



Jahresbericht 2004/2005

Verband der Technischen Überwachungs-Vereine e.V.

Jahresbericht 2004/2005

Verband der Technischen Überwachungs-Vereine e.V.



Inhaltsverzeichnis

Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

Mit Kompetenz: der VdTÜV informiert

*„Öffnung nach außen
und Stabilisierung
nach innen.“*

Editorial

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

Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

- 11 Professionelle Interessenvertretung – eine Verbandsaufgabe!
- 16 Vertretung der TÜV-Interessen auf Europäischem Parkett
- 18 Der VdTÜV als Interessekatalysator – von gemeinsamen Erfahrungen zu gemeinsamen Interessen
- 19 Wissensmanagement als Verbandsaufgabe
- 20 Modernes Verbandsmanagement und professionelle Dienstleistungen des VdTÜV
- 21 Im Dialog: der VdTÜV in der Öffentlichkeit

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

- 25 TÜV-Leitstelle Kerntechnik beim VdTÜV: 30 Jahre erfolgreiche Arbeit für Sicherheit und Umweltschutz
- 29 CIECA, VdTÜV und das Fahrerlaubniswesen: die Unterzeichnung der Europäischen Charta für Verkehrssicherheit am 6. April 2004 in Dublin – und ihre konsequente Umsetzung
- 31 Die Neustrukturierung des VdTÜV-Geschäftsbereichs „Anlagentechnik, Arbeitswelt, Systemsicherheit“
- 32 Die Arbeit des Ausschusses für Betriebssicherheit und seiner Arbeitsgremien
- 34 Akkreditierungsbedingungen von zugelassenen Überwachungsstellen (ZÜS)

Mit Kompetenz: der VdTÜV informiert

- 37 Die Weiterentwicklung der Abgasuntersuchungen
- 40 Auswirkungen der Änderungen der Betriebssicherheitsverordnung
- 41 Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie
- 42 Die EU Charta für Verkehrssicherheit

Allgemeine Informationen

- 45 Die Mitglieder des VdTÜV
- 46 Organisationsplan des VdTÜV
- 48 Gremienvertretungen



Das VdTÜV-Präsidium:

Prof. Dr.-Ing. Werner Hlubek, Dr.-Ing. Hans-N. Rindfleisch und Dr.-Ing. Peter Hupfer (v.l.)

Vorstand, Präsidium und Geschäftsleitung

Vorstand

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

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

Dr.-Ing. Peter Hupfer
TÜV Süddeutschland Holding AG
Stellv. Vorsitzender

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

Dr. rer. nat. Klaus-Dieter Röker
TÜV Nord Gruppe

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

Präsidium

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

Dr.-Ing. Peter Hupfer
TÜV Süddeutschland Holding AG

Dr.-Ing. Hans-N. Rindfleisch
TÜV Chemie Service GmbH TÜV Süd Gruppe

Geschäftsleitung

Dr. rer. nat. Klaus Brüggemann
Geschäftsführer

Dipl. Ing. Jochem Graßmuck

RA Rainer Gronau

Dirk Günther, M. A., Dipl. f. Wirt.

OIng. Dipl. Ing. Hans-Joachim Voss

Wir sind auf dem richtigen Weg!



Dr.-Ing. Hans-N. Rindfleisch

Nur wer sich ändert, wird bestehen – unter dieses Leitmotto kann man das Jahr 2004 für den Verband der TÜV im Nachhinein stellen. Änderungen nach innen und nach außen, in den Strukturen, und bei Themen und Aufgaben. Nach dem turnusgemäßen Ende der vierjährigen Amtsperiode von Prof. Dr.-Ing. Bruno O. Braun (TÜV RBBP), wurde mit Prof. Dr.-Ing. Werner Hlubek (RWTÜV), Dr.-Ing. Peter Hupfer (TÜV SÜD) und Dr.-Ing. Hans-Nicolaus Rindfleisch vom Industriemitglied Bayer im Mai 2004 ein neues Präsidium gewählt, das den in den Vorjahren begonnenen Veränderungsprozess weiter entwickelt hat.

Sowohl für unsere Mitglieder als auch unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter war 2004 ein spannendes, mit vielen Herausforderungen gespicktes Jahr. Wir haben viel erreicht bzw. auf den richtigen Weg gebracht. Die Standortfrage ist für Berlin entschieden, mit einer Dependence in Brüssel. Strukturanpassungen nach innen wurden durch die Festigung des Kerngeschäfts in den Geschäftsbereichen Anlagentechnik und Automotive durchgeführt, und die Neustrukturierung der beiden Bereiche Recht und Europafragen sowie Verbandsmanagement erfolgreich umgesetzt. Der finanzielle Rahmen für Umzug und Strukturanpassung wurde geschaffen.

Wir haben uns nach außen geöffnet, so dass der VdTÜV bei Politik, Regierung, Industrie und Presse aber auch bei den anderen Verbänden deutlich sichtbarer geworden ist. Dazu haben nicht nur die erfolgreichen Veranstaltungen wie der Festakt „100 Jahre Führerschein“ mit Bundesminister Dr. Manfred Stolpe und die gut besuchten Foren zum Thema „Deregulierung“ oder „Ingenieure der Zukunft“ beigetragen, sondern auch das aktive Angehen von politischen Themen unserer Branche. Wir sind auf dem richtigen Weg.

Kernfragen der Verbandsaufgaben im Verhältnis zu den Mitgliedern wurden gestellt und beantwortet. Wohin sollen wir steuern? In welchem Umfang sollen welche Dienstleistungen vom Verband für die Mitglieder erbracht werden? Welche Themen und Aufgaben sollen weiter verfolgt bzw. neu aufgegriffen werden oder zukünftig entfallen? Viele dieser Fragen konnten in einem für unsere Mitglieder transparenten Prozess geklärt werden. Im Zeichen des sich verstärkt entwickelnden Wettbewerbs sowohl im Markt der Third Party-Organisationen als auch der Mitglieder untereinander haben wir die Erkenntnis gewonnen, dass zukünftig der Schutz des Namens „TÜV“ und die Unterstützung der Aktivitäten der Unternehmen, die diesen Namen tragen, ein wichtiger Schwerpunkt der Aufgabe sein wird. Dabei haben wir nicht vergessen, dass unsere langjährigen Industrie-Mitglieder erfolgreich zur Facharbeit des Verbandes und zu dessen politischer Bedeutung beigetragen haben. Diese Gemeinsamkeit mit der Industrie werden wir auch zukünftig weiterentwickeln und dabei einen fairen Interessenausgleich suchen.

Zunehmend an Bedeutung gewinnt für den VdTÜV und seine Mitgliedsunternehmen die Zusammenarbeit mit den Wettbewerbern der Branche. Auf europäischer Ebene wird dabei CEOC zukünftig an Bedeutung gewinnen. Auf nationaler Ebene wird der VdTÜV den interessierten Unternehmen eine Plattform zur Bündelung politischer und fachlicher Fragen anbieten.

Erfolgreich war das Jahr 2004 auch im Hinblick auf die Personalsituation. Insbesondere freuen wir uns, dass wir mit Herrn Dr. Klaus Brüggemann einen neuen Geschäftsführer gefunden haben, der die Verbandslinie, das heißt, „Öffnung nach außen und Stabilisierung nach innen“, gemeinsam mit den MitarbeiterInnen, den Mitgliedern, dem Vorstand und dem Präsidium weiter entwickeln wird. Hierfür wünschen wir uns alle, insbesondere ihm persönlich, viel Erfolg.

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

Moderne und professionelle Dienstleistung



Dr. Klaus Brüggemann

Mit weltweit rund 25.000 Mitarbeitern und einem Umsatz von rund 2,5 Milliarden Euro im Jahr 2004 sind die Technischen Überwachungs-Vereine die wichtigsten Third-Party-Unternehmen auf dem globalen Markt. Über 70 Prozent ihres Umsatzes erwirtschaften sie im Wettbewerb, Tendenz steigend. Es gibt kaum eine Branche, die nicht zu den Partnern der TÜV gehört: Durch die Begleitung von Innovationen im Bereich Mobilität, durch die Kompetenz in allen Fragen der Sicherheit von überwachungsbedürftigen Anlagen bis hin zur Zertifizierung von Dienstleistungen, schaffen die Mitglieder des VdTÜV vor allem eines: Vertrauen für Industrie, Wirtschaft und Verbraucher in die Sicherheit, Qualität und Zuverlässigkeit technischer Anlagen, Produkte und Dienstleistungen.

Sie werden dabei vom VdTÜV unterstützt. Moderne und professionelle Dienstleistung anzubieten ist die zentrale Aufgabe des Verbandes. Politische Interessenvertretung vor Ort in Berlin und Brüssel für unsere Mitglieder, Erfahrungsaustausch und Information über technisch-wissenschaftliche Fragestellungen, die in der täglichen Arbeit der TÜV-Mitarbeiter auftreten, bilden das Fundament unseres Engagements.

Ich freue mich daher sehr, Ihnen im Jahresbericht 2004/2005 Einblicke in die Arbeit des VdTÜV und Ausblicke auf die von uns mitgestaltete Zukunft geben zu können. Die politische Interessenvertretung, eine Kernaufgabe des VdTÜV, wird ständig weiterentwickelt (S. 11), was durch eine Vielzahl hochkarätiger Veranstaltungen deutlich wird (S. 21). Aber auch intern ist hier der VdTÜV stets in Bewegung, die Beispiele aus dem Verbandsmanagement (S. 20) und dem geplanten Aufbau eines Wissensportals (S. 19) zeigen dies.

Durch seine engagierte Mitarbeit in nationalen wie internationalen Gremien hat sich der VdTÜV ein hohes Ansehen erworben. Im Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS) erarbeitet der VdTÜV gemeinsam mit seinen Partnern ein neues Technisches Regelwerk für Betriebssicherheit (S. 32). Um die Gremienarbeit effektiv zu gestalten, hat der VdTÜV seinen Geschäftsbereich „Anlagentechnik, Arbeitswelt, Systemsicherheit“ gezielt für diese Aufgabe neu strukturiert (S. 29). Seit 30 Jahren betreut eine TÜV-Leitstelle die Sicherheit kerntechnischer Anlagen (S. 25).

Verkehrssicherheit und nachhaltige Sicherung der Mobilität sind zentrale Themen auf der Agenda des VdTÜV. Mit der feierlichen Unterzeichnung der EU-Road-Safety-Charta im April des vergangenen Jahres haben wir uns verpflichtet, die Kommission bei ihrem Vorhaben zu unterstützen, bis 2010 die Zahl der Verkehrstoten in Europa zu halbieren. In den internationalen Gremien wirkt der VdTÜV aktiv an der Harmonisierung der Führerscheinprüfungen mit (S. 26 und 41). Die Reform der Hauptuntersuchung, an der der VdTÜV wesentlich mitgewirkt hat, wird auch künftig sicherstellen, dass moderne Fahrzeuge auch zeitgemäß geprüft werden können (S. 40).

Erfahrungsaustausch bedeutet für uns, eine neutrale Plattform zu bieten, um gemeinsam mit unseren Partnern auch in neuen Technologiefeldern stets für ein höchstmögliches Sicherheitsniveau zu sorgen. Wir freuen uns auf das Gespräch mit den anderen Third-Party-Unternehmen, den Herstellern wie Betreibern von Anlagen und mit der Wirtschaft, der Industrie und staatlichen Institutionen. Im Interesse unserer Mitglieder und seiner Partner die Zukunft aktiv gestalten, jeden Tag Lösungen finden, mit denen die Qualität der Arbeit verbessert wird, sind die Grundsätze, von denen sich der VdTÜV leiten lässt.

Dr. Klaus Brüggemann
VdTÜV-Geschäftsführer

Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

Mit Kompetenz: der VdTÜV informiert

Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

„Mit den veränderten Aufgaben seiner Mitglieder ändern sich auch die Aufgaben und Dienstleistungen des VdTÜV.“

Professionelle Interessenvertretung – eine Verbandsaufgabe!

Der VdTÜV sieht seine zentrale Aufgabe heutzutage darin, zum Nutzen und Wohle seiner Mitglieder professionelle Interessenvertretung im politischen Umfeld zu leisten. Dabei stellt das „Lobbying“, geprägt von seiner angelsächsischen Tradition, für Verbände ein legitimes, von der Verfassung geschütztes Recht auf demokratische Partizipation dar. In der öffentlichen Diskussion war dieser Begriff zeitweilig in Misskredit geraten. Völlig zu unrecht, wenn man sich auf die Wurzeln des „Lobbying“ besinnt und seine Bedeutung für Verbände, Unternehmen und politische Entscheidungsträger beleuchtet.

„Lobby“ als Begriff

Der Begriff „Lobby“ entspringt ursprünglich der lateinischen Sprache, in der „lobia“ für eine Galerie, für einen überdachten Gang steht. Die Briten haben sich diesen Begriff später durch die Bezeichnung des Vorraums des britischen Unterhauses als „Lobby“ zu Eigen gemacht, wo sich Abgeordnete mit Bittstellern und Interessenvertretern sowie allen, die mit ihnen den Kontakt suchten, zum offenen Meinungsaustausch trafen.

„Lobbying“ als Synonym für Interessenvertretung

Im heutigen Sprachgebrauch bezeichnet „Lobbying“ bzw. „Lobbyarbeit“ den Versuch, politische Entscheidungsträger für die eigenen Interessen bzw. Interessen Dritter zu gewinnen. Aus Verbandssicht geht es dabei vor allem um die Schaffung adäquater regulativer Rahmenbedingungen für die Mitgliedsunternehmen, um die Absicherung bestehender sowie die Eröffnung neuer Märkte bzw. operativer Geschäftsfelder. Ein gewünschter Begleiteffekt der Lobbyarbeit des Verbandes liegt in der Pflege und Steigerung des positiven Images der Marke „TÜV“, die sich vor allem darin realisiert, dass bestimmte aktuelle politische Themen von Verbandsseite öffentlichkeitswirksam mit Sachverstand belegt werden und im Zuge dessen das spezifische fachliche Know-how der Mitglieder gegenüber sämtlichen interessierten Kreisen einschließlich der maßgeblichen Stakeholder sowie potentieller Geschäftspartner zielgerichtet kommuniziert wird. Der Verband kann seinen Mitgliedern in diesem Gesamtkontext also sowohl als politischer Wegbereiter als auch als strategischer Wegbegleiter wertvolle Dienste erweisen, verfügt er doch aufgrund seiner langjährigen Erfahrungen und ausgewählter persönlicher Kontakte zu politischen Entscheidungsträgern über das notwendige Netzwerk, um der Stimme seiner Mitglieder in der sachorientierten Diskussion durchgreifendes Gehör zu verschaffen.

