜV als Dienstleister

Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

Mit Kompetenz: der VdTÜV als Dienstleister

„Der VdTÜV hat mit dem Gremienportal seiner Gremienarbeit ein modernes Gesicht gegeben.“

Das VdTÜV-Gremienportal – einfacher informieren, kommunizieren und zusammenarbeiten

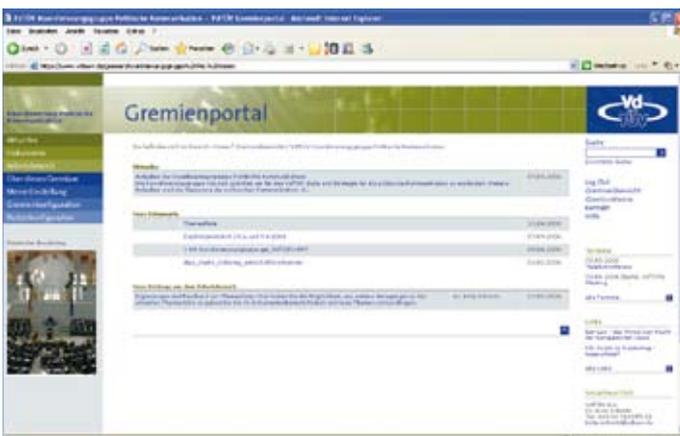
Der technisch-wissenschaftliche Erfahrungsaustausch von Sachverständigen und Experten hat im VdTÜV eine lange Tradition und ist auch heute eine wichtige Säule der Verbandsarbeit. Der VdTÜV organisiert Erfahrungsaustausch, unterstützt die Federführenden bei der Planung der Sitzungen, verteilt die Beratungsunterlagen und bereitet die Ergebnisse auf. Für viele Fachgebiete bietet der VdTÜV spezifische Informationsreihen an. Diese Flut an Dokumenten und Information lässt sich weder per Papier noch per E-Mail angemessen verteilen und verwalten.

Der VdTÜV hat daher als maßgeschneidertes Werkzeug zur Gremienunterstützung ein personalisiertes Portal eingeführt, das für jedes Gremium einen geschützten virtuellen Raum zur Verfügung stellt. Dieser Raum lässt sich ganz nach den Bedürfnissen des Gremiums einrichten: Hier liegen alle gremienrelevanten Dokumente und Sitzungsunterlagen, die Termine und Links auf Inhalte, die für das Gremium von Bedeutung sind, ebenso wie eine Übersicht über die Mitglieder und ihre Kontaktdaten. Im Gremienraum können die Mitglieder auch zwischen den Sitzungen Dokumente weiterentwickeln, abstimmen und diskutieren. Die Gremienmitglieder können Inhalte finden, indem Sie entweder durch den Raum navigieren oder gezielte Suchbegriffe eingeben. Über Neuerungen und aktuelle Dokumente im Gremienportal können sich die Mitglieder gezielt per E-Mail informieren lassen. Dabei können sie selbst entscheiden, in welcher Frequenz sie benachrichtigt werden und ob sie die Dokumente auch als E-Mail-Anhang bekommen möchten.

Seit Anfang 2006 ist das Gremienportal online, schon im März 2006 wurden mehr als 60 Leitstellen, Arbeitskreise, Ausschüsse und Interessengemeinschaften durch das Portal unterstützt. Für viele dieser Gremien liegt die Archivierungspflicht der relevanten Dokumente beim VdTÜV. Die Dokumente werden daher VdTÜV-intern in einem Dokumenten-Management-System abgelegt, das eine revisionssichere Archivierung ermöglicht. Das Portal greift auf diese Dokumente für die einzelnen Gremien zurück.

Der VdTÜV hat mit dem Gremienportal seiner Gremienarbeit ein modernes Gesicht gegeben. Durch die einfachen Möglichkeiten einer gemeinsamen Arbeit an Dokumenten, einem schnelleren Zugriff auf relevante Inhalte, eine durchgängige Prozessoptimierung und weniger Medienbrüche kann die Arbeit effizienter gestaltet und Kosten reduziert werden. Die Vollständigkeit der relevanten Inhalte bieten eine höhere Informationssicherheit. Ein zielgerichteter Zugriff auf alle verbandsrelevanten Inhalte und eine komfortable Suche gewährleisten eine größere Transparenz.

Das neue Gremienportal ist nur der Anfang: Im nächsten Schritt entwickelt der VdTÜV eine Plattform, die für alle Mitarbeiter der Mitgliedsorganisationen personalisierte Informationen bereithält.



Direkt nach dem Anmelden stehen Ihnen alle relevanten Informationen auf einen Blick zur Verfügung

Der VdTÜV konzentriert seine Kräfte in Berlin

Der Verband der Technischen Überwachungs-Vereine hat Ende 2005 die Zusammenführung seiner beiden Geschäftsstellen am Sitz des Verbandes in Berlin abgeschlossen. Die gleichzeitige Aufgabe der über 30 Jahre genutzten Geschäftsstelle in Essen komplettiert die Entwicklung zur ungeteilten Präsenz des VdTÜV in der Hauptstadt. Der Verband setzt damit ein klares Zeichen zum Stellenwert der politischen Interessenvertretung als eine seiner zentralen Aufgaben.