Wertschöpfung und demokratische Partizipation

Das zentrale Ziel der von Verbandsseite erbrachten Lobbyarbeit beschränkt sich jedoch nicht ausschließlich auf die einseitige Interessenwahrnehmung der Mitglieder, sondern orientiert sich ergänzend an dem damit einhergehenden Anspruch, durch die Transformation fundierter sachverständiger Expertise in relevanten Rechtssetzungsprozessen einen konkret wertschöpfenden Beitrag für die Gesellschaft und das Gemeinwohl zu leisten, indem die Werte Technische Sicherheit, Qualität, Wirtschaftlichkeit sowie Umwelt- und Verbraucherschutz über die Lobbyarbeit im geltenden rechtlichen Ordnungsrahmen nachhaltig verankert werden. Der Verband übernimmt insoweit also zugleich eine aktiv mitgestaltende gesellschaftliche Verantwortung. Lobbying ist in einer pluralistischen Demokratie ein legitimes Mittel der Mitwirkung an gesellschaftlichen Entscheidungsfindungsprozessen. Der durch verbandsseitiges Lobbying initiierte Dialog zwischen Wirtschaftskräften und politischer Entscheidungsebene ist in einer pluralistischen Gesellschaft ein stabilisierendes Systemelement, indem durch die freie Artikulation von Interessen sowie die damit einhergehende unmittelbare Partizipation der Privatrechtssubjekte an legislativen Entscheidungsprozessen die demokratische Legitimation des politischen Handelns in der Weise abgesichert wird, dass gesellschaftliche Bedürfnisse von den politischen Entscheidungsträgern in hinreichendem Maße wahrgenommen werden.

Win-win-Situation als Orientierungslinie

Wie vollzieht sich die Verwirklichung der Verbandsziele im Arbeitsalltag der für die Verbandsmitglieder wirkenden Lobbyisten? Um es vorweg auf den Punkt zu bringen: Die maßgebende Erfolgsstrategie eines Lobbyisten besteht darin, auf „Win-win-Ergebnisse“ bedacht zu sein. Geben und Nehmen stehen in einem dynamischen Verhältnis zueinander. Kann der Lobbyist dem politischen Entscheider in verlässlich beratender Funktion eine ausgewogene Lösungsalternative aufzeigen, die ihm und der Sache insgesamt nützt, z. B. eine technisch fundierte Lösung, ein in der Gesamtschau tragfähiges sicherheitstechnisches Konzept, so wird auch dieser im Gegenzug geneigt sein, bei der spezifischen Ausgestaltung der gesetzgeberischen Regelung den Interessen des Lobbyisten bzw. der Verbandsmitglieder im Zuge kooperativen Miteinanders möglichst weitreichend Rechnung zu tragen. Beide Seiten, sowohl der politische Entscheidungsträger als auch der Lobbyist und die von ihm vertretene Lobby, sollten also weitestgehend von dem seitens des Lobbyisten einzubringenden Problemlösungsvorschlag profitieren. Dabei muss sich der

Lobbyist stets den Blick für das politisch Machbare offen halten. Er muss eine Spirale konfrontativer Dynamik weitestgehend vermeiden und zum Teil unter Aufweichung oder gar partieller Aufgabe ursprünglich eingenommener Positionen im Interesse eines auf Langfristigkeit angelegten Dialogs aufeinander zulaufende Kompromisslinien verfolgen. Lobbyarbeit verlangt einen langen Atem und so ist es für den Lobbyisten im Falle unvermeidbarer Interessenkollisionen stets eine durch psychologische Feinarbeit geprägte Gratwanderung, den politischen Entscheidungsträger auf eine für alle Beteiligten tragfähige Kompromisslösung hinzuführen. Dies setzt von Seiten des Lobbyisten neben fundiertem Sachverstand voraus, dass er die Fähigkeit besitzt, sich mit Einfühlungsvermögen in die komplexe Situation des Entscheiders zu versetzen, sich selbst zurückzunehmen und unter Einsatz diplomatischen Geschicks ausgewogene Problemlösungsansätze zu entwickeln. Die Überzeugungskraft des tragfähigen Arguments, nicht die Macht des Geldes oder persönliche Verbundenheit, stehen somit bei der täglichen Lobbyarbeit im Vordergrund.

Aufgabenportfolio des Verbandslobbyisten

Doch von diesem Schlaglicht auf den kommunikativen Berufsalltag und die notwendigen „soft skills“ eines Verbandslobbyisten soll nun der Fokus auf sein essentielles Aufgabenportfolio gerichtet werden: die mitgliederorientierten Dienstleistungen. Diese lassen sich grob unterteilen in Informationsleistungen, Koordinationsleistungen, Allianzleistungen sowie Interessenvertretung bzw. politische Repräsentanzleistungen.

Informationsleistung

Der Verbandslobbyist erbringt im Vorfeld eines sich daran häufig anknüpfenden verbandsinternen Abstimmungsprozesses zunächst einmal wesentliche Informationsleistungen gegenüber den Verbandsmitgliedern, so beispielsweise bezüglich einer Vielzahl mitgliederrelevanter Gesetzgebungsvorhaben oder den aktuellen Stand politischer Diskussionen zu den die Verbandsinteressen berührenden gesellschaftlichen Themen. Hierzu identifiziert und analysiert der Verbandslobbyist in Form des sog. „Monitoring“ bzw. „Scanning“ die mitgliederrelevanten Legislativvorhaben und die auf der politischen Agenda stehenden Regelungskomplexe, bereitet die z. T. sehr umfangreichen Arbeitsdokumente soweit erforderlich griffig auf und kommuniziert die Informationen, z. B. durch direkte Weitergabe an Ansprechpartner innerhalb der Verbandsgruppen, aktuelle Newsletter, Informationsreihen oder elektronische Infoportale, zeitnah an die Verbandsmitglieder, um mit Hilfe

ihres durch Expertenwissen hinterlegten Feedbacks ggf. geeignete Handlungsschritte einzuleiten. Im Rahmen der breit angelegten Themenidentifikation bedient er sich dabei sämtlicher ihm zur Verfügung stehender Informationsmittel, so beispielsweise persönlicher Kontakte, der Mitarbeit in externen Gremien, der Internetrecherche, des Studiums einschlägiger Fachpresse sowie aktueller Medienberichte und Newsletter. Die durch entsprechende Erfahrungen hinterlegte Kunst des Lobbyisten besteht in diesem Zusammenhang darin, zum einen in der hinlänglich bekannten Informationsflut die wirklich relevanten Informationen herauszufiltern, zum anderen aber – und dies verdient Betonung – möglichst frühzeitig an die relevanten Informationen zu gelangen. Denn der Zeitfaktor spielt letztlich eine entscheidende Rolle für den Erfolg möglicher Lobbymaßnahmen. Dabei gilt: Je weiter der politische bzw. legislative Willenbildungsprozess bereits vorangeschritten ist, desto schwieriger gestaltet sich in der Praxis die mitgestaltende Einflussnahme auf das relevante Regelungsvorhaben. Daher ist insbesondere die Fach- bzw. Arbeitsebene der nationalen Ministerien sowie der Europäischen Kommission und der „kurze Draht“ zu den kontinuierlich mit den verbandsrelevanten Sachgebieten beschäftigten Mitarbeitern als Dreh- und Angelpunkt für die frühestmögliche Einbeziehung des Verbandes in das Entstehungsstadium der maßgeblichen Legislativakte einzustufen. Dies gilt umso mehr, als dass ohne die Akzeptanz der Fachabteilungen die seitens des Verbandes gewünschte konkrete Ausgestaltung einer bestimmten Vorschrift nur in den seltensten Fällen durchzusetzen ist.

Koordinationsleistung

Ist eine bestimmte Regelungsmaterie bzw. ein bestimmtes Thema als verbandsrelevant identifiziert und an die Mitglieder kommuniziert worden, so obliegt es dem Verbandslobbyisten im nächsten Schritt, eine diesbezüglich abgestimmte Positionierung der Verbandsmitglieder zu erreichen. Dabei gilt es, auf Basis des seitens der Verbandsmitglieder artikulierten Feedbacks möglichst zügig eine klare Interessenidentifikation und eine daraus abgeleitete abgestimmte Position zu erarbeiten. Der Lobbyist muss an dieser Stelle vor allem darauf bedacht sein, den Meinungsbildungsprozess der Mitglieder effizient zu koordinieren und auf eine einheitliche, von breitem Konsens getragene Positionierung hinzuarbeiten, um daraus resultierend nach außen hin ein geschlossenes Meinungsbild der Verbandsmitglieder vertreten zu können. Die damit beschriebene Funktion kann man als Koordinations- oder Bündelfunktion bezeichnen. Der Lobbyist ist hier verstärkt als Moderator



Der VdTÜV-Vorsitzende Dr.-Ing. Hans-N. Rindfleisch mit Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe im November 2004 in Berlin



Hohe Standards in technischer Sicherheit müssen in ganz Europa gelten

und interner Impulsgeber gegenüber den Mitgliedern gefragt, die sich an dieser Stelle aktiv mit ihren Ideen, ihrem fachlichen Know-how und strategischen Vorstellungen einzubringen haben. Das Resultat dieser Koordinationsleistung wird oftmals z. B. in einer schriftlich verfassten Verbandsposition, die durchaus auch zunächst vorläufigen Charakter haben kann, in einer konkreten Stellungnahme zu einem Legislativverfahren, einem verbandsseitigen Eckpunktepapier oder in einer Pressemitteilung münden.

Repräsentanzleistung

Ist die Verbandsmeinung solchermaßen eruiert worden, so beginnt für den Lobbyisten die wichtigste Arbeitsphase. Er ist nunmehr gefordert, unter der Zielvorgabe einer möglichst effizienten Repräsentanz bzw. Artikulation nach außen die Verbandsposition je nach Bedarfslage sowie relevantem Adressatenkreis gegenüber Medienvertretern, Ministerien, Parlamenten oder auf dem Brüsseler Parkett in die gewünschten Entscheidungskanäle einzuspeisen. Hierbei ist es von wesentlicher Bedeutung, dass der Verbandslobbyist mit dem formalen Ablauf politischer Entscheidungsprozesse, insbesondere dem Ablauf des relevanten Legislativverfahrens mit seinen wesentlichen Meilensteinen sowie dem hierarchischen Aufbau der nationalen Ministerien und europäischen Institutionen detailliert vertraut ist. Die effektivsten Mittel für die bestmögliche Kommunikation der Verbandsposition variieren stark und reichen z. B. von einem vertraulichen persönlichen Gespräch mit dem identifizierten Entscheider über seitens des Verbandes anberaumte parlamentarische Abende oder Diskussionsveranstaltungen bis hin zur Abgabe schriftlicher Stellungnahmen, der aktiven Teilnahme bei ministeriellen oder parlamentarischen Anhörungen sowie der Aktivierung parlamentarischer Initiativen. So bietet sich z. B. für den Verbandslobbyisten die Möglichkeit, durch gezielte Einschaltung geeigneter Parlamentsabgeordneter zu bestimmten aus Verbandsperspektive klärungsbedürftigen Fragen parlamentarische Initiativen in Form von Anfragen („große Anfrage“, „kleine Anfrage“) oder Einzelfragen an die Bundesregierung (zur schriftlichen oder mündlichen Beantwortung) bzw. schriftliche Fragen an die Kommission zu lancieren. Darüber hinaus bietet sich beispielsweise auf nationaler Ebene die Möglichkeit, zu bestimmten Legislativvorhaben gezielte Änderungsanträge seitens der Oppositionsfraktion zu veranlassen. Im Rahmen des durch den Lobbyisten einzuleitenden Einsatzes vorgenannter parlamentarischer Handlungswerkzeuge hat es sich zunehmend eingebürgert, dass Verbandsvertreter bestimmte mit

den Mitgliedern zuvor eingehend abgestimmte vorformulierte Fragen bzw. detailliert vorbereitete Gesetzesänderungsvorschläge unmittelbar an die Abgeordneten herantragen, wodurch sich im Rahmen der Interessenvertretung die Möglichkeit bietet, einzelne Regelungsinhalte oder kritische Punkte sehr präzise in die politische Diskussion bzw. das Gesetzesvorhaben interessengerecht einfließen zu lassen.

Allianzleistung

Ergänzend sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der Verbandslobbyist oftmals auch sog. Allianzleistungen erbringen kann, indem er die Organisation verbandsübergreifender Bündnisse, z. B. durch die Abstimmung der Verbandsposition mit Verbänden, die punktuell gleichgelagerte Interessen verfolgen, übernimmt und auf diese Weise ein breiteres Unterstützungsfeld für die Verbandsposition schafft, wozu beispielsweise auch meinungsbeeinflussende Aktivitäten in verbandsexternen nationalen und europäischen Gremien zählen. Insbesondere bei der Interessenvertretung auf dem Brüsseler Parkett ist es besonders wichtig, die nationale Verbandsposition mit der Haltung der jeweils relevanten europäischen Verbände abzustimmen, um hier weitestgehend eine einheitliche Linie zu verfolgen und damit einhergehend eine größere Durchschlagskraft zu erzielen. Der VdTÜV verfolgt diese Strategie unter anderem durch sein intensives Engagement bei CEOC, EUROLAB, CITA und CIECA.

Adressaten des Lobbying auf nationaler Ebene

Abschließend soll der Blick exemplarisch auf die potentiellen Adressaten der Verbandsposition auf nationaler Ebene gerichtet werden, ohne selbstverständlich dabei zu verkennen, dass das Lobbying auf europäischer Ebene bereits heute und auch zukünftig immer stärker in den Fokus der Verbandsarbeit rückt.

Arbeitsebene der Ministerien

Im nationalen Kontext spielt insbesondere der enge persönliche Kontakt des Lobbyisten zu den fachlich befassen Mitarbeitern der nationalen Bundesministerien eine besonders gewichtige Rolle für ein erfolgreiches Verbandslobbying. Betrachtet man den hierarchischen Aufbau der Ministerien, so steht zunächst der jeweilige Bundesminister der so genannten politischen Leitungsebene vor, die sich aus parlamentarischen bzw. beamteten Staatssekretären und Abteilungsleitern sowie einzelnen Führungskräften wie u. a. den persönlichen Referenten des Führungspersonals, den Mitgliedern des Ministerbüros, den Mitgliedern des Ka-



Mitten im Zentrum: die neue VdTÜV-Geschäftsstelle in der Berliner Friedrichstraße



binettsreferats, dem Referat für öffentliche Angelegenheiten und den Pressereferenten zusammensetzt. Ihnen nachgeordnet ist die Arbeitsebene, die für die Ausarbeitung von Entwürfen für Gesetze und Rechtsverordnungen (sog. „Referentenentwürfe“) und die Vorbereitung der Entscheidungen des Ministers (z. B. in Form von Berichten und Plänen) zuständig ist. An der Spitze der Arbeitsebene stehen die Unterabteilungsleiter. Ihnen nachgeordnet sind die Referatsleiter mit ihren Referenten und Sachbearbeitern, die die wesentliche fachliche Zuarbeit leisten und über vertiefte Detailkenntnisse verfügen müssen. Aufgrund vertiefter Sachkenntnisse ist vor allem der für das jeweilige Fachgebiet zuständige Referatsleiter aus Verbandsperspektive häufig der zentrale Adressat der Verbandsposition und muss in jedem Falle in die Lobbyaktivitäten eng miteinbezogen werden. Durch regelmäßige Konsultationen und einen intensiven inhaltlichen Austausch mit der Arbeitsebene bietet sich für den Verbandslobbyisten die erfolgversprechende Option, bereits im Anfangsstadium eines Legislativentwurfs maßgeblich auf bestimmte aus Verbandssicht problematische Punkte hinzuweisen und relevante Kernaspekte aktiv einzubringen, die zu einem späteren Zeitpunkt, wenn der Arbeitsentwurf die Arbeitsebene bereits verlassen hat, wie bereits zuvor erwähnt, oftmals nur noch in begrenztem Maße Berücksichtigung finden werden, insbesondere dann, wenn es um die wesentlichen Eckpfeiler der Gesamtkonzeption eines Regelungsvorhabens geht. Jedoch ist der Lobbyist auf diese Art der Einflussnahme nicht beschränkt.