Vorteile der Standortausrichtung nach Berlin

Die Vorteile dieser Standortausrichtung für die Mitglieder sowie für Politik und Verwaltung liegen auf der Hand: Der Prozess der politischen Kommunikation, von der verbandsinternen Positions- und Strategiebestimmung, über die Netzwerkpflege, die Politikberatung und Unterstützung der Verwaltung, bis hin zur Kampagnenführung des VdTÜV, kann nun mit dem gesamten Fachwissen des Verbandes am Sitz der Regierung zielgenau ausgerichtet werden. Die Kompetenz des VdTÜV in Berlin ist für die Bundespolitik, die Verwaltung und die Medien noch „greifbarer“ geworden. Darüber hinaus ermöglicht die zusammengeführte Geschäftsstelle ein deutlich effizienteres, kostenreduziertes Zusammenarbeiten seiner Mitarbeiter. Die kurzen Wege fördern den fachlichen Austausch, die Projektarbeit, die kurzfristige Absprache und Problemlösung, sowie das Teaming und Wir-Gefühl auch über die Abteilungsstrukturen hinweg.

Der Verband von gestern bis heute

Die bedeutende und bedeutsame Veränderung der Geschäftsstellenstruktur stellt für den Verband und viele seiner Mitarbeiter eine nicht unerhebliche Zäsur dar. Sie ist in der Geschichte des Verbandes gleichwohl kein singuläres Ereignis. Die Historie der Verbandsgeschäftsstelle des VdTÜV und seiner Vorgängerorganisationen ist durch regelmäßige Standortveränderungen geprägt, was folgender, 1934 einsetzender Abriss belegt:

- › Im Rahmen der Zusammenlegung der Geschäftsstellen des Allgemeinen Verbandes Deutscher Dampfkessel-Überwachungs-Vereine und des Zentral-Verbandes Preußischer Dampfkessel-Überwachungs-Vereine wird diese im April 1934 zum Sitz der Regierung nach Berlin an den Kurfürstendamm 165/166 verlegt.
- › Im März 1936 geht aus dem Allgemeinen Verband der Reichsverband der Technischen Überwachungs-Vereine hervor. Dieser erwirbt für

seine Geschäftsstelle zum April 1939 ein Grundstück mit dazugehöriger Villa in der Hagenstraße 56 in Schmargendorf, im heutigen Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. 1951 wird diese Villa zugunsten des TÜV Berlin aufgegeben.

- › Nach dem Zweiten Weltkrieg ist eine Vertretung der Interessen der Mitglieder der amerikanischen und britischen Besatzungszone aus Berlin nicht möglich. Die Interessen der TÜV-Unternehmen aus der Bizone werden ab 1945 in der Lessingstraße 10 in Hamburg-Altona und ab Februar 1949 im Hauptverwaltungsgebäude des TÜV Essen in der Herkulesstraße 1-5 wahrgenommen. Im März 1949 wird dann die Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine gegründet.
- › In der Folge hat eine Ausweitung der Aufgaben mit der damit verbundenen Aufstockung des Personals mehrmals den Umzug in größere Büroeinheiten innerhalb der Stadt Essen zur Folge: Im Juni 1953 wechselt der Verband in die Huyssenallee 54-56 und von dort im Juli 1965 in die Rottstraße 17. Nach der zwischenzeitlichen Nutzung von zwei weiteren Außenbüros erfolgt im Oktober 1974 die Anmietung eines durch die Alters- und Hinterbliebenenversorgungsstelle der TÜV errichteten Gebäudes in der Kurfürstenstraße 56.
- › 1984 wird am Sitz der Bundesregierung ein „Büro Bonn“ am Langen Grabenweg in unmittelbarer Nähe des ZDF eingerichtet. Ein 1986 beschlossener aktualisierter Aufgabenkatalog für den Verband zielt insbesondere auf die verstärkte Interessenwahrnehmung im politischen Raum. Organisatorisch mündet dies in eine Aufstockung der Mitarbeiteranzahl und einen Umzug der Bonner Geschäftsstelle in die Reuterstraße 159.
- › Die zunehmenden Recht setzenden Aktivitäten der damaligen Europäischen Gemeinschaften auf den Arbeitsgebieten der Technischen Überwachungs-Vereine erfordern eine zusätzliche Ausrichtung der Interessenvertretung des Verbandes auf die EG. In der Folge werden ab Mai 1989 die wachsenden Informations- und Beratungsleistungen mit Hilfe einer dafür eröffneten VdTÜV-Repräsentanz in Brüssel koordiniert. Auch diese wechselt zweimal ihre Adresse und ist heute in der Rue Jacques de Lalaing 4 zu Hause.
- › Im Oktober 1999 eröffnet der Verband nach 60 Jahren erneut eine Geschäftsstelle am Sitz der Regierung in Berlin unter gleichzeitiger Aufgabe des Büros in Bonn. Der dann angestrebte Wechsel des Verbandssitzes von Essen nach Berlin erfolgt mit Eintrag im Vereinsregister des Amtsgerichts Charlottenburg im Oktober 2003.



Der VdTÜV in Berlin

> Im Jahr 2004 wird der Umzug der Geschäftsstelle Essen nach Berlin beschlossen. Die dadurch notwendig gewordene Ausweitung der VdTÜV-Büroflächen in der Hauptstadt zieht eine Neuvermietung und einen Umzug innerhalb von Berlin-Mitte in die aktuell genutzte Immobilie nach sich. Im November 2005 erfolgt schließlich der Umzug der Essener Geschäftsstelle an den Sitz des Verbandes in die Geschäftsräume an der Spree.