Parlamentarische Abgeordnete

Parallel dazu bietet auch der persönliche Kontakt zu parlamentarischen Abgeordneten eine effiziente Möglichkeit, die weiteren politischen Beratungen über ein bestimmtes Legislativvorhaben maßgeblich zu beeinflussen. Dabei kommt es für den Lobbyisten vorrangig darauf an, die meinungsbildenden Fachpolitiker zutreffend zu identifizieren. Jede Fraktion verfügt über einen Sprecher zu einzelnen Themenbereichen (z. B. wirtschaftspolitischer Sprecher), wobei ihm die Rolle eines Informanten für Sachfragen zufällt. Darüber hinaus empfiehlt es sich, die jeweiligen Obleute der Fachausschüsse und die Ausschussvorsitzenden sowie ihre Stellvertreter im Rahmen der Lobbyarbeit besonders intensiv einzubeziehen. Eine hohe Bedeutung fällt insbesondere den Mitgliedern des federführenden Ausschusses für ein bestimmtes Gesetzgebungsvorhaben zu, wenn gleich sich im Einzelfall auch über die Mitglieder der mitberatenden Ausschüsse bestimmte Sachaspekte gegenüber dem federführenden Ausschuss durchaus effektiv einbringen lassen können. Dabei wird sich

der Lobbyist situationsabhängig nicht nur auf eine Kontaktaufnahme mit Abgeordneten der Regierungsfractionen beschränken, sondern auch die Abgeordneten der Oppositionsfractionen zu konsultieren haben. Weiterhin hat es sich bewährt, auch die Referenten und wissenschaftlichen Mitarbeiter der Abgeordneten eng in die Lobbyaktivitäten sowie die individuelle Gesprächsvorbereitung mit dem Abgeordneten einzubeziehen, orientiert sich doch der Abgeordnete selbst bereits aufgrund der Vielzahl der an ihn herangetragenen Themen oftmals maßgeblich an ihren Anregungen und fachlichen Stellungnahmen.

Parlamentarische Arbeitsebene

Nicht zu vernachlässigen ist bei der Lobbyarbeit darüber hinaus die Arbeitsebene des Parlaments, so auf nationaler Ebene die Arbeitsebene des Bundestages. Hier sind die bestimmten Themenfeldern zugeordneten Fraktionsreferenten im Regelfall besonders wichtige Ansprechpartner des Lobbyisten, weil sie die Arbeitsgruppen- und Fraktionssitzungen inhaltlich vorbereiten sowie Abgeordnete zu den Ausschusssitzungen begleiten und ihnen sachlich beratend zur Seite stehen. Über die Fraktionsreferenten wird zudem die Positionierung der gesamten Fraktion zum jeweiligen Thema koordiniert. Schließlich stehen die Fraktionsreferenten der Regierungskoalition auch im engen Dialog mit der Arbeitsebene der Ministerien, so dass bei ihnen zumeist ein besonders hoher Sachverstand mit Blick auf das jeweilige Regelungsvorhaben anzutreffen ist, was letztlich den Dialog mit dem an bestimmten Detailregelungen interessierten Lobbyisten erleichtert.

Parlamentarische Verwaltung

Weiterhin ist es wichtig, zu den parlamentarischen und wissenschaftlichen Diensten der Bundestagsverwaltung, hier insbesondere aufgrund der vielfältigen administrativen und organisatorischen Aufgaben zu den verantwortlichen Mitarbeitern der Ausschussekretariate (Sekretariatsleiter, Referenten, Büroleiter) engen Kontakt zu pflegen, bereiten diese doch unter anderem die Ausschusssitzungen, die Ausschussberichte, die Obleute-Besprechungen sowie den Schriftwechsel der Ausschüsse mit Ministerien und Verbänden vor. Außerdem stehen die Ausschussekretariate in der Regel in engem Kontakt mit den Ministerien und werden vom Parlamentssekretariat des jeweiligen Ministeriums fortlaufend und zeitnah über die aktuellen Gesetzgebungsvorhaben unterrichtet.

Parteien

Daneben bieten sich für den Lobbyisten auch die Bundeszentralen und Landesverbände der Parteien sowie ihre Bundesfachausschüsse und Bundesgeschäftsführer als Ansprechpartner bzw. Kontaktvermittler in die Legislative und Exekutive an.

Bundesrat

Soweit sich vorstehende Ausführungen vor allem auf die politische Bundesebene bezogen, soll an dieser Stelle der Hinweis genügen, dass auch die Mitglieder des Bundesrats aufgrund ihrer entscheidenden Bedeutung bei der Verabschiedung zustimmungspflichtiger Gesetze vom Lobbyisten nicht vernachlässigt werden dürfen, wobei es am aussichtsreichsten erscheint, den Kontakt zu den Fachreferenten der Staatskanzleien und Landesministerien sowie den Bundesratskoordinatoren in den Landesvertretungen in Berlin zu pflegen.

Multi-Level-Lobbying

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die möglichen Adressaten des Lobbyisten ein breit gefächertes Spektrum bilden und ein vielschichtiges Lobbying (sog. „Multi-Level-Lobbying“) die Chancen des Lobbyisten erhöht, der Verbandsposition bezüglich eines bestimmten gesetzgeberischen Regelungsvorhabens erfolgreich Geltung zu verschaffen. Dabei muss der Blick für richtungsweisende europäische Rechtsentwicklungen besonders geschärft werden, stehen doch rund 70 Prozent der nationalen Legislativakte auf europäischer Basis. Notwendig ist insoweit ein inhaltlich eng abgestimmtes, sorgfältig koordiniertes Lobbying auf nationaler und europäischer Ebene. Der Brüsseler Repräsentanz des VdTÜV fällt somit eine zentrale Bedeutung für den Verbandserfolg zu.

Resümee

Vorstehende Ausführungen sind Beleg, dass ein Verbandslobbyist heutzutage mit vielfältigen Anforderungen konfrontiert wird, die er nur in einem professionell organisierten Verbandsgebilde, das mit umfangreichen personellen sowie finanziellen Ressourcen ausgestattet ist und sich als kooperatives Dienstleister-Team für die Mitglieder versteht, erfüllen kann. Insbesondere ist der Verbandslobbyist auf das intensive Feedback seiner Mitglieder und ihre aktive fachspezifische Unterstützung angewiesen. Vor diesem Hintergrund versteht sich der VdTÜV als gleichberechtigter, impulsgebender Partner seiner Mitglieder und als Teil einer gebündelten Interessengemeinschaft, die sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung heute sowie auch in Zukunft verpflichtet sieht. Der VdTÜV und seine engagierten Lobbyisten setzen dabei auf fachliche Kompetenz, Verantwortungsbereitschaft, Vertrauen und Verlässlichkeit.

Vertretung der TÜV-Interessen auf Europäischem Parkett

Walter Hallstein, der erste Präsident der Europäischen Kommission, prägte die Metapher, nach der die Europäische Integration einem Fahrrad gleiche: kommt sie zum Stehen, fällt sie um. Andere beschrieben diesen Prozess mit den Worten „zwei Schritte vor, einen zurück“.

Das Jahr 2004 hat auf sehr beeindruckende Weise die Dynamik des Europäischen Einigungsprozesses gezeigt: Am 1. Mai 2004 wurde mit dem Beitritt von zehn weiteren Mitgliedsstaaten die größte Erweiterung in der Geschichte der Gemeinschaft vollzogen. Nach fast zweijähriger Debatte und Verhandlung unterzeichneten die Staats- und Regierungschefs eine Verfassung für Europa. Den Text hatte ein Europäischer Konvent erarbeitet. Vom 10. bis 13. Juli 2004 wählten die Bürger der EU-25 ein neues Europäisches Parlament und zum 1. Dezember 2004 – drei Wochen später als vorgesehen – bezog eine neue Europäische Kommission unter dem Vorsitz des früheren portugiesischen Regierungschefs José Manuel Barroso ihr altes und neues Quartier, das Berlaymont-Gebäude am „Rond Point Schumann“.

Diese Entwicklungen brachten ein regelrechtes Personalkarussell in Schwung, das sicher noch nicht vollständig zur Ruhe gekommen ist. Die Zusammensetzung des heutigen Europäischen Parlaments mit seinen über 730 Abgeordneten zeichnet sich durch eine viel größere Heterogenität, aber auch eine zunehmende Politisierung aus. Ähnliches gilt für die Europäische Kommission und die anderen Europäischen Institutionen mit ihren zahlreichen neuen Beamten aus den zehn Beitrittsländern, verbunden mit dem nach jedem Präsidentenwechsel üblichen „revirement“. Die Koordinaten für die Lobbyarbeit haben sich damit stark verändert und stellen eine große Herausforderungen für den VdTÜV dar.

Hohe Zahl neuer Legislativverfahren

Die vielfältigen Veränderungen im Netzwerk des Verbands wurden durch eine hohe Anzahl neuer Legislativvorhaben des Europäischen Gesetzgebers begleitet. Neben den für die TÜV stets aktuell bleibenden Fragestellungen wie z.B. der Überarbeitung des Neuen Ansatzes sind unter allen europäischen Dossiers beim kontinuierlichen Monitoring diejenigen aus der TÜV-Perspektive zu identifizieren, die eine besondere Relevanz besitzen. Sämtliche Anstrengungen des Verbands in enger Zusammenarbeit mit seinen Mitgliedern sind in priorisierender Form entsprechend zu konzentrieren, um die Ressourcen möglichst zielführend einzusetzen.

Nach der Unterzeichnung der Europäischen Charta für Verkehrssicherheit führte der Verband in Brüssel den engen Kontakt mit den Verantwortlichen für Verkehrssicherheit fort und suchte insbesondere im Rahmen der Verhandlungen zur 3. EU-Führerscheinrichtlinie das Gespräch mit den meinungsbildenden Kräften des Europäischen Parlaments und des Ministerrates. Der Verband hat die Beratungen zur Führerscheinrichtlinie zum Anlass genommen, eine Ausstellung über die Entwicklung der Führerscheine in Europa zu initiieren. Damit sollte der Rechtsetzungsprozess grundsätzlich unterstützt werden, wobei selbstverständlich die TÜV-Interessen bei den politischen Akteuren flankierend auch über andere Wege deutlich zum Ausdruck gebracht wurden und diese Aktivitäten auch weiterhin verfolgt werden müssen.

Die Ausstellung mit dem Untertitel „Von der Vielfalt zur Harmonisierung“ eröffnete der VdTÜV-Vorsitzende Dr. Hans-N. Rindfleisch gemeinsam mit dem Schirmherrn und Europaabgeordneten Dr. Dieter-L. Koch (EVP-Fraktion) am 17. Januar 2005 im Europäischen Parlament in Brüssel. Weitere Stationen sind unter anderem der Landtag in Thüringen und das Verkehrsministerium in Berlin anlässlich des Tags der offenen Tür sowie in Helsinki im Rahmen einer Europäischen Konferenz des europäischen Verbands CIECA, die dort stattfinden soll.

VdTÜV setzt sich für Klarheit bei der CE-Kennzeichnung ein

Ein weiterer Schwerpunkt der politischen Interessenvertretung bildet nach wie vor die Überarbeitung des neuen Ansatzes mit seinen Sektorrichtlinien. Im besonderem Fokus stand im Berichtsjahr die Überarbeitung der Maschinenrichtlinie. Der Verband setzte sich hier in Brüssel beim neuen Berichterstatter des Europäischen Parlaments, Herrn Dr. Andreas Schwab, für die EG-Baumusterprüfung (dort im Anhang IV der Maschinenrichtlinie) ein. Zum damaligen Zeitpunkt wurde ein Vorschlag der deutschen Bundesregierung diskutiert, nachdem Artikel 12 der Richtlinie dahingehend geändert werden sollte, dass Anhang IV und damit die Baumusterprüfung hinfällig geworden wäre. Im Bericht des Abgeordneten wurde dies erfreulicherweise korrigiert. Darüber hinaus setzte sich der VdTÜV auch an dieser Stelle für einen klaren Wortlaut zur Regelung der CE-Kennzeichnung ein, der den freiwilligen Zeichen genügend Raum lässt.

Der Rahmen für die politische Agenda der Europäischen Union des Jahres 2005 wird von den Zielen von Lissabon (Frühjahrgipfel), dem Rati-



Das VdTÜV-Büro in Brüssel gegenüber der Ständigen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei der EU



„Baustelle Europa“: das Kommissions-Gebäude am Rond Point Schumann im Herbst 2004

fikationsprozess zur Europäischen Verfassung in den Mitgliedsstaaten (insbesondere das Referendum in Frankreich am 29. Mai 2005), die Überarbeitung des Stabilitätspaktes und der Debatte um die finanzielle Vorausschau vorgegeben. Innerhalb dieser Eckpunkte werden auch die für die TÜV maßgeblich interessanten Dossiers verhandelt.

Kontroverse um die Dienstleistungsrichtlinie

Am kontroversesten wird hierbei die im Januar 2004 vorgelegte so genannte Dienstleistungsrichtlinie diskutiert. Der VdTÜV als Interessenvertreter internationaler Dienstleistungsunternehmen hatte Chancen und Risiken für seine Mitglieder abgewogen und bereits im April 2004 hierzu Stellung bezogen. Die Bestrebungen der Europäischen Kommission, diejenigen Hindernisse zu beseitigen, die einem funktionierenden europäischen Binnenmarkt für Dienstleistungen in bestimmten Sektoren noch immer entgegenstehen, werden grundsätzlich unterstützt. Einzelstaatliche Rechtsbestimmungen, die im Interesse und zum Schutze der Allgemeinheit ein bestimmtes Mindestmaß an Qualität und Sicherheit der Dienstleistungen gewährleisten, dürfen jedoch nicht übermäßig eingeschränkt werden. Kern der Kritik an dem Richtlinienentwurf ist das Herkunftslandsprinzip, wonach auch in nicht regulierten Bereichen Genehmigungen, die im Ursprungsstaat des Dienstleistungserbringers ausgestellt wurden, im Bestimmungsland anzuerkennen sind. Dieses umstrittene Herkunftslandsprinzip soll nun nach dem Willen der Europaabgeordneten und Berichterstatterin Evelyne Gebhardt durch Bestimmungen zur gegenseitigen Anerkennung ersetzt werden. Mit Spannung wird das Votum im Plenum für Anfang Juni 2005 erwartet.

Der VdTÜV wird auch weiterhin über die Diskussion und die Verhandlungen zu den horizontalen Fragestellungen wie „Binnenmarkt für Dienstleistungen“ und „Überarbeitung des Neuen Ansatzes“ hinaus die für seine Mitglieder bedeutsamen europäischen Legislativmaßnahmen aufmerksam beobachten und sich für die Interessen seiner Mitglieder bei den politischen Akteuren aller Ebenen und im Rahmen der Positionierung der Europäischen Verbände nachdrücklich einsetzen.

Der VdTÜV als Interessenkatalysator – von gemeinsamen Erfahrungen zu gemeinsamen Interessen

Veränderte Rahmenbedingungen führen zu einer Neugewichtung von Aufgaben im VdTÜV: Während die Organisation des technischen Erfahrungsaustauschs in der Vergangenheit das primäre Verbandsziel war, steht heute in vielen Bereichen die Bündelung gemeinsamer Interessen im Vordergrund.

1873 wurde der erste Vorläufer des VdTÜV, der Verband der Dampfkessel-Überwachungs-Vereine (DÜV) mit dem erklärten Ziel gegründet, den Austausch von Erfahrungen und die Lösung von Aufgaben auf dem Gebiet der Dampfkesselüberwachung und des Dampfkesselbetriebs sicherzustellen. Auch in der heutigen Satzung des VdTÜV ist der Erfahrungsaustausch verankert; ein wesentlicher Zweck des Verbandes ist es, „Einheitlichkeit in der Handhabung der technischen Überwachung auf allen Gebieten herbeizuführen, die dabei anfallenden Erfahrungen zu sammeln und beteiligten Stellen zugänglich zu machen.“ Nach wie vor spielt der technische Erfahrungsaustausch in vielen Bereichen eine große Rolle. Allerdings führt die Öffnung der Märkte auch zu neuen Anforderungen an die VdTÜV-Mitglieder. Die Rücknahme bestehender staatlicher Regelungen und die Liberalisierung im Sinne einer Verlagerung bisheriger staatlicher Dienste auf wettbewerblich organisierte Dienstleistungsunternehmen ändern die Rahmenbedingungen für die technische Überwachung.

Die VdTÜV-Mitglieder haben sich den veränderten Anforderungen angepasst. Sie stehen für technische Sicherheit in allen Lebensbereichen und haben sich von der reinen Prüforganisation zur Minimierung technischer Risiken zu modernen Dienstleistungsunternehmen mit einem breiten Portfolio gewandelt. In vielen in- und ausländischen Märkten agieren sie als Wettbewerber.

Mit den veränderten Aufgaben seiner Mitglieder ändern sich auch die Aufgaben und Dienstleistungen des VdTÜV. In einem liberalisierten Markt ist es ein vorrangiges Interesse aller Mitspieler, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass sie für ihre Geschäfte förderlich sind. Hier liegt also ein zentrales gemeinsames Interesse vor, das auch Wettbewerber teilen.

Für den VdTÜV ändern sich die relevanten Handlungsfelder: Während er in der Vergangenheit in erster Linie den Austausch von Erfahrungen organisiert hat, kümmert er sich nun vermehrt darum, für seine Mitglie-

der eine Plattform zu bieten, um gemeinsame Interessen zu bündeln und mit einer Stimme gegenüber denjenigen aufzutreten, die für die Rahmenbedingungen verantwortlich sind. Der Verband hat die Aufgabe, zu relevanten Themen den Meinungsbildungsprozess zu initiieren und zu moderieren. Positionen müssen erarbeitet und abgestimmt werden, bevor sie gegenüber der Öffentlichkeit und der Politik vertreten werden können. Eine abgestimmte Meinung wird dabei wesentlich eher wahrgenommen als die Stimme eines einzelnen Mitglieds.

In einem abgestimmten Meinungsbildungsprozess kommen auch auf die Mitglieder neue Rollen und Verantwortlichkeiten zu. Häufig muss schnell reagiert werden, die Fenster zur Abgabe einer Position sind meist nur für eine bestimmte Zeit geöffnet. Außerdem gibt es zu vielen relevanten Themen keine zuständigen VdTÜV-Gremien. Der Verband muss daher in der Lage sein, sehr schnell die Experten für das jeweilige Thema bei Mitgliedern zu finden und mit diesen eine Position abstimmen. Dazu hat der VdTÜV in der letzten Zeit neue Instrumente eingeführt: In Ad-hoc-Arbeitskreisen tauschen sich die Experten aus. Zur Bildung einer Meinung werden Telefonkonferenzen abgehalten, die relevanten Informationen werden per E-Mail und digitaler Projekträume ausgetauscht.

Die Bündelung von gemeinsamen Interessen ist natürlich nur der erste Schritt. Wenn eine gemeinsame Position erarbeitet wurde, fängt die eigentliche Lobbyarbeit für den Verband erst an.

Wissensmanagement als Verbandsaufgabe

Verbände sind moderne Informationsbroker: Aus den unterschiedlichsten Quellen beziehen sie Informationen, verdichten und bereiten sie für ihre Zielgruppen auf. Danach leiten sie die Informationen an ihre Mitglieder, an die interessierte Öffentlichkeit, an die Presse und die Politik weiter. Die Qualität der Verbandsarbeit bemisst sich aus Sicht dieser Zielgruppen u. a. daran, wie gut sie zeitnah mit relevanten Informationen versorgt werden.

Die Anforderungen an effektives Management von Wissen haben sich noch dadurch vergrößert, dass heute immer mehr Informationen digital vorhanden sind, Speichermedien nicht viel kosten und der Transfer von digitalen Informationen einfacher denn je ist. Immer mehr Organisationen klagen über Informationsüberflutung. Die heutigen Mengen an Informationen verlangen nach Methoden und Werkzeugen, um das handlungsrelevante Wissen in dem Kontext zur Verfügung zu haben, in dem es tatsächlich gebraucht wird.

Wissensmanagement, d. h. der systematische Umgang mit der Ressource „Wissen“, ist also ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die moderne Verbandsarbeit.

Diesen Erkenntnissen hat der VdTÜV Rechnung getragen und im Rahmen einer Potentialanalyse relevante Handlungsfelder erarbeitet. Im ersten Schritt ist die Einführung eines Dokumenten-Management-Systems geplant. Dieses System wird eine einheitliche Ablage und Archivierung von verbandsrelevanten Dokumenten ermöglichen. Die Anforderungen an das System wurden in Form einer Sollkonzeption zusammengetragen. Ziel des Systems ist es, die Mitarbeiter bei ihrer täglichen Arbeit zu unterstützen, d. h. ihnen einen schnellen und sicheren Zugriff auf die relevanten Dokumente zu erleichtern. Dadurch ergibt sich ein Nutzen für die Mitglieder, denn eventuelle Anfragen können schneller beantwortet werden. Außerdem sollen die Mitglieder über das System direkt mit Informationen versorgt werden: Der VdTÜV-Dokumentationsdienst, der die wesentlichen Dokumente zu aktuellen Legislativverfahren in Brüssel und Berlin enthält, wird ihnen in Zukunft digital zur Verfügung gestellt werden. Auch die verbandsseitige Gremienarbeit wird durch das Dokumenten-Management-System unterstützt werden. Für die Sitzungen relevante Beratungsunterlagen und Informationsreihen werden den Mitgliedern von Gremien und Arbeitskreisen digital über das System zur Verfügung gestellt. Die Mitglieder können dann selbst entscheiden, über welche neuen Inhalte sie per E-Mail informiert werden möchten.

Der Nutzen eines solchen Systems liegt auf der Hand: Neben einer Steigerung der Effizienz und Kostenreduktion durch einen schnelleren Zugang zu den Dokumenten bietet das Dokumenten-Management-System auch eine höhere Informationssicherheit und Transparenz.

Die Einführung des Systems wird im Jahr 2005 abgeschlossen. Nachfolgende Schritte sind bereits geplant: Über ein Mitgliederportal sollen die Informationsprodukte des VdTÜV wie zum Beispiel die Geschäftsführernachrichten oder der „Grüne Informationsdienst“ den Mitgliedern über personalisierte Kanäle angeboten werden.

Modernes Verbandsmanagement und professionelle Dienstleistungen des VdTÜV

Die Technischen Überwachungs-Vereine stehen zunehmend mit Anbietern ihres Leistungsportfolios im marktwirtschaftlichen Wettbewerb. Dies führte und führt zu einer ständigen Optimierung der Dienstleistungen der TÜV – neben der gewohnten Berücksichtigung von Qualitätsaspekten selbstverständlich auch unter dem Gesichtspunkt harter wie weicher betriebswirtschaftlicher Faktoren.

Gleichzeitig hat im dritten Sektor der Wettbewerb um die Meinungsbildung bei den politischen Entscheidungsträgern, den Medien und der Öffentlichkeit erheblich an Intensität gewonnen. Politik und Medien, die gezielt die Kompetenz bei Verbänden zur Entscheidungsfindung und Sachdarstellung suchen, haben ihre Anforderungen an die Professionalität der Verbandsarbeit deutlich erhöht. Wer von den allein etwa 1.800 beim Bundestag akkreditierten Verbänden nicht über ein belastbares Netzwerk, moderne Kommunikationsmittel und -fähigkeiten und über die zugrunde liegende fachliche Kompetenz verfügt, wird als Verband seine Informations-, Beratungs- und Koordinationsaufgaben sowie die Interessenvertretung nicht wirksam wahrnehmen können. Mit dem Ziel einer Professionalisierung der Verbandsarbeit etablieren sich daher im Windschatten dieser Entwicklung zunehmend auch Berater, Kanzleien und Agenturen.

Was liegt unter diesen Rahmenbedingungen näher, als eine weitere Modernisierung des Verbandsmanagements und eine ständige Optimierung der Dienstleistungen des VdTÜV anzugehen?

Der Verband der Technischen Überwachungs-Vereine hat die Herausforderung an die Professionalisierung im Interesse seiner Mitglieder wie im eigenen Interesse angenommen. Der VdTÜV befindet sich in einem Veränderungsprozess, der nahezu alle Bereiche des Verbandes betrifft. Als strategische Erfolgsfaktoren für ein modernes Verbandsmanagement werden die Stakeholder-Perspektive, die Verbandsprozesse, die Lern- und Innovationsperspektive sowie die Finanzen betrachtet. Für alle Faktoren hat der VdTÜV im Berichtszeitraum Projekte bzw. Entwicklungsschritte beschlossen, eingeleitet, und/oder abgeschlossen, die hier in ausgewählter Form benannt werden sollen.

Bezüglich der Sicht der Stakeholder auf den Verband werden bspw. das Monitoring von relevanten Themen professionalisiert und Veranstaltungen organisiert, die das Verbands-Image weiter verbessern und den Bekanntheitsgrad des VdTÜV steigern helfen. Ferner werden Maßnahmen diskutiert, die das „interne Marketing“ betreffen, um noch gezielter

Leistungen und Erfolge des Verbandes auf verschiedenen Ebenen der Mitglieder transparent zu machen und so die Mitgliederzufriedenheit zu steigern.

Hinsichtlich der Prozesse ist als zentrale Rahmenbedingung die Zusammenführung der beiden Geschäftsstellen des VdTÜV in Berlin zu nennen, die im laufenden Jahr 2005 abgeschlossen sein wird. Zudem stehen mehrere IT-relevante Projekte im Vordergrund, bspw. das Dokumenten- und Content-Management sowie das Adress- und Veranstaltungsmanagement. Ferner wurde das Auslagern der technischen Produktion von TÜVIS vollzogen sowie die Aktualisierung des Qualitätsmanagements und seiner Darstellung begonnen.

Die internen wie externen Kommunikationsprozesse schließlich sind berührt durch die Professionalisierung der Außendarstellung und des Kontaktmanagements, Überlegungen zur Aktualisierung der Organisation der Informationsgewinnung und -aufbereitung sowie der weiteren Intensivierung der Netzwerkbildung.

Mit Blick auf die mitarbeiterorientierte Lern- und Innovationsperspektive ist die Einführung von systematischen Mitarbeitergesprächen sowie Zielvereinbarungen zentrales Vorhaben im Verband. Ferner ist eine weitere Förderung der fachlichen und methodischen Kompetenz der Mitarbeiter durch eine kontinuierliche Anhebung des Weiterbildungs-etats und ein zugrunde liegendes Weiterbildungskonzept in der Planung. Weitere Aspekte der Mitarbeitermotivation oder auch der Personalführung werden im Rahmen der Komplettrenovierung der bestehenden Richtlinienstruktur des Verbandes thematisiert.

Die Finanzperspektive schließlich konzentriert sich insbesondere auf die Reduzierung von Budgetrisiken durch langfristige Verpflichtungen und steuerliche Tatbestände, auf eine zunehmende Nutzung verbandsrelevanter Controllingmaßnahmen sowie auf die Optimierung des Einsatzes der finanziellen Ressourcen.

Der VdTÜV versteht die sich verändernden Rahmenbedingungen durch den wachsenden Wettbewerb und die gesteigerten Erwartungen an die Professionalisierung seiner Dienstleistungen als Chance: Als Chance zur Veränderung von Strukturen, zur Entwicklung der Strategie- und Kampagnenfähigkeit und zur Promotion der Kommunikation als Kerngeschäft. Die weitere Modernisierung des Verbandsmanagements wird als Voraussetzung für eine Optimierung der Dienstleistungen, insbesondere der zielorientierten und nachhaltigen Interessenvertretung im Interesse der Mitglieder verstanden.

Im Dialog: der VdTÜV in der Öffentlichkeit

100 Jahre Führerschein

Der Führerschein in Deutschland ist ein Erfolgsmodell, weil drei starke Partner für Qualität und Zuverlässigkeit sorgen. Und das seit einhundert Jahren: Mit der Gründung der ersten privaten Fahrschule im November 1904 in Aschaffenburg begann eine Zusammenarbeit, die der VdTÜV am 23. November 2004 in einem Festakt würdigte. Als Schirmherr beteiligte sich Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe, weitere Ehren Gäste waren der VDA-Präsident Prof. Dr. Bernd Gottschalk und der Vorsitzende der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände Gerhard von Bressendorf.