Diese Kurzübersicht über die Standortgeschichte der Verbands-Geschäftsstelle verdeutlicht, dass die Ausrichtung der Geschäftsstellen-Struktur des VdTÜV immer wieder auch der geografischen Nähe zu den politischen Entscheidungsträgern folgte.

Der Umzug

Mit dem letzten Entwicklungsschritt dieser Standortgeschichte war auch eine logistische Herausforderung verbunden. Der vorgezogene Umzug von Archiv und Server, die notwendige Erweiterung der Büroflächen in der Friedrichstraße, die zeit- und punktgenaue Zuweisung von Sachmitteln aus der Essener Geschäftsstelle, die Definition und Installation der IT- und Software-Landschaft einschließlich der Telefonie, die entsprechende Anbindung der auch über ein Homeoffice verbundenen Mitarbeiter, bis hin zur erfolgreichen Suche eines Standortes für den Dampfkessel, der im Entree-Bereich der Geschäftsstelle in Essen zur Schau gestellt war – alles wurde vom eingesetzten Umzugs-Projektteam sorgfältig vorbereitet.

Eine exzellente Feinplanung aber ist bekanntermaßen immer nur so gut wie ihre Umsetzung, die für bestimmte Leistungspakete von externen Dienstleistern eingekauft werden musste. Nach dem Umzug entwickelte sich daher kurzerhand eine Art Tauschbörse für fehlgeleitete Aktenordner, vertauschte Umzugskisten und falsch zusammengebaute Schränke. Alle betroffenen Kolleginnen haben die Situation mit der notwendigen Prise Humor genommen!

Dies weist auf die Tatsache hin, dass die Arbeitsatmosphäre in der gemeinsamen Geschäftsstelle bereits kurz nach dem Umzug als sehr positiv empfunden wurde. Und so zeigt der – zugegebenermaßen hinkende – Vergleich der Zusammenführung des VdTÜV in Berlin mit der deutschen Einheit überhaupt keine Parallelen. Während sich „Wessis“ und „Ossis“ bei der deutschen Einheit in den Armen lagen, der Prozess

des Zusammenwachsens nach eineinhalb Jahrzehnten allerdings immer noch nicht abgeschlossen ist, ist es beim VdTÜV gerade umgekehrt: Der verständlichen emotionalen Zurückhaltung der langjährigen Essener Kollegen vor dem Umzug nach Berlin folgte eine herzliche Aufnahme und eine damit rasch geglückte Integration der „Wessis“ aus Essen bei den „Ossis“ in Berlin. Auch aus dieser Sicht ist das Projekt Umzug vollauf geglückt.

Zurzeit weisen die räumlichen Kapazitäten des Verbandes neben Büros für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Platz für Praktikanten und studentische Hilfskräfte insbesondere einen zweiten, großen Sitzungsraum aus, der für knapp 30 Personen zugeschnitten ist und den Bedarf für Sitzungen sehr gut abdeckt. In der Planung ist eine kleine Präsenzbibliothek, die allen Mitarbeitern Gelegenheit gibt, Loseblattwerke, Gesetzestexte, die Publikationen des Verbandes und gebundene Zeitschriften einzusehen und für die Arbeit zu nutzen.

Der VdTÜV ist nicht nur eine gute Adresse, er hat auch eine

Die Verbandsgeschäftsstelle in der Friedrichstraße 136/Schiffbauerdamm 1 befindet sich in einer repräsentativen Immobilie in Berlin-Mitte am geschichtsträchtigen Bahnhof Friedrichstraße direkt an der Spree. Sie liegt im Zentrum des politischen Berlins in der Nähe des Reichstages und des Kanzleramtes, der Bezugsministerien des Bundes, der Fraktionen und Abgeordneten, der Bundespressekonferenz und zahlreichen Verbänden. Und sie liegt schließlich im Mittelpunkt des kulturellen Berlins zwischen Deutschem Theater, Berliner Ensemble, Friedrichstadt-palast, dem Kabaret „Die Diestel“, Metropol und Tränenpalast.

„Sichere Kleintransporte“ – auf dem Weg zu einem neuen Branchenstandard

Mit der Unterzeichnung der europäischen Charta für Verkehrssicherheit im April 2004 in Dublin verpflichtete sich der VdTÜV, mit zusätzlichen freiwilligen Angeboten einen Beitrag zur Senkung der Zahl der Verkehrstoten in Europa zu leisten.

Zügig begann die Umsetzung dieser Selbstverpflichtung: Mit dem Zertifikat „Sicherer Busbetrieb“ konnte ein überzeugendes Instrument geschaffen werden, das zunächst Reisebus-Unternehmen – später auch Betrieben des ÖPNV – mit Hilfe eines ganzheitlichen Zertifikats zu einem erheblichen Plus an Sicherheit verhilft. Zufrieden sind nicht nur die Busreisenden, sondern auch die zertifizierten Unternehmen, da sie sich als „Sicherer Busbetrieb“ in der Branche klar hervorheben.