VdTÜV-Forum „Deregulierung und Bürokratieabbau“

Schlanker Staat, aber mit welcher Diät? Auf einem VdTÜV-Forum am 29. November 2004 erläuterte der Vorstandsvorsitzende der TÜV Süd Holding AG und VdTÜV-Präsidiumsmitglied Dr. Peter Hupfer in einem Vortrag Ziele und Möglichkeiten, die sich für die technische Sicherheit durch die Deregulierung ergeben. Mit Mario Ohoven, Präsident des Bundesverbandes der mittelständischen Wirtschaft e. V. (BVMW), und MinDirig Ulrich Becker (BMW) diskutierte er im Anschluss über die verschiedenen Anforderungen, die Staat, Unternehmen und Überwachungsorganisationen an die politischen Rahmenbedingungen stellen.



VdTÜV-Ausstellung „Führerscheine in Europa“

Vernissage im Europaparlament in Brüssel: Am 17. Januar 2005 eröffneten der Schirmherr Dr. Dieter-L. Koch, MdEP, und der VdTÜV-Vorsitzende Dr. Hans-N. Rindfleisch gemeinsam die Ausstellung „Führerscheine in Europa – Von der Vielfalt zur Harmonisierung“. Auf 23 Tafeln wird anhand teilweise rarer zeitgenössischer Führerscheindokumente aus ganz Europa der Weg zum einheitlichen EU-Führerschein erläutert. Am folgenden Tag berieten die EU-Parlamentarier in den Ausschüssen die dritte EU-Führerscheinrichtlinie, deren Entwicklung der VdTÜV von Anfang an begleitet hat.



Großes Medieninteresse: Pressekonferenz zum TÜV Auto-Report 2005

Chefredakteur Rainer Strang und VdTÜV-Geschäftsführer Dr. Klaus Brüggemann stellten am 25. Januar 2005 gemeinsam den TÜV Auto-Report 2005 der Öffentlichkeit vor. Alarmierend war die Quote der erheblichen Mängel: Sie stieg im vergangenen Jahr auf erschreckende 18,7 Prozent an – sieben Prozent höher als im Jahr 1996.



VdTÜV-Forum „Ingenieure der Zukunft“

Welche Anforderung stellt die Gesellschaft künftig an Ingenieure? Diese Zukunftsfrage diskutierten unter der Moderation von Dr. Gerd Depenbrock (WDR), Dr. Albert Heuser (BASF AG), Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Wolfgang Wahlster (Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz) und Dr. Klaus-D. Röker (TÜV NORD GmbH) am 9. März 2005 in der Saarländischen Landesvertretung in Berlin. Der VdTÜV präsentierte sich auf diesem gut besuchten Forum in seiner Rolle, Erfahrungsaustausch und eine neutrale Plattform für Zukunftsthemen an der Schnittstelle zwischen Mensch und Technik anzubieten. Die große Resonanz sprach für den Erfolg.



Eröffnung der neuen Geschäftsstelle in Berlin

Der VdTÜV im Regierungsviertel: Staatssekretär Ralf Nagel (BMVBW) eröffnete am 7. April 2005 gemeinsam mit dem VdTÜV-Vorsitzenden Dr. Hans-N. Rindfleisch und dem VdTÜV-Geschäftsführer Dr. Klaus Brüggemann vor rund 150 Gästen den neuen Verbandssitz des VdTÜV an der Spree. An der Verkehrsader der Friedrichstraße und dem traditionsreichen Schiffbauerdamm gelegen, ist der VdTÜV nun mit seiner Geschäftsstelle im Zentrum der Politik vertreten.



Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

Info-Veranstaltung „Sicherheit im Busbetrieb“

Konkrete Hilfestellung für Busunternehmer: „Sicherheit im Busbetrieb“ heißt das Zertifikat, mit dem ein Unternehmen sich nach einem ganzheitlichen Ansatz einen freiwilligen Beitrag zu mehr Sicherheit leisten kann. Prof. Dr. Claus Wolff, Vorsitzender der VdTÜV-Kommission Verkehrswesen, moderierte am 13. April 2005 einen öffentlichen Erfahrungsaustausch bereits zertifizierter Betriebe. „Sicherheit der Mobilität bedeutet Sicherung der Mobilität“, nach diesem Grundsatz hat sich der VdTÜV im April 2004 in Dublin verpflichtet, die EU-Kommission in ihrer Verkehrssicherheitspolitik zu unterstützen. Das Zertifikat „Sicherheit im Busbetrieb“ ist Teil dieser Selbstverpflichtung.



Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

Mit Kompetenz: der VdTÜV informiert

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

„Die Begriffe „Stand von Wissenschaft und Technik“ oder „Stand der (wissenschaftlichen) Erkenntnis“ wurden von der Judikative dahingehend konkretisiert, dass jede der praktischen Vernunft zugängliche Erkenntnis zu berücksichtigen ist.“

TÜV-Leitstelle Kerntechnik beim VdTÜV:

30 Jahre erfolgreiche Arbeit für Sicherheit und Umweltschutz

Zivile Nutzung der Kernenergie in der Bundesrepublik seit 1959

Das Zeitalter der großtechnischen zivilen Nutzung von Kernspaltungs- und Kernumwandlungsprozessen setzte weltweit in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts ein. Der Bundesrepublik Deutschland war die zivile Nutzung solcher Techniken seit dem Jahr 1959 gestattet, nachdem einschlägige alliierte Vorbehalte aufgehoben worden waren.

Beispiele für eine zivile Nutzung von Kernspaltungs- und Kernumwandlungsprozessen sind die medizinische Diagnostik und Therapie, die Analyse und gezielte Beeinflussung physikalischer Strukturen oder chemischer Eigenschaften, die Haltbarmachung und Sterilisation von Arznei- oder Lebensmitteln oder die Stromproduktion. Anlagentypen, die den o. a. Zwecken dienen, tragen Bezeichnungen wie „Bestrahlungsanlage“, „Radionuklidlabor“, „Forschungsreaktor“, „Neutronenquelle“, „Brennelementfabrik“, „Kernkraftwerk“.

Zu Beginn der zivilen Kernkraftnutzung gab es zunächst nur Versuchs- und Forschungsreaktoren, deren Aufgabe u. a. darin bestand, die Langzeiteigenschaften bestimmter für den Einsatz unter hohem Neutronenfluss vorgesehener Materialien zu untersuchen. Reaktoren, die leistungsmäßig einem Kohlekraftwerksblock vergleichbar waren, wurden seit 1966 in Betrieb genommen. Sie blieben Unikate und sind inzwischen größtenteils stillgelegt. Mit dem Jahr 1974 (Inbetriebnahme der Anlage Biblis-A) begann in Deutschland das Zeitalter der Großreaktoren mit einer elektrischen Leistung zwischen 1.200 bis 1.300 MWe. Die letzten in Deutschland errichteten Kernkraftwerke (sog. „Konvoi-Anlagen“) gingen in den Jahren 1987 und 1988 in Betrieb.

In den vorgenannten Anlagentypen findet ein Umgang mit „radioaktiven Stoffen“ sowie „Kernbrennstoffen“ statt. Diese Materialien senden eine sog. „ionisierende Strahlung“ aus (α , β oder γ -Strahlung). Charakteristisch für ionisierende Strahlungen sind bestimmte Wechselwirkungen mit der Materie, die sie durchdringen. Im Körper eines Menschen können ionisierende Strahlungen u. U. unerwünschte biologische Folgewirkungen auslösen. Ionisierende Strahlungen bergen daher spezielle Gesundheitsgefahren, vor denen das Kraftwerkspersonal und die Drittbetroffenen geschützt werden müssen.

Für den Umgang mit und die Nutzung von radioaktiven Stoffen oder Kernbrennstoffen zu zivilen Zwecken galten seit jeher sehr restriktive

Prinzipien. So werden die Grenzwerte für Strahlenexpositionen anthropogenen Ursprungs mit Blick darauf festgelegt, dass die sich insgesamt aus künstlichen und natürlichen Strahlungsquellen ergebende Exposition nur unwesentlich, d. h. im Umfang von nur einigen wenigen Prozent über dem Level gelegen sein darf, dem die Menschheit seit Jahrtausenden allein durch natürliche Strahlungsquellen (terrestrische und kosmische Strahlung) ausgesetzt ist. In Bezug auf die Vermeidung unnötiger Strahlenexpositionen und Dosisreduzierung hat der Betreiber Verhältnismäßigkeitsgrundsätze zu beachten, d. h. er hat jede unnötige Strahlenexposition oder Kontamination von Mensch und Umwelt zu vermeiden und er hat jede Strahlenexposition oder Kontamination von Mensch und Umwelt unter Beachtung des Standes von Wissenschaft und Technik und unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls auch unterhalb der Grenzwerte so gering wie möglich zu halten. Die Grenzwerte für Strahlenexpositionen anthropogenen Ursprungs berücksichtigen im Übrigen deren je nach Strahlungsart und -energie unterschiedliche biologische Wirksamkeit.

Die TÜV haben von Beginn der zivilen Kernkraftnutzung an entsprechende Personalkapazitäten zur Begutachtung und Prüfung der o. g. Anlagentypen bereitgestellt und intensiv am Entstehen eines eigenständigen nationalen kerntechnischen Regelwerkes einschließlich der Beratung der zuständigen politischen und behördlichen Gremien mitgewirkt.

Das Atomgesetz als Rechtsgrundlage

Den rechtlichen Rahmen für die Nutzung der Kernenergie und den Umgang mit radioaktiven Stoffen oder Kernbrennstoffen bildet das im Dezember 1959 erstmals verkündete Atomgesetz (AtG) einschließlich seiner nachgeordneten Verordnungen. Zentrales Anliegen des AtG ist es, „Leben, Gesundheit und Sachgüter vor den Gefahren der Kernenergie und der schädlichen Wirkung ionisierender Strahlen zu schützen ...“.

Das AtG weist der Genehmigungsbehörde ein Versagensermessen zu: „Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn [...] die nach dem Stand von Wissenschaft und Technik erforderliche Vorsorge gegen Schäden durch die Errichtung der Anlage getroffen ist.“ Hier verwendet das AtG den unbestimmten Rechtsbegriff „Stand von Wissenschaft und Technik“, dem eine zeitliche Dynamik innewohnt. Regelsetzungsverfahren können dem permanent in Fluss befindlichen Stand von Wissenschaft und Technik prinzipbedingt nur zeitverzögert folgen und deshalb den

Stand von Wissenschaft und Technik nur zu fast 100 Prozent abbilden. Den gesetzlichen Erfordernissen genügt man in der Kerntechnik daher nur dann, wenn man

- > den aktuellen Stand der (wissenschaftlichen) Erkenntnis permanent mitverfolgt und,
- > Regelwerksforderungen nicht nur sachverständig umsetzt, sondern zusätzlich auf weiterhin gegebene Aktualität hinterfragt und einen ggf. fortgeschrittenen Stand von Wissenschaft und Technik mitberücksichtigt.

Die Begriffe „Stand von Wissenschaft und Technik“ oder „Stand der (wissenschaftlichen) Erkenntnis“ wurden von der Judikative dahingehend konkretisiert, dass jede der praktischen Vernunft zugängliche Erkenntnis zu berücksichtigen ist. Ein einschlägiger Erkenntnisgewinn kann sich aus unterschiedlichsten Anlässen oder Quellen ergeben, bspw. aus Forschungsergebnissen, aus der Analyse aufgetretener Vorkommnisse (die u. U. bisher unerkannte Schwachpunkte von Sicherheitskonzepten offen legt) oder aus der Spiegelung der nationalen Sicherheitskonzepte und -philosophien an den Sicherheitsstandards anderer Länder.

Die „nach dem Stand von Wissenschaft und Technik erforderliche Vorsorge gegen Schäden“ muss für den Zeitpunkt der Erteilung einer atomrechtlichen Genehmigung konkretisiert werden. Hierzu bedarf es der technisch/fachlichen und der rechtlichen Bewertung eines beantragten Sachverhalts.

Mit der (der rechtlichen Bewertung vorausgehenden) technisch/fachlichen Bewertung kann die atomrechtliche Genehmigungsbehörde einen nach § 20 AtG zugezogenen Sachverständigen beauftragen (was sie aus Gründen begrenzter Personalressourcen überwiegend tut). Die Behörde hat die Beweisführung und Argumentation des Sachverständigen auf Stichhaltigkeit und Widerspruchsfreiheit zu prüfen.

Die (auf der technisch/fachlichen Bewertung aufbauende) rechtliche Bewertung des beantragten Sachverhalts sowie die Genehmigungserteilung sind als hoheitlicher Akt ausschließlich der atomrechtlichen Genehmigungsbehörde vorbehalten. Die zum Zeitpunkt einer Genehmigungserteilung erforderliche Schadensvorsorge wird in ihrer vollen Ausprägung erst durch den behördlichen Genehmigungsbescheid konkretisiert und mit Rechtskraft definiert. Vergleichbares gilt im Bereich der atomrechtlichen Aufsichtsverfahren.

Genehmigungspflichtig sind in der Kerntechnik nicht nur die Errichtung und der Betrieb einer Anlage. Genehmigungspflichtig sind ebenso alle Vorgänge, die nach erfolgter Inbetriebnahme das Sicherheitskonzept, die bauliche Auslegung oder das Zusammenwirken von Mensch/Technik/Organisation berühren. Auch das Wiederanfahren einer Anlage nach einer Revision oder einem Brennelementwechsel ist genehmigungspflichtig.

Aufgaben und Kompetenzen sind zwischen Bund und Ländern verteilt

Im Bereich des Atomrechts ist die Aufgaben- und Kompetenzverteilung zwischen dem Bund und den Bundesländern nach den Prinzipien des Artikels 85 GG geregelt (sog. Bundesauftragsverwaltung). Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) besitzt die Richtlinienkompetenz im Bereich kerntechnische Sicherheit und Strahlenschutz. Das BMU hat außerdem das Verwaltungshandeln der für den Vollzug des AtG zuständigen Obersten Landesbehörden kontinuierlich zu beobachten und auf Gesetzmäßigkeit und Zweckmäßigkeit zu überprüfen. Das BMU kann im Interesse der Wahrung bundeseinheitlicher Grundsätze und Bewertungsmaßstäbe fallbezogen einer Landesbehörde eine bundesaufsichtliche Weisung erteilen, soweit ein argumentativ nicht unüberbrückbarer Auffassungsunterschied zwischen Bund und betroffenem Bundesland besteht. In dieser Hinsicht unterscheidet sich das Atomrecht von den rechtlichen Rahmenbedingungen der konventionellen Technikbereiche.

Sachverständigenorganisationen wirken staatsentlastend

Das BMU und die Obersten Landesbehörden sind aus Gründen begrenzter eigener Personalressourcen auf die Beauftragung externer Sachverständigenorganisationen angewiesen. Das gesetzliche und untergesetzliche Regelwerk sehen keine Fixierung auf bestimmte Sachverständigenorganisationen vor. De facto sind die TÜV die Hauptauftragnehmer der Landesbehörden und die Gesellschaft für Anlagen und Reaktorsicherheit (GRS) mbH der Hauptauftragnehmer der Bundesaufsicht. Die fachlichen, personellen und organisatorischen Voraussetzungen, die eine behördlich beauftragte Sachverständigenorganisation zu erfüllen hat, werden von den Auftraggebern über Rahmenverträge geregelt.

Die Mitarbeiter einer für kerntechnische Behörden tätigen Sachverständigenorganisation müssen neben einer guten Regelwerkkenntnis über



Höchste Anforderungen an technische Sicherheit wird an die Nutzung der Kernenergie gestellt. Die TÜV haben von Beginn an intensiv am Entstehen eines eigenständigen nationalen kerntechnischen

Regelwerkes mitgewirkt und die zuständigen politischen und behördlichen Gremien beraten.

die Fähigkeit verfügen, den aktuellen Stand der einschlägigen (wissenschaftlichen) Erkenntnis in seiner Bedeutung würdigen und daraus die richtigen Schlussfolgerungen ableiten können. Eine Sachverständigenorganisation hat der auftraggebenden Behörde das Ergebnis ihrer Begutachtung oder Prüfung so transparent zu machen, dass die Behörde die getroffenen Annahmen, die zugrunde gelegten Bewertungsmaßstäbe und die Schlussfolgerungen eindeutig nachvollziehen und auf innere Widerspruchsfreiheit prüfen kann.

teilung gleichartiger technischer Sachverhalte“. Daneben ist sie bspw. zuständig für die Erfassung und Weiterleitung von Problemen, die dem zuständigen Bundesministerium zur Koordinierung zugeleitet werden sollen.

Seit 30 Jahren: Die TÜV-Leitstelle Kerntechnik beim VdTÜV

Die konstituierende Sitzung der „TÜV-Leitstelle Kerntechnik beim VdTÜV“ (Kurzbezeichnung: Leitstelle Kerntechnik) fand im August 1975 statt, d. h. zu Beginn der Planungs- und Errichtungsphase der Großreaktoren. Neben der Leitstelle Kerntechnik gab es im Zeitraum 1975 bis 1988 den „TÜV-Fachausschuss Strahlenschutz beim VdTÜV“, dessen Aufgabenspektrum (Strahlenschutz außerhalb kerntechnischer Anlagen, Strahlenschutzmesstechnik) seit dem Jahr 1989 von der Leitstelle Kerntechnik wahrgenommen wird. Vorläufer der Leitstelle Kerntechnik war der im Juni 1975 aufgelöste „TÜV-Fachausschuss Kerntechnik und Strahlenschutz beim VdTÜV“.

Wurde die Leitstelle Kerntechnik während der Planungs- und Errichtungsphase der Kernkraftwerke vorrangig daran gemessen, ob ihr Handeln bestimmten pragmatischen Zielsetzungen dient (wie bspw. der Beschleunigung von Genehmigungsverfahren), so ist der Hauptfokus des BMU in jüngerer Zeit sehr stark darauf gerichtet festzustellen, ob die TÜV und die GRS der juristischen Prämisse „es kann nur einen Stand von Wissenschaft und Technik geben“ gerecht werden bzw. ob ihnen eine uneinheitliche, in sich unausgewogene oder widersprüchliche Prüf- und Begutachtungspraxis angelastet werden kann.

Anfang Mai 2005 fand die 103. Sitzung der Leitstelle Kerntechnik statt.

Den hohen Anteil am kerntechnischen Auftragsvolumen verdanken die TÜV und die GRS insbesondere einem intensiven Bemühen um Aufbau und Erhalt eines interdisziplinären Kompetenzspektrums, das der technisch/fachlichen, ablauforganisatorischen und rechtlichen Komplexität der zu behandelnden Materie stets aufs Neue gerecht werden muss. Erst derart umfassende (durch formalisierte Verpflichtungen im Bereich Einweisung und Weiterbildung flankierte) Qualifikationsvoraussetzungen versetzen eine Sachverständigenorganisation in die Lage, eigenverantwortlich (wie vom Auftraggeber Behörde erwartet) die gesamte technisch/organisatorische Abwicklung eines atomrechtlichen Begutachtungs- oder Prüfverfahrens mit allen Querbezügen und wechselseitigen Beeinflussungen handhaben zu können. Insgesamt sind bei den TÜV und der GRS schätzungsweise 1.300 Personen mit kerntechnischen Aufgabenstellungen befasst.

Neben den nach § 7 AtG beauftragten TÜV gehört der Leitstelle Kerntechnik die Gesellschaft für Anlagen und Reaktorsicherheit (GRS) mbH an. Die Miteinbeziehung der GRS mit vollen Rechten und Pflichten in die Leitstelle Kerntechnik ist von Anfang an in der Leitstellen-Geschäftsordnung verankert. Vorläufer der GRS waren das in Köln ansässige, von den TÜV gegründete „Institut für Reaktorsicherheit“ (IRS) sowie das in Garching ansässige „Laboratorium für Reaktorregelung und Anlagensicherung“ (LRA) der TU München.

Die Leitstelle Kerntechnik und der sie beim VdTÜV betreuende Referent haben im Sinne der o. a. Aufgabenstellungen deshalb bspw. auf folgenden Feldern für ein QS-gesichertes Arbeiten der TÜV und der GRS zu sorgen:

Die Leitstelle Kerntechnik wird seit ihrer Gründung geschäftsstellenmäßig durch den VdTÜV betreut. Das Aufgabenprogramm war während der ersten Dekade so umfangreich, dass beim Verband bis zum Jahr 1983 fünf Referenten und bis zum Jahr 1988 drei Referenten ausschließlich mit Angelegenheiten im Bereich Kerntechnik und Strahlenschutz befasst waren.

- > Versorgung der Mitglieder mit einer Prüfgrundlagensammlung, die alle für Kerntechnik und Strahlenschutz relevanten gesetzlichen und untergesetzlichen Regelwerke und sonstigen Informationen enthält und kontinuierlich aktualisiert wird
- > Aufrechterhaltung des kerntechnischen Know-how-Vorsprungs (bspw. durch rechtzeitige Impulse, neuen Erkenntnissen oder Problemstel-

Die vorrangige satzungsgemäße Aufgabenstellung der Leitstelle Kerntechnik ist die „Gewährleistung einer einheitlichen Prüfung und Beur-

- lungen durch Verständigung auf ein einheitliches, erforderlichenfalls in VdTÜV-Arbeitsgrundlagen dargestelltes Vorgehen zu begegnen sowie VdTÜV-interne Bereitstellung des erforderlichen Expertenwissens)
- > Aktive Teilnahme an regulatorischen Meinungsbildungsprozessen außerhalb des VdTÜV (bspw. in den Gremien des Kerntechnischen Ausschusses, der Reaktorsicherheitskommission, der Strahlenschutzkommission usw.) mit dem Ziel, das Handeln der Leitstelle Kerntechnik gegenüber den Behörden und den übrigen externen Kontaktpartnern transparent werden zu lassen
 - > VdTÜV-interne Verfügbarmachung der Sachstandsdarstellungen aller meldepflichtigen kerntechnischen Vorkommnisse sowie des hieraus erwachsendeneinschlägigen Erfahrungsrückflusses (im Interesse eines einheitlichen, über die vom eigenen Haus betreuten Anlagen hinausreichenden Wissensstandes)
 - > Definition und Bereitstellung von für die theoretische Einweisung/ Weiterbildung kerntechnischer Sachverständiger benötigten materiellen Ressourcen

Des Weiteren versorgt der VdTÜV die Mitglieder im Rahmen von Berichtsreihen mit umfangreichen Informationen zum aktuellen Geschehen im Bereich Kerntechnik und Strahlenschutz. Diese kerntechnischen Berichtsreihen beinhalten beispielsweise:

- > Informationen aus dem politischen Raum (Werdegang von Gesetzen, Verordnungen oder Richtlinien, Ergebnisse parlamentarischer Initiativen und Anfragen, Unterrichtungen durch die Bundesregierung; dokumentiert in Bundestags-/Bundesrats-Drucksachen, im Bundesgesetzblatt sowie in EU-Amtsblättern und KOM-Dokumenten)
- > Ministerielle Richtlinien
- > Positionspapiere, (Presse)mitteilungen und Statements der Bundes- und Landesbehörden sowie der EU-Kommission oder des Ministerrats,
- > Urteile oberster Bundes- und Landesgerichte im Bereich Atomrecht
- > Ergebnisse des Kerntechnischen Ausschusses, Stellungnahmen der RSK und der SSK
- > Literatur und Veranstaltungshinweise, Fachartikel

Für den erfolgreichen Erhalt ihres kerntechnischen Know-how-Vorsprungs sowie zur Festigung ihrer Marktposition stellen die TÜV und die GRS seit Jahren erhebliche materielle, personelle und finanzielle Ressourcen bereit, um Erfahrungen aus ihrer konkreten Prüf- und Begutachtungstätigkeit in einen gemeinsamen Wissenspool einzubringen, VdTÜV-intern zu bündeln und dadurch gemeinsam nutzbar zu machen.

Aktuelle Arbeitsergebnisse der Leitstelle Kerntechnik

Beispielhaft seien folgende VdTÜV-Arbeitsgrundlagen aus jüngster Zeit aufgeführt:

- > VdTÜV-Positionspapier: grundsätzliche Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme in Kernkraftwerken – Eckpunkte eines gemeinsamen Grundverständnisses
- > Bruchmechanische Nachweise zur Absicherung eingeschränkter Leckannahmen bei Rohrleitungen (Bruchausschluss)
- > Integrität von nach Verlegerichtlinien verlegten Kleinrohrleitungen in kerntechnischen Anlagen
- > Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) – Nachweis der EMV in atomrechtlichen Aufsichts- und Genehmigungsverfahren
- > Bewertungskriterien für RIA (Reactivity Initiated Accidents)
- > Anwendung Statistischer/Probabilistischer Analyseverfahren bei der Brennstabauslegung
- > Thermohydraulik-Randbedingungen für Schadensumfangs- und Notkühlanalysen
- > Grundsätze für die Beurteilung von Betriebshandbüchern
- > VdTÜV-Berechnungsrichtlinie, Berechnung sicherheitstechnisch wichtiger Schieber und Ventile hinsichtlich Funktion und Auswirkungen von Stellkräften

CIECA, VdTÜV und das Fahrerlaubniswesen:

die Unterzeichnung der Europäischen Charta für Verkehrssicherheit am 6. April 2004 in Dublin – und ihre konsequente Umsetzung

Der Organisation CIECA (Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile) gehören über 30 Organisationen hauptsächlich aus Europa, aber auch aus Nordafrika, Nahost, Amerika, Australien und Neuseeland an. Aus historischen Gründen ist Deutschland durch zwei Organisationen vertreten – neben dem VdTÜV als Repräsentanten aller Technischen Überwachungs-Vereine auch durch die DEKRA. Alle Mitglieder – beliebige Organisationen oder Vertreter zumeist aus nationalen Verkehrsministerien – sind für die Inhalte ebenso wie für die Durchführung von theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfungen jeweils in ihrem Staat (bei uns in den Bundesländern) autorisiert. Darüber hinaus sind diese Organisationen oder Ministerien i. d. R. auch für die Aus- und Fortbildung sowie für die Sicherung der Arbeitsqualität ihrer Prüfer zuständig.

Fast alle Mitgliedsstaaten der Europäischen Union beteiligen sich an den Aktivitäten der CIECA, die sich seit den 90er-Jahren als erfolgreiches Forum für den Austausch von Erfahrungen und Informationen zwischen den Mitgliedern, aber auch anderen Interessengruppen etabliert hat. In den letzten Jahren hat die CIECA regelmäßig für die Europäische Kommission eine Reihe von Projekten durchgeführt. Mit der fortschreitenden Internationalisierung und ihren unmittelbaren Auswirkungen insbesondere auf den Bereich Fahrzeug und Mobilität ist die innereuropäische Abstimmung und Anpassung notwendiger denn je geworden – gerade auch zum Schutz vor Fehlentwicklungen in Deutschland als Transitland Nummer eins weltweit. Insofern ist die CIECA für den VdTÜV und seine Mitglieder im Bereich Fahrerlaubnis (und auch MPU) das wichtigste internationale Gremium und Sprachrohr und die bestmögliche Interessenvertretung im komplizierten Geflecht der Brüsseler Prozesse. Die regelmäßig von der CIECA gewonnenen Ausschreibungen bestätigen dies.

Am Rande der Tagung des EU-Verkehrsmisterrates im April 2004 in Dublin gehörten VdTÜV und CIECA zu den ersten Organisationen, die sich mit der Unterzeichnung der EU-Verkehrssicherheitscharta dazu verpflichtet haben, aktiv daran mitzuwirken, die Zahl der Verkehrstoten auf Europas Straßen bis zum Jahre 2010 zu halbieren. Im Rahmen dieser öffentlichen Selbstverpflichtung hat sich die CIECA die Angleichung der Bewertungskriterien für Fahrprüfungen zum Ziel gesetzt – und dazu eine internationale Arbeitsgruppe eingerichtet: die Road Safety Charta/RSC, in welcher der VdTÜV tatkräftig mitwirkt (2004: RA Arne Böhne, seit 2005: Dr. Bernhard F. Reiter). Die RSC hat sich zwei Ziele auf die Fahnen

geschrieben: Zum Ersten die Erarbeitung eines Qualitätshandbuchs für Prüforganisationen, die Fahrerlaubnisprüfungen durchführen sowie zum Zweiten die Formulierung von einheitlichen Bewertungskriterien für die praktische Prüfung. Von Frühjahr 2004 bis Frühsommer 2005 tagte die AG RSC insgesamt sechs Mal.

Auf der 4. Sitzung im englischen Bedford, die von der englischen Driving Standards Agency/DSA ausgerichtet wurde, gelang der Durchbruch: Die RSC-Arbeitsgruppe konnte sich hier auf die letzten Änderungen zum Entwurf eines Qualitätshandbuchs einigen, das einheitliche Mindestanforderungen für Prüforganisationen vorschlägt. Es bleibt abzuwarten, ob diese generellen Qualitätsstandards als Grundstock für den CIECA-Beitrag zur Road Safety Charta dienen können – nämlich zur Angleichung der Bewertungskriterien für praktische Prüfungen. Ergänzt wird das Handbuch durch ein Strategiepapier, das die Rolle der Fahrprüfung als Beitrag zur Verkehrssicherheit festschreibt.

Nicht weniger einfach gestaltete sich die Harmonisierung der Bewertungskriterien. Schon auf dem Berliner CIECA-Workshop im Dezember 2003 waren grundlegende Unterschiede bei den Bewertungskriterien im Ländervergleich festgestellt worden – diese sinnvoll anzugleichen, ist nicht nur wegen der Unterschrift von Dublin sinnvoll. Denn Straßenverkehrssituationen sind grenzüberschreitend ähnlich oder identisch, und nachdem der größte Teil des Fahrerlaubnisrechts durch die 2. EU-Führerscheinrichtlinie und ihren Annex II harmonisiert ist, sollte dies auch mit dem Kern der Fahrerlaubnisprüfung – den Bewertungsmaßstäben – angestrebt werden.