Ein ganzheitliches Zertifikat, das den Menschen, den Betrieb und die Technik gleichermaßen im Blick hat, ist auch der Ansatz eines weiteren Projekts, mit dem der VdTÜV die europäische Charta umsetzt. Im Mittelpunkt steht eine weitere Risikogruppe des Straßenverkehrs: die Kleintransporter. Nicht nur unter anderen Verkehrsteilnehmern, auch in der öffentlichen Diskussion gelten Kleintransporter zunehmend als Gefahr und Verursacher schwerster Unfälle. Unfallstatistiken belegen diese Wahrnehmung.

Verkehrssicherheit und Marktvorteil

Ein Lösungsansatz, der momentan vom VdTÜV gemeinsam mit dem TÜV Hessen erarbeitet wird, sieht ein freiwilliges Zertifizierungsverfahren „Sichere Kleintransporte“ vor. Das Ziel dieses Zertifikats ist die Verminderung des Unfallrisikos bei Kleintransportern. Gleichzeitig soll eine Steigerung der Systemqualität in der Branche erreicht werden und sich schließlich ein neuer Branchenstandard etablieren. Ähnlich wie beim Zertifikat „Sicherer Busbetrieb“ werden sich zwei wesentliche Effekte einstellen: Die Verkehrssicherheit könnte gesteigert und den zertifizierten Unternehmen zusätzlich ein deutlicher Marktvorteil verschafft werden.

Alle sicherheitsrelevanten Faktoren Mensch, Technik und Organisation stehen im Mittelpunkt des Zertifikats, das auf Basis einer freiwilligen Selbstverpflichtung an Unternehmen, wie z. B. Spediteure oder Kurierdienste, vergeben wird. Der Nutzen liegt auf der Hand: Die Fahrer werden qualifiziert und sicherheitsrelevante Betriebsabläufe im Unternehmen optimiert, was zu einer Kostensenkung führt. Der Unternehmer erhält

eine Orientierung bei der Neubestellung von Fahrzeugen und trägt zu einer höheren Marktdurchdringung technischer Innovationen bei Kleintransportern bei.

Ein Gütesiegel „Sicherer Kleintransporter“ wird von Kunden und Verkehrsteilnehmern deutlich wahrgenommen. Eine weitere Bürokratisierung durch ordnungspolitische Maßnahmen, wie z. B. gezielte Geschwindigkeitsbegrenzungen, werden überflüssig. Darüber hinaus setzt das Zertifikat einen neuen Branchenstandard für Qualität und Sicherheit.

„Pflichtpunkte“ und „Zusatzpunkte“ im Audit

Das Zertifikat wird nach einem Zertifizierungsaudit vergeben, die Verlängerung erfolgt durch Wiederholungsaudits im jährlichen Turnus. Beim Zertifizierungsaudit findet eine Überprüfung der drei sicherheitsrelevanten Faktoren anhand eines definierten Kataloges aus Systemkriterien statt. Bei einer Vorortüberprüfung sichtet der Auditor relevante Dokumente und unterzieht stichprobenartig die Kleintransporter einer Sichtprüfung. Danach schreibt der Auditor einen Auditbericht und gibt Hinweise zur Verbesserung des Sicherheitsstatus. Werden alle Kriterien erfüllt, wird das Zertifikat vergeben.

Alle Kriterien des Kataloges werden mit Punkten bewertet. „Pflichtpunkte“ müssen auf alle Fälle erfüllt sein, darüber hinaus können noch so genannte „Zusatzpunkte“ erworben werden. Je Kriterium müssen mindestens 70 Prozent erzielt werden. Das Zertifikat erhält ein Betrieb dann, wenn eine Mindestgesamtpunktzahl im Audit erreicht wurde.

Die Experten aus TÜV und dem VdTÜV sind überzeugt, dass sich das Zertifikat „Sichere Kleintransporte“ am Markt durchsetzen wird. Durch den systemischen und ganzheitlichen Ansatz ist es in der Lage, bereits kurzfristig Wirkung zu erzielen und Risiken nachhaltig zu reduzieren. Das Thema hat in der Öffentlichkeit einen hohen Grad an Aufmerksamkeit erreicht, weshalb Verbände und Politik einen hohen Branchenstandard unterstützen. Technische Innovationen werden schneller umgesetzt und die Unternehmen durch die Freiwilligkeit und der marktorientierten Ausrichtung des Zertifikats zur regen Teilnahme ermuntert. Die hohe Qualität ist gesichert: Dafür stehen die führenden deutschen Organisationen für technische Überwachung.

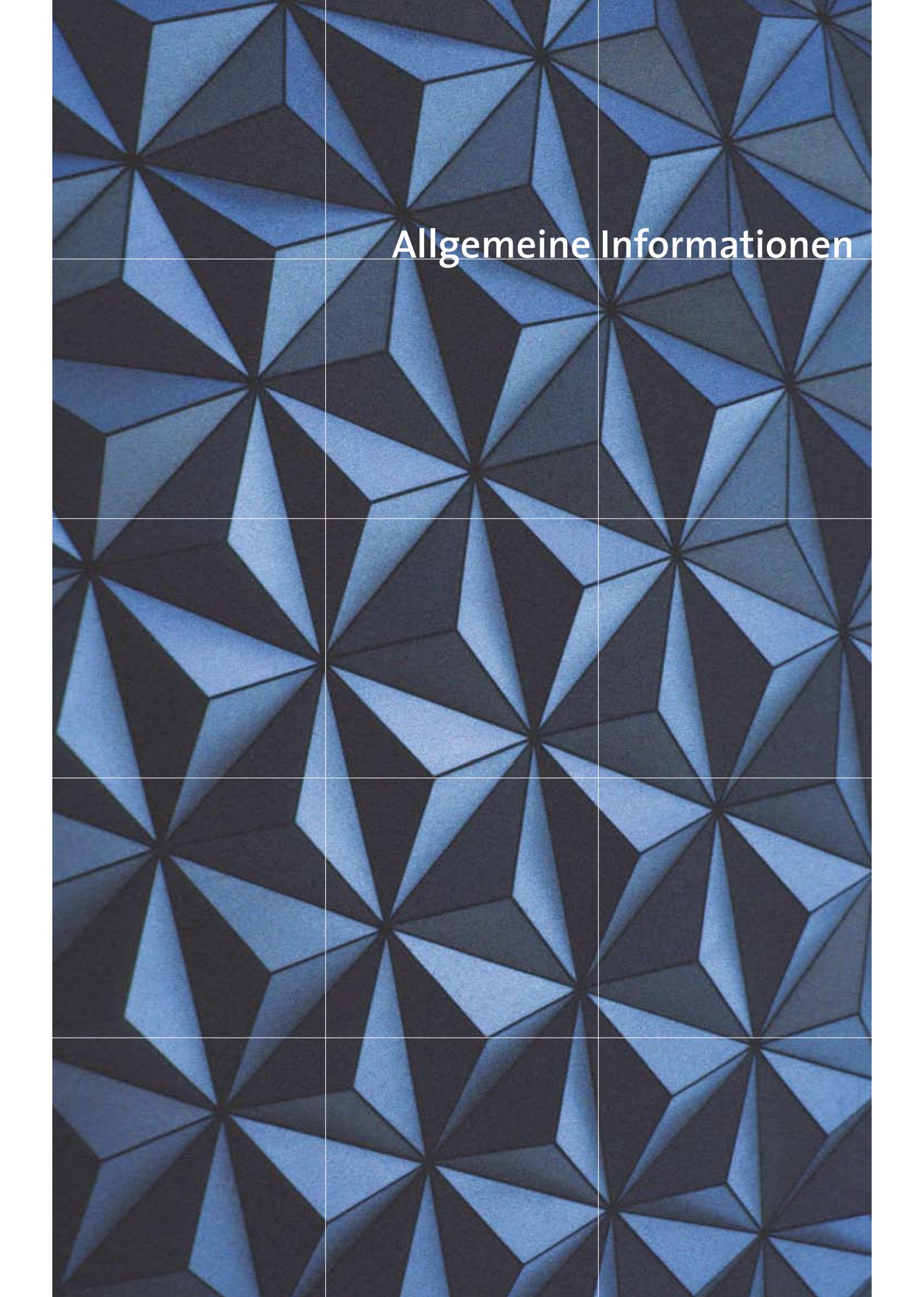


Meinungsaustausch zwischen Hans-Joachim Voss (VdTÜV) und Bundesminister Dr. Manfred Stolpe auf der Jahreshauptversammlung der Deutschen Verkehrswacht 2005

Fahrer			
1	Fahrerlaubnis	Verfügen die eingesetzten Fahrer über die entsprechende Fahrerlaubnis? Verlängerungen und Unterweisungen?	P
2	Fahrerschulungen und Sicherheitstrainings	Anzahl u. Durchführung v. Schulungen (Ladungssicherung). Welche Intervalle liegen vor? Schulung aller Fahrer alle zwei Jahre? Nachvollziehbarkeit anhand der Nachweise	P
Kleintransporter			
3	Prüfintervalle für HU, AU und SP	Planung, Dokumentation und Stichprobenkontrolle der Plaketten, Mängelstatistik	P
4	Technische Sicherheit	Entspricht die technische Ausstattung der Fahrzeuge dem gesetzlichen Mindeststandard oder sind darüber hinaus zusätzliche Sicherheitstools vorhanden?	P
Organisation/Unternehmen			
5	Lenk- u. Ruhezeiten	Werden Unregelmäßigkeiten/Überschreitungen der Lenkzeit durch den Unternehmer/Disponent zielgerichtet weiterverfolgt?	P ja=1 nein=0
6	Fahrerunterweisung	Erfolgt eine regelmäßige Schulung/Unterweisung der Fahrer zur Einhaltung der EG-Sozialvorschriften, STVO und sonstiger relevanter Gesetze, Richtlinien, Verordnungen?	Z ja=1 nein=0

Beispiel für einen Kriterienkatalog „Sichere Kleintransporte“

Mit Kompetenz der VdTÜV als Dienstleister



Allgemeine Informationen

Die Mitglieder des VdTÜV

Technische Überwachungs-Vereine



TÜV SÜD AG

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

TÜV Bayern Hessen Sachsen Südwest e. V.

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



TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH

Rüdesheimer Straße 119, 64285 Darmstadt
Tel.: 06151 600-0, Fax: 06151 600-600
www.tuev-hessen.de



TÜV Saarland e. V.

Am TÜV 1, 66280 Sulzbach
Postfach 1361, 66274 Sulzbach
Tel.: 06897 506-0, Fax: 06897 506-102
www.tuev-saar.de



TÜV Nord e. V.

Große Bahnstraße 31, 22525 Hamburg
Tel.: 040 8557-0, Fax: 040 8557-2295
www.tuev-nord.de

TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e. V.