Ausgehend von den unterschiedlichen Bewertungskriterien, wie sie zurzeit in den einzelnen Ländern das Bestehen oder Nichtbestehen einer Prüfung entsprechend unterschiedlich regeln, fand die Arbeitsgruppe schließlich eine Lösung über die „positive“ Herangehensweise: Welche Fähigkeiten, „Competences“, benötigt ein Kandidat, um die Prüfung zu bestehen? Im Gegenzug ließen sich dann die Fehler, die zum Nichtbestehen der Prüfung führen, leicht/er finden. – Auf dem CIECA-Jahreskongress am 10. Juni 2005 in Helsinki wird die Arbeitsgruppe RSC ihre Ergebnisse allen Mitgliedern vorstellen. Die Weiterbearbeitung des Qualitätshandbuchs ebenso wie die Harmonisierung der Bewertungskriterien ist nach Meinung aller beteiligten Experten sinnvoll.



Eine ständige Einrichtung bei der CIECA ist der internationale Beirat, die Expert Advisory Group (EAG). Wichtigstes Ziel der EAG ist es, den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern zu ermöglichen. Ihre ständigen Mitglieder sind nationale Experten für Fahrausbildung und Fahrprüfung und kommen derzeit (2004/2005) aus Finnland, Schweden, England, den Niederlanden, Belgien, Frankreich und Deutschland (Dipl.-Ing. Reinhard Meyer, TÜV SÜD). Die Expert Advisory Group tagt in der Regel vier Mal jährlich und ist neben allgemeinen Aufgaben (Organisation, Satzung) mit der Analyse von grundsätzlichen Inhalten zur fachlichen Arbeit der CIECA beschäftigt. Sie aktualisiert regelmäßig das „Handbuch über den Führerschein“, welches CIECA-Mitgliedern ebenso wie Nichtmitgliedern zur Informationsgewinnung zur Verfügung gestellt wird. Neben der Leitung von Studien zum Führerscheinwesen in Europa wird im Rahmen von Besuchen in verschiedenen Mitgliedsstaaten die Durchführung der Führerscheinprüfungen beobachtet, analysiert und verglichen, im Weiteren werden die Stärken und Schwächen der Prüfungen diskutiert. Danach erhält die besuchte Organisation einen Abschlussbericht. Die EAG nimmt außerdem regelmäßig an internationalen Veranstaltungen zum Führerscheinwesen teil und führt regelmäßig Workshops im Rahmen der von der CIECA durchgeführten internationalen Studien durch.

VdTÜV-Ausstellung:

„Führerschein in Europa – Von der Vielfalt zur Harmonisierung“

Die Geschichte der Führerscheindokumente in Europa ist auch die Geschichte verschiedener Stile und Gebräuche. Noch immer sind in Europa über 110 verschiedene Führerscheine gültig. Ein einheitliches Dokument schafft Transparenz und hilft beim Abbau von Bürokratie.

Europäische Führerscheine

1. Bild : Schweden ab 1999
2. Bild: Frankreich 1950
3. Bild: Deutschland 1946
4. Bild: Lettland 1923

Neustrukturierung des VdTÜV-Geschäftsbereichs „Anlagentechnik, Arbeitswelt, Systemsicherheit“

Das bis Ende 2000 gültige Konzept des Gerätesicherheitsgesetzes GSG und der zugehörigen Verordnungen für überwachungsbedürftige Anlagen fand im Hinblick auf den notwendigen Erfahrungsaustausch der Sachverständigen im Rahmen der Technischen Überwachung in den Fachausschüssen des VdTÜV statt. Beispiele dafür waren die Fachausschüsse Aufzugs- und Fördertechnik, Dampfkessel und Druckbehälteranlagen und Rohrfernleitungen. Zu den jeweiligen Fachausschüssen bestanden Arbeitskreise, die für einzelne Fachthemen zuständig waren und dem Fachausschuss zuarbeiteten. Damit fand der vorgeschriebene amtliche Erfahrungsaustausch der mit der Technischen Überwachung beauftragten Organisationen entsprechend den Organisationsverordnungen der Länder in den VdTÜV-Fachausschüssen statt.

Die Novellierung des Gerätesicherheitsgesetzes und der Verordnungen ergab das heute gültige Geräte- und Produktsicherheitsgesetz GPSG und die zugehörige Betriebssicherheitsverordnung BetrSichV. Das Ende der Übergangsfristen für die Ablösung des personenbezogenen Prüf- und Sachverständigenwesens durch ein organisationsbezogenes Prüfwesen für den Betrieb von überwachungsbedürftigen Anlagen sieht für Neuanlagen den 31. Dezember 2005 und für Altanlagen den 31. Dezember 2007 vor. Dadurch ist der Zeitpunkt für das Auslaufen des Erfahrungsaustausches der Sachverständigen in den heute tätigen Überwachungsorganisationen ebenfalls fixiert. Die zukünftigen zugelassenen Überwachungsstellen (ZÜS) nach BetrSichV werden durch die Akkreditierungsbedingungen der Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS) verpflichtet werden, ihren Erfahrungsaustausch im Rahmen eines Erfahrungsaustauschkreises (EK) zu führen.

Die geschilderte Situation veranlasste die Mitglieder des VdTÜV, über eine Neustrukturierung der Gremien des Bereichs Anlagentechnik nachzudenken. Ziel war es, Gremien zu schaffen, die über den Erfahrungsaustausch hinaus für alle Themen des Sachgebiets zuständig sein sollen. Gleichzeitig sollen die Strukturen gestrafft und an die Gliederung der Gremien des Ausschusses für Betriebssicherheit angepasst werden. Um diese Aufgabenstellung nach außen zu dokumentieren, sollen die Gremien nicht mehr „Fachausschüsse“, sondern „Leitstellen“ genannt werden. Unterhalb dieser Leitstellen werden nur zeitlich befristete Arbeitsgruppen oder Ad-hoc-Gremien eingerichtet. Mitarbeiter der Leitstellen sind die operativen Leiter/Ergebnisverantwortlichen der Geschäftsfelder bei den VdTÜV-Mitgliedern.

Folgende Leitstellen wurden eingerichtet:

- 1 Leitstelle Koordinierung und Anlagensicherheit (LKA)
- 2 Leitstelle Mensch und Maschine (LMM)
- 3 Leitstelle Elektro- und Gebäudetechnik (LEG)
- 4 Leitstelle Fördertechnik (LFÖ)
- 5 Leitstelle Druck- und Tanktechnik (LDT)
- 6 Leitstelle Kerntechnik (LKT)

Allen diesen Gremien werden die vorgenannten bisherigen amtlichen Erfahrungsaustausche im Betriebsbereich bis zu deren Auslaufen zugeordnet. Ebenfalls in die Arbeitsstruktur dieser Leitstellen werden neben den ABS-Aktivitäten die Arbeiten zur Beschaffenheit im Rahmen der europäischen Richtlinien eingegliedert. Um die Thematik der einzelnen Leitstellen in Breite zu erfassen, sind gleichzeitig die Arbeiten in weiteren amtlichen Gremien wie der Störfall-Kommission mit einzubinden.

Die bisherigen Arbeitsstrukturen des VdTÜV wurden zum 31. Dezember 2003 aufgelöst und im Rahmen der konstituierenden Sitzungen der vorgenannten Leitstellen überprüft und neu strukturiert. Die Gründungssitzungen der vorgenannten Leitstellen fanden im Jahr 2004 statt. Davon ausgenommen ist die Leitstelle Kerntechnik. Nach den ersten Erfahrungen ist der Übergang in die neue Struktur erfolgreich gelungen. Die Mitglieder haben sich über das Restrukturierungsprogramm des VdTÜV positiv geäußert. Das Arbeitskonzept ist flexibel und effektiv sowie zukunftsgerichtet, da es der kommenden Wettbewerbssituation Rechnung trägt und dennoch die Gemeinsamkeiten der VdTÜV-Mitglieder fördert. Zukünftige Entwicklungen auf den verschiedenen Arbeitsgebieten können ohne Probleme berücksichtigt und bei der Gremienarbeit gespiegelt werden.

Die Arbeit des Ausschusses für Betriebssicherheit und seiner Arbeitsgremien

Der Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS), der 2003 nach § 24 der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) eingerichtet wurde, hat seine Arbeit auch 2004 fortgesetzt.

Seit der Konstituierung des ABS am 16. Januar 2003 und der Gründung der insgesamt sieben Unterausschüsse (UAs) wurden von diesen mittlerweile einige Aufgaben erledigt, die überwiegend für die Arbeit des ABS selbst erforderlich waren und deshalb nicht veröffentlicht wurden. So wurden die Aufgabenbereiche der UAs voneinander abgegrenzt, die bestehenden Regeln erfasst und bezüglich der behandelten Gefahren analysiert sowie eine Struktur des zukünftigen Regelwerks erarbeitet. Nunmehr laufen die Arbeiten an konkreten Themen.

Ein modernes Regelwerk entsteht

Das „amtliche“ BetrSichV-Regelwerk wird aus Technischen Regeln für Betriebssicherheit (TRBS) bestehen. Es soll nach den Wünschen aller Beteiligten ein modernes Regelwerk sein, das prägnant, schlank, verständlich, übersichtlich, modular aufgebaut und praxisorientiert ist, um

- > Freiräume für individuelle Lösungen zu schaffen,
- > Anwenderfreundlichkeit besonders für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) herzustellen und
- > einen übersichtlichen Aufbau mit einheitlichen Strukturen zu gestalten.

Da der Arbeitgeber sowieso gehalten ist, eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen, soll das neue Regelwerk gefährdungsbezogen gegliedert sein. Diesen Gefährdungen können dann abgestufte Anforderungen und Maßnahmen zugeordnet werden, was zu weniger Einzelregelungen und zu mehr Freiräumen führt.

Weitere Vorteile eines solchen gefährdungsbezogenen Regelwerks liegen in einer enormen Straffung und Modernisierung der Regeln, einer Eingliederung in die Gefährdungsbeurteilung nach dem Arbeitsschutzgesetz und einer weitgehenden Unabhängigkeit von technischen Entwicklungen. Als Nachteil ist zu werten, dass der bisherige Arbeitsmittel- bzw. Anlagenbezug verloren geht und das Regelwerk mehr für Spezialisten geeignet sein wird. Dies kann nach Ansicht des ABS durch untergesetzliche Richtlinien, Informationen und Broschüren behoben werden, die z. B. von Technischer Überwachung, Berufsgenossenschaften oder Versicherungen veröffentlicht werden können. Darüber hinaus wird der

Arbeitgeber sich fachkundig, z. B. durch Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärzte, Hersteller oder externe Institutionen wie TÜV beraten lassen oder die Hilfestellung von Unfallversicherungsträgern oder staatlicher Arbeitsschutzbehörden erbitten. Insoweit wird man nur wenige beispielhafte Lösungen in den TRBS benötigen, wodurch wiederum das TRBS-Regelwerk schlank bleiben kann.

Erste Technische Regeln sind veröffentlicht

Als erste Technische Regeln für Betriebssicherheit (TRBS) wurden vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) mit Datum vom 18. November 2004 im Bundesanzeiger veröffentlicht:

- > TRBS 1203 Befähigte Personen – Allgemeine Anforderungen
- > TRBS 1203 Teil 1 Befähigte Personen – Besondere Anforderungen – Explosionsgefährdungen und
- > TRBS 1203 Teil 2 Befähigte Personen – Besondere Anforderungen – Druckgefährdungen

Sie waren vom Ausschuss für Betriebssicherheit am 8. Oktober 2004 beschlossen worden.

Musterregeln für gefährdungsbezogene TRBS werden derzeit von den UAs erstellt und sollen im Rahmen eines für Juni 2005 geplanten ABS-Workshops zusammen mit dem gesamten gefährdungsbezogenen Regelwerkskonzept im Hinblick auf ihre Praxistauglichkeit diskutiert werden.

Gemeinsame Vorbemerkung erläutert die Vermutungswirkung

Der dargestellte Gedankengang und die den TRBS zukommende Vermutungswirkung eines Einhaltens der Anforderungen der BetrSichV bei Anwendung der Regeln sollen in einer gemeinsamen Vorbemerkung in allen TRBS wie folgt dargestellt werden:

„Diese Technische Regel für Betriebssicherheit (TRBS) gibt den Stand der Technik, Arbeitsmedizin und Hygiene, entsprechende Regeln und sonstige gesicherte arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse für die Bereitstellung und Benutzung von Arbeitsmitteln sowie den Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen wieder.

Sie wird vom Ausschuss für Betriebssicherheit ermittelt und vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit im Bundesarbeitsblatt bekannt gemacht.



Sicherheit und Zuverlässigkeit am Standort Deutschland:
Die Technischen Regeln für Betriebssicherheit werden nach den Wünschen aller Beteiligten in einem modernen Regelwerk zusammen-

gefasst, das prägnant, schlank, verständlich, übersichtlich, modular aufgebaut und praxisorientiert ist.

Die Technische Regel konkretisiert die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) hinsichtlich der Ermittlung und Bewertung von Gefährdungen sowie der Ableitung von geeigneten Maßnahmen. Bei Anwendung der beispielhaft genannten Maßnahmen kann der Arbeitgeber insoweit die Vermutung der Einhaltung der Vorschriften der Betriebssicherheitsverordnung für sich geltend machen. Wählt der Arbeitgeber eine andere Lösung, hat er die gleichwertige Erfüllung der Verordnung schriftlich nachzuweisen.“

„Die von einem aufgrund einer Rechtsvorschrift nach § 11 des GSG eingesetzten Ausschuss ermittelten technischen Regeln gelten bezüglich ihrer betrieblichen Anforderungen bis zur Überarbeitung durch den ABS und ihre Bekanntgabe durch das BMWA fort.“ Das heißt, die z. B. vom ehemaligen Deutschen Dampfkessel-Ausschuss (DDA) ermittelten Betriebs-TRD gelten zur Zeit fort, bis sie durch TRBS abgelöst werden. Sie können deshalb weiterhin im Handel in Loseblattform oder als Taschenbuch bezogen werden.

Für die überwachungsbedürftigen Anlagen hat der Verordnungsgeber durch § 27 Absatz 6 BetrSichV vermieden, dass in der Zeit, bis die neuen TRBS verabschiedet sind, ein das Sicherheitsniveau gefährdendes regelungstechnisches Vakuum eintritt. Er hat nämlich verfügt:

Akkreditierungsbedingungen von zugelassenen Überwachungsstellen (ZÜS)

Im September 2003 und im Dezember 2004 fanden bei der Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS) in München die konstituierenden Sitzungen der Sektorkomitees (SK) statt. Die Sektorkomitees wurden auf Einladung der ZLS von Fachleuten aus dem Kreis der Hersteller, Betreiber, Verwender und Prüforganisationen sowie aus Behörden des jeweiligen Fachgebietes gebildet. Hierbei handelte es sich um eine ehrenamtliche Tätigkeit, die auf der jeweiligen fachlichen Kompetenz der Teilnehmer beruhte.