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



RWTÜV e. V.

Kronprinzenstraße 30, 45128 Essen
Tel.: 0201 1252-0, Fax: 0201 1252-145
www.rwtuev.de



TÜV Thüringen e. V.

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

Industrie



BASF Aktiengesellschaft

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



INFRACOR GmbH

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



DOW Olefinverbund GmbH

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

Organisationsplan des VdTÜV

Mitgliederversammlung			
Präsidium Vorstand			
Geschäftsführer Dr. Klaus Brüggemann <i>Martina Czwiellung</i>			
Geschäftsbereich 1 Politik, Recht, Europa RA Rainer Gronau <i>Martina Czwiellung</i>	Geschäftsbereich 2 Anlagentechnik, Arbeitswelt, Systemsicherheit Jochem Graßmuck <i>Karin Loomann</i>	Geschäftsbereich 3 Fahrzeug und Mobilität Hans-Joachim Voss <i>Yasemin Caliskan</i>	Geschäftsbereich 4 Verbandsmanagement Dirk Günther <i>Inga Kraeßke</i>
Nationales Recht, Europarecht RA Rainer Gronau Umweltpolitik, Zukunftsthemen, Bildungspolitik, Medizinprodukte, Wissensmanagement Dr. Birte Schmitz Europapolitik, Akkreditierungs-/Zertifizierungsgrundlagen, Geräte- und Produktsicherheit Daniel Pflumm	Berechnung, Werkstoffe, Schweißtechnik, Schadensanalysen, Bauteilprüfung, Registrierung GPSG, Dampfkesselanlagen Ingo Blohm Druckgasanlagen, Druckbehälteranlagen, Werksrohrleitungen, Gefahrguttransporte, Rohrfernleitungen, Tankanlagen, Brand- und Ex-Schutz, Registrierung GGVSE, wassergefährdende Stoffe Dr. Hermann Dinkler Kernteknik, Röntgenanlagen, Strahlenschutz Hermann-Josef Staudt Aufzüge, Fördertechnik, Maschinen, Elektrotechnik, EMV, Gebäudetechnik, Arbeitsschutz, Arbeitsmedizin, Werkzeuge und Geräte Ernst-August Siekhans Anlagen- und Betriebssicherheit, Systemsicherheit, technischer Umweltschutz Jochem Graßmuck Merkblätter, Zertifikate, Datenbanken zu > Bauteilen, Werkstoffen > Herstellern > Schweißzusatzstoffen > Schadensmeldungen Ursula Weisgerber	Fahrzeugtypgenehmigung, Fahrzeugbegutachtung, Fahrzeugüberwachung Hans-Joachim Voss Fahrerlaubnis, Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) Dr. Bernhard F. Reiter Gefahrguttransporte Dr. Hermann Dinkler Dienstleistungen/Produkte, Fahrzeugumwelttechnologien, Innovation Hans-Joachim Voss	TÜVIS, Regelwerke, Merkblätter, Mediengestaltung Claudia Damhorst Sigrid Wegner Gebühren und Entgelte, Rahmenabkommen, Betriebswirtschaftliche Dienste Clemens Rolfes Finanzbuchhaltung, Gehaltsabrechnung, Reisekosten, Personalverwaltung Rainer Schulz Telefonzentrale, Empfang, Registratur, Poststelle, Reisebuchung, Sitzungsbetreuung Yasemin Caliskan Martina Czwiellung Inga Kraeßke

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Johannes Näumann (Pressesprecher)
Pia Kathöfer

QM-Beauftragter

Clemens Rolfes

Büro Brüssel

Daniel Pflumm

Geschäftsstellen**AD-Verbände**

Ingo Blohm
Jochem Graßmuck

**Prüf- und Zulassungsstellen
Gefahrgut tanks**

Dr. Hermann Dinkler

Technische Sekretariate

Notified Bodies
national | europäisch

- > Aufzüge
- > Druckgeräte
- > Ex-Schutz
- > Medizinprodukte

Ingo Blohm
Dr. Hermann Dinkler
Jochem Graßmuck
Ernst-August Siekhans
Dr. Birte Schmitz

VAwS

- > Koordinierungskreis
- > Erfahrungsaustausch
PÜZ-Stellen

Dr. Hermann Dinkler

Stand 06.2006

Gremienvertretungen

Mitarbeiter der VdTÜV-Geschäftsstelle als Interessenvertreter der VdTÜV-Mitglieder in externen nationalen und in internationalen Gremien

Amtliche und behördliche nationale Gremien

Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS)

Hauptausschuss	Jochem Graßmuck
Koordinierungsgremium	Jochem Graßmuck
UA 1 „Allgemeines und Grundlagen“	Jochem Graßmuck
> AK „Begriffe“	Dr. Hermann Dinkler
> AK „Prüfungen“	Dr. Hermann Dinkler
UA 5 „Brand- und Explosionsschutz“	Dr. Hermann Dinkler
> AK „Biokraftstoffe“	Dr. Hermann Dinkler
> AK „Prüfung, befähigte Person“	Dr. Hermann Dinkler
> AK „Überführung der ExRL“	Dr. Hermann Dinkler
UA 6 „Aufzugsanlagen“	Ernst-A. Siekhans
> AK „Prüfungen“	Ernst-A. Siekhans

Ausschuss für Rohrfernleitungen (Afr)

> AG „Anhang D“	Dr. Hermann Dinkler
> AG „Sachverständige“	Dr. Hermann Dinkler

AG Praktische Prüfung

Dr. Bernhard F. Reiter

AG Theoretische Prüfung

Dr. Bernhard F. Reiter

AK Erfahrungsaustausch zu § 19

Abs. 3 und 29 StVZO (AKE) Hans-Joachim Voss

AK Fahrerlaubnisfragen (AK-FF)

Dr. Bernhard F. Reiter

A-Tank/Technik des Gefahrgut-Verkehrs-Beirats beim BMV (ATT)

Dr. Hermann Dinkler

Ausschuss für technische Arbeitsmittel und Verbraucherprodukte (AtAV)

Jochem Graßmuck

Beirat Lagerung und Transport wasser-gefährdender Stoffe beim BMU (LTWS)

AK „Änderung des WHG“ Dr. Hermann Dinkler

Dr. Hermann Dinkler

Beraterkreis des BMAS zur

> Aufzugs-Richtlinie	Ernst-A. Siekhans
> Druckgeräte-Richtlinie	Jochem Graßmuck
> Explosionsschutz-Richtlinie	Dr. Hermann Dinkler

Beraterkreis des BMAS zur

> Maschinen-Richtlinie	Ernst-A. Siekhans
> Richtlinie über physikalische Einwirkungen	Dr. Hermann Dinkler

Bund-Länder-Fachausschuss Fahrerlaubniswesen (BLFA-FE)

UA Fahrerlaubnisprüfung Dr. Bernhard F. Reiter

Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik (FKT)

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

Fachausschuss Kraftfahrwesen (FA-K)

Hans-Joachim Voss

Kerntechnischer Ausschuss (KTA)

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

Kommission Anlagensicherheit (KAS)

> AK SRA/SRB Richtwerte für
sicherheitsrelevante Anlagenteile und
sicherheitsrelevante Betriebsbereiche Jochem Graßmuck
> AK Tankläger Dr. Hermann Dinkler

Lenkungsgremium Zertifikat

Sicherer Busbetrieb (DVR) Hans-Joachim Voss

Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS)

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

Andere nationale Gremien

Arbeitsgemeinschaft Druckbehälter (AD)

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

Berufsgenossenschaften (BG) FA Bau

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

Bundes-ArGe für Sicherheit und Gesundheit (Basi)

Vorstand	Jochem Graßmuck
Mitgliederversammlung	Jochem Graßmuck

DECHEMA/GVC-Fachausschuss „Sicherheitstechnik in Chemieanlagen“

Jochem Graßmuck

Deutsche Akkreditierungsstelle Technik (DATEch)

Lenkungsausschuss	Jochem Graßmuck
-------------------	-----------------

Deutsche Elektrotechnische Kommission (DKE)

Technischer Beirat Konformitätsbewertung (TBKON)	Jochem Graßmuck
--	-----------------

Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (ATV-DVWK)

Fachausschuss „Wassergefährdende Stoffe“	Dr. Hermann Dinkler
> AG „Rückhaltevolumina“	Dr. Hermann Dinkler
> AG „Tankstellen für Kraftfahrzeuge“	Dr. Hermann Dinkler
> AG „Tankstellen für Schienenfahrzeuge“	Dr. Hermann Dinkler
> AG „Tankstellen für Luftfahrzeuge“	Dr. Hermann Dinkler
> AG „Unterirdische Rohrleitungen und Behälter“	Dr. Hermann Dinkler

Deutscher Ausschuss für Aufzüge

Ernst-A. Siekhans

Deutsche Verkehrswacht e. V.

Beirat	Dr. Klaus Brüggemann
Finanzausschuss	Dr. Klaus Brüggemann

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.

Ausschuss für Öffentlichkeitsarbeit	Johannes Näumann
-------------------------------------	------------------

Deutscher Verband für Schweißen und verwandte Verfahren (DVS)

Ingo Blohm

Deutsches Institut für Normung (DIN)

Deutscher Rat für Konformitätsbewertung im DIN (DINKonRat)	Jochem Graßmuck
Kommission Sicherheitstechnik im DIN (KS)	Jochem Graßmuck
NA Eisen und Stahl (FES)	Ingo Blohm
NA Kerntechnik (NKe)	
> FB 3 Reaktortechnik und Sicherheit	Hermann Staudt
NA Maschinenbau (NAM)	
> AA Aufzüge	Ernst-A. Siekhans
> AA Fahrtreppen	Ernst-A. Siekhans
> AA Hubarbeitsbühnen	Ernst-A. Siekhans
> AA Krane	Ernst-A. Siekhans
> AA Lagertechnik	Ernst-A. Siekhans
NA Qualitätsmanagement, Statistik und Zertifizierungsgrundlagen (NA 147 BR) Beirat	
> NA 147-00-01 AA	
Qualitätsmanagementsysteme	Clemens Rolfes
> NA 147-00-01-05 UA	
Grundgedanken und Begriffe	Clemens Rolfes
> NA 147-00-03 AA	
Zertifizierungsgrundlagen	Daniel Pflumm
> NA 147-00-01-05 UA	
Managementsysteme	Daniel Pflumm
NA Sicherheitstechnische Grundsätze (NASG)	
> Beirat	Dr. Hermann Dinkler
NA Schweißtechnik (NAS)	
> Beirat	Jochem Graßmuck
> NAS Förderkreis	Jochem Graßmuck
NAS AA 2/AG Q5	
> Abnahmefestlegungen für das Personal für Schweißen	Ingo Blohm

Deutsches Institut für Normung (DIN) – Fortsetzung –

NAS AA 4.1/AG Q2	
> Qualitätssicherung beim Schweißen	Ingo Blohm
NAS AA 4.3/AG A3	
> Schweißen im Anlagen-, Behälter- und Rohrleitungsbau	Ingo Blohm
NA Tankanlagen	
> Beirat	Dr. Hermann Dinkler
> AA Gefahrguttransporte	Dr. Hermann Dinkler

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

Dr. Hermann Dinkler

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

Jochem Graßmuck

EUROLAB Deutschland

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

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

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

Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS)

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

Gütegemeinschaft Tankschutz

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

Gemeinschaftskreis DVS/VdTÜV „Kunststoffe“

Ingo Blohm

Kommission Fahreignung (K-F)

Dr. Bernhard F. Reiter

Institut für Sachverständigenwesen (IfS)

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

Kommission Verkehrswesen (KV)

Hans-Joachim Voss

Kuratorium der Heilbronner Aufzugstage

Ernst-A. Siekhans

Nationales Komitee des International Council

for Pressure Vessel Technology (ICPVT)

Jochem Graßmuck

Stahlinstitut VDEh

Ingo Blohm

Trägergemeinschaft für Akkreditierung (TGA)

Gesellschafterversammlung

RA Rainer Gronau

Überwachungsgemeinschaft Chemieanlagen-Betreiber (ÜChem)

Vorstand

Jochem Graßmuck

Mitgliederversammlung

Jochem Graßmuck

Verband der Materialprüfungs- ämter (VMPA)

Dr. Klaus Brüggemann

Verein Deutscher Ingenieure (VDI)

VDI-Gesellschaft „Technische Gebäudeausrüstung“

> AK „Elektrotechnik“

Ernst-A. Siekhans

> AK „Aufzüge“

Ernst-A. Siekhans

> AK „Technische Sicherheit“

Jochem Graßmuck

Verein für Wasser-, Boden- und Lufthygiene

Mitgliederversammlung

Dr. Hermann Dinkler

VGB PowerTech e. V.

Mitgliederversammlung

Jochem Graßmuck

Vollversammlung der anerkannten Sachverständigen- organisationen nach VAWS

Dr. Hermann Dinkler

Koordinierungskreis der Sachverständigen- organisationen nach VAWS

Dr. Hermann Dinkler

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

Mitgliederversammlung

RA Rainer Gronau

Internationale Gremien

Comité Européen de Normalisation (CEN)

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

Commission Internationale des Examens de Conduite

Automobile (CIECA) Dr. Bernhard F. Reiter

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

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

EA European Co-operation for Accreditation

General Assembly Daniel Pflumm

EUROLAB/CEOC

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

Europäische Union (EU)

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

European-African Regional Committee (EARC) des ICPVT

Jochem Graßmuck

European Network for Inspection Qualification (ENIQ)

Deutscher Lenkungs-ausschuss ENIQ Hermann Staudt

Koordinierung der benannten Stellen zu

> Aufzugs-Richtlinie	Ernst-A. Siekhans
> Aktive Implantate-Richtlinie, Medizinprodukt-Richtlinie und In-vitro-Diagnostika-Richtlinie	Dr. Birte Schmitz
> Druckgeräte-Richtlinie, Richtlinie für einfache Druckbehälter	Jochem Graßmuck, Ingo Blohm
> Ex-Schutz-Richtlinie	Dr. Hermann Dinkler
> Maschinen-Richtlinie	Ernst-A. Siekhans

International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA)

WG 7 Electronically
Controlled Systems Hans-Joachim Voss

International Organization for Standardization (ISO)

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

Impressum

Herausgeber

Verband der Technischen Überwachungs-Vereine e. V.

Geschäftsführer: Dr. Klaus Brüggemann (verantwortlich)

Friedrichstraße 136, 10117 Berlin

Tel.: 030 760095-400, Fax: 030 760095-401

E-Mail: berlin@vdtuev.de

<http://www.vdtuev.de>

<https://www.vdtuev.de/gremien>

Geschäftsstelle Brüssel

Maison de l'Economie européenne

Rue Jacques de Lalaing 4, B-1040 Bruxelles

Tel.: 0032 2 5348277, Fax: 0032 2 5343110

E-Mail: daniel.pflumm@vdtuev.de

Redaktion

Johannes Näumann

Autoren

Ingo Blohm, Dr. Klaus Brüggemann,

Dr. Hermann Dinkler, Jochem Graßmuck,

Dirk Günther, Johannes Näumann,

Daniel Pflumm, Dr. Bernhard F. Reiter,

Dr. Hans-N. Rindfleisch, Dr. Birte Schmitz,

Ernst-August Siekhans, Hermann Staudt,

Hans-Joachim Voss

Konzeption und Design

mit freundlicher Genehmigung von
yellow too, Berlin

Layout und Gesamtherstellung

Claudia Damhorst

Bildnachweis

BILDSCHÖN, Berlin

JupiterImages, Tucson (USA)

TÜV Nord e. V., Hamburg

Vattenfall, Berlin

VdTÜV, Berlin/Brüssel

yellow too, Berlin