Der VdTÜV beteiligte sich aktiv an der Arbeit der Sektorkomitees: In seinen Fachgremien wurden die Teilnehmer für die Sitzungen der SKs ausgewählt und der ZLS benannt.

Zu den einzelnen überwachungsbedürftigen Anlagen wurden vier Sektorkomitees eingerichtet:

- SK 112 „Aufzugsanlagen“
- SK 113 „Druckgeräte und -behälter“
- SK 114 „Ex-Anlagen und Anlagen für brennbare Flüssigkeiten“
- SK 115 „Ortsbewegliche Druckgeräte“ (seit 2. Dezember 2004)

Die Aufgabe der SKs war die Beratung der ZLS bei der Erarbeitung von fachspezifischen Anforderungen an zugelassene Überwachungsstellen (ZÜS) zu den einzelnen überwachungsbedürftigen Anlagen. Hierzu wurden in den einzelnen SKs jeweils vier Arbeitskreise (AK) gebildet und deren personelle Besetzung festgelegt. Jeder Arbeitskreis wählte einen Sprecher und seinen Stellvertreter.

Die Aufgaben der AKs waren in den einzelnen SKs gleich, wobei folgende Themen zu bearbeiten waren:

- AK 1: Festlegung von Anlagengruppen für die überwachungsbedürftigen Anlagen des Sachgebiets
- AK 2: Anforderungen an die erforderlichen Mittel und Ausrüstungen (Prüfbausteine)
- AK 3: Anforderungen an das Prüfpersonal und die Leitung der Prüforganisation
- AK 4: Dokumentation der Fachaufgaben in sicherheitstechnischer Hinsicht

Die Ergebnisse der Arbeitskreise sollten bis Januar 2004 vorliegen und danach in der 2. Sitzung der einzelnen Sektorkomitees verabschiedet werden. Die Arbeiten der AKs wurden termingerecht abgeschlossen.

Im März 2004 fanden die Sitzungen der einzelnen SKs, auf denen die vorliegenden Ergebnisse der einzelnen AKs vorgestellt wurden, statt. Nach einer intensiven Diskussion und der Übernahme von Änderungswünschen wurden die Arbeitsergebnisse verabschiedet. Die Tätigkeit der SKs war damit abgeschlossen.

Es wurde von Seiten der ZLS darauf hingewiesen, dass die Sektorkomitees nominell weiterbestehen. Ergänzungen und Fortschreibung der Arbeitsergebnisse werden in den sich bildenden Erfahrungsaustauschkreisen der ZÜS erfolgen. Die Ergebnisse der vier SKs wurden in die Richtlinien der ZLS über die Anforderungen bei der Akkreditierung von zugelassenen Überwachungsstellen eingearbeitet. Diese Richtlinien beschreiben die Anforderungen an zugelassene Überwachungsstellen im Sinne des § 17 Abs. 1 und 5 des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes. Die Erfüllung dieser Anforderungen ist Voraussetzung für eine Akkreditierung.

Die Akkreditierungsverfahren der ZÜS durch die ZLS sind in der Zwischenzeit angelaufen und die ersten Verfahren erfolgreich abgeschlossen. Die ZLS geht davon aus, dass die Akkreditierungsverfahren bei denjenigen Antragstellern, die alle Akkreditierungsvoraussetzungen erfüllen, bis zum 1. Oktober 2005 abgeschlossen werden können.

Sollten die Akkreditierungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht erfüllt sein, so kann sich der Abschluss des Akkreditierungsverfahrens jedoch verzögern.

Um als zugelassene Überwachungsstelle tätig werden zu können, wird sowohl eine Akkreditierung als auch eine Benennung benötigt. Die Akkreditierung besitzt im gesamten Bundesgebiet Gültigkeit.

Eine Benennung dagegen ist auf das Land beschränkt, für das sie ausgesprochen wird. Zuständig für die Benennung sind die für den Vollzug der Betriebssicherheitsverordnung zuständigen obersten Landesbehörden. Einige Bundesländer haben bzw. werden hierzu entsprechende Verordnungen erlassen. Die Regelungen in den einzelnen Verordnungen sind jedoch unterschiedlich.



Sicherheit im Alltag:
Überprüfung einer Aufzugsanlage durch den TÜV Nord

Es wird ein einstufiges oder ein zweistufiges Verfahren angewendet. Bei dem einstufigen Verfahren ist die Akkreditierung und die Benennung bei der ZLS zu beantragen.

Bei dem zweistufigen Verfahren wird die Akkreditierung bei der ZLS beantragt und die Benennung ist bei der für den Arbeitsschutz zuständigen obersten Landesbehörde zu beantragen. Voraussetzung für die Benennung ist die erfolgte Akkreditierung durch die ZLS.

Dies bedeutet für eine ZÜS, die beabsichtigt, im gesamten Bundesgebiet tätig zu werden, die Benennungsverfahren der einzelnen Bundesländer zu berücksichtigen.

Informationen über den Stand der landesspezifischen Vorschriften zur Benennung von zugelassenen Überwachungsstellen stehen auf der Homepage der ZLS zur Verfügung.

www.zls-muenchen.de/de/left/zustaendigkeitsbereich/betriebssicherheitsverordnung/uebersicht_stand_landesspez_vorschr_zues.htm

Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

Mit Kompetenz: der VdTÜV informiert

Mit Kompetenz: der VdTÜV informiert

„Die deutschen Technischen Überwachungs-Vereine (TÜV) gehören zu den ersten Partnern der EU-Kommission bei der Umsetzung des Europäischen Verkehrssicherheitsplanes.“

Die Weiterentwicklung der Abgasuntersuchungen

Seit 1993 ist in Deutschland die periodische Abgasuntersuchung (AU) für alle Fahrzeuge vorgeschrieben. Die Prüfung wird, bedingt durch die unterschiedlichen Fahrzeuggruppen/Antriebskonzepte, in verschiedenen Varianten durchgeführt. Generell bestehen Festlegungen für Dieselfahrzeuge und Ottofahrzeuge. Wesentlicher Unterschied ist zum einen die Art der limitierten Abgaskomponenten und zum anderen die Festlegung der Motorbetriebspunkte während der Messung.

- > An Dieselfahrzeugen wird die Abgastrübung während der freien Beschleunigung gemessen.
- > An Ottofahrzeugen werden stationäre Betriebspunkte im Rahmen der Abgaskonzentrationsmessung angefahren.

Mit Einführung der EG-Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung 98/69/EG werden im Rahmen der Typzulassung erhöhte Anforderungen bezüglich der Abgasemissionen und der neuen eingeführten europäischen On-Board-Diagnose (OBD) festgelegt.

Auf Antrag des Bundesverkehrsministeriums wurde die 96/96/EG für die periodische Überwachung geändert, sodass für Fahrzeuge mit Ottomotoren und geregelter Katalysator Informationen aus dem OBD-System genutzt werden. Die Kohlenmonoxid-Messung bei Leerlaufdrehzahl kann alternativ durch Auslesen bestimmter OBD-Informationen ersetzt werden. Für die AU wurde das Auslesen und Bewerten der Readiness-Codes festgelegt. Sind die Readiness-Codes nicht oder nicht vollständig gesetzt, werden zusätzlich die Lambdasondensignale überprüft.

OBD-Systeme stellen häufig keine Grenzwertüberschreitung fest

In einer ersten Studie der Projektgemeinschaft AU 2005, in der Experten aus VdTÜV und DEKRA mitarbeiten, wurden schwerpunktmäßig Fahrzeuge mit G-KAT und OBD in Zusammenarbeit mit den Fahrzeugherstellern untersucht. An einem von sechs Fahrzeugen wurde eine Überschreitung der Grenzwerte festgestellt, ohne dass ein Fehler vom OBD-System gespeichert wurde. Die Abgasmessung im Rahmen der AU belegte durch Grenzwertüberschreitung den abgasrelevanten Fehler und ermöglicht somit eine Instandsetzung des Fahrzeugs.

Aufgrund dieser Ergebnisse in Deutschland führte die CITA ihre großangelegte Study 3 „Use of OBD at periodic inspection“ durch. In verschiedenen europäischen Ländern wurden Fehlersimulationen an 16 Fahrzeugen zur Überprüfung der OBD-Funktionalität vorgenommen.

Alle 16 Fahrzeuge hatten messbare Abgasverschlechterungen unter Fehlerbedingungen, elf Fahrzeuge verfehlten die Grenzwerte von EURO 3 bzw. EURO 4, acht Fahrzeuge überschritten den Schwellwert für das Aufleuchten der MIL (Kontrollleuchte), ohne dass diese angesteuert wurde. Bei einigen Fahrzeugen konnte das OBD-System nicht genutzt werden, da wichtige Funktionen wie Istwerte oder Readiness-Code nicht korrekt ausgeführt waren.

Mit der Einführung des Untersuchungsverfahrens für G-KAT-Fahrzeuge mit OBD am 1. April 2002 wurde festgestellt, dass bei vielen Fahrzeugen die OBD-Informationen für die Durchführung der AU nicht ausreichend waren. In diesen Fällen konnte die AU nach dem neuen Verfahren nicht durchgeführt werden. Auf Antrag der betroffenen Fahrzeughersteller hat das BMVBW Ausnahmen für die Durchführung der AU mit dem G-KAT-Verfahren in Verbindung mit Ersatzverfahren zur Regelkreisprüfung zugelassen. In Deutschland sind davon mehrere hunderttausend Fahrzeuge betroffen. Die vom BMVBW erlassenen Ausnahmen waren bis zum 31. Dezember 2003 befristet. Im Rahmen von Abgasuntersuchungen sind allerdings Fahrzeuge aufgefallen, die nicht prüfbar sind und für die keine Ausnahme vorliegt. Die Belastbarkeit des OBD-Systems für diese Fahrzeuggruppe ist nicht nachgewiesen.

Im Rahmen der Sichtprüfung von Ottofahrzeugen mit OBD ist auch die Tankdeckel-Verliersicherung zu prüfen. Ein Fahrzeughersteller hat ein Alternativ-Verfahren gewählt, das nach Meinung der Projektgruppe nicht geeignet ist, als Verliersicherung anerkannt zu werden. An diesen Fahrzeugen kann die AU nicht positiv abgeschlossen werden. Eine Antwort des BMVBW steht zu diesem Thema noch aus.

Neues Verfahren soll Einbindung von OBD-Informationen bei Dieselfahrzeugen verbessern

Im Hinblick auf die Einbindung der OBD-Informationen in die AU für Dieselfahrzeuge wurden Untersuchungen an verschiedenen Fahrzeugen durchgeführt. Hierbei wurde, wie bei den Ottofahrzeugen, festgestellt, dass die OBD-Informationen einiger Fahrzeuge nicht vollständig waren. Einige Fahrzeuge wiesen starke Funktionsbeeinträchtigungen auf, die zum Teil die Fahrsicherheit negativ beeinflusst haben.

Am 1. Oktober 2005 wird für Dieselfahrzeuge ein neues Verfahren eingeführt, bei dem OBD-Informationen genutzt werden. Fehler, die bei



Umweltschutz im Alltag: Eine Abgasuntersuchung (AU) beim TÜV Süd

Fahrzeugen mit Ottomotoren und OBD aufgetreten sind, sollten sich bei Dieselfahrzeugen nicht wiederholen. Auffällige Fahrzeuge, die nicht prüfbar sind, sollten durch den Fahrzeughersteller im Rahmen einer Rückrufaktion nachgebessert werden.

Im Rahmen des Projektes wurde die Möglichkeit von OBM (On-Board-Management) betrachtet. Aus den Gesamterkenntnissen erscheint es wichtiger und sinnvoller, ein funktionsfähiges, belastbares und prüfbares OBD-System zu erreichen. Hierzu sind klare Aussagen in den Richtlinien 70/220/EWG und 96/96/EG zum OBD-System erforderlich.

Im Rahmen von Abgasuntersuchungen an Otto- und Dieselfahrzeugen sind vermehrt Solldaten schlechter Qualität festgestellt worden. Sollwerte aus den verfügbaren Daten stimmten nicht mit den Fahrzeugen überein. In einigen Fällen ist es zu Rückforderungen der Prüfgebühren gekommen, weil in den Werkstätten mit anderen Solldaten geprüft wurde. In der Regel ist der Gerätehersteller auch Datenlieferant für den AU-Gerätebetreiber. Bei Nutzung der gedruckten Daten ist eine zeitliche Verzögerung von bis zu drei Jahren möglich.

Remote-Sensing: zuverlässig unter guter Witterung

Mit den von der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge (Österreich) zur Verfügung gestellten Remote-Sensing-Geräten der Fa. ESP wurden in der zur Verfügung stehenden Zeit ca. 11.400 Messungen bei den verschiedensten Wetterbedingungen und Verkehrssituationen durchgeführt. Um möglichst viele Vergleiche mit den etablierten und vergleichbaren Messmethoden gewinnen zu können, wurden darüber hinaus ein Fahrzeug mit On-Board-Messtechnik versehen, ein Fahrzeug unter Typprüfbedingungen gemessen und Messreihen im fließenden Verkehr, parallel zur direkten Wettbewerbsmesstechnik (MD Laser) durchgeführt. Alle Erfahrungen haben gezeigt, dass das Messverfahren zuverlässig realistische und insoweit richtige Abgaswerte diagnostiziert. Voraussetzung ist jedoch, dass die entsprechenden Witterungsverhältnisse sowie straßenbauliche Gegebenheiten vorherrschen. Unter Berücksichtigung, dass die vorgenannten Voraussetzungen nicht immer oder nur eingeschränkt vorliegen, liegt eine verwertbare Ausbeute der gemessenen Fahrzeuge bei ca. 60 Prozent. Das Verfahren liefert schnell eine große Anzahl von Messergebnissen, nach denen Fahrzeuge – absolut betrachtet – beurteilt werden können.

Die Beurteilung liefert nicht nur eine Aussage über die Abgaskomponen-

te CO, sondern gleichzeitig auch über die übrigen Komponenten, die üblicherweise zur Beurteilung des Abgasverhaltens herangezogen werden.

Insofern ist Remote-Sensing ein Verfahren, das in der Praxis unter hiesigen Verkehrs- und Wetterbedingungen eingeschränkt eingesetzt werden kann. Der Einsatz dieser Technik im Rahmen von Unterwegskontrollen ist grundsätzlich denkbar.

Beim Anlegen der Kriterien für die AU bietet das Remote-Sensing-Verfahren allerdings keine Möglichkeit, diese zu ergänzen oder zu ersetzen.

Prüfvorschriften für Krafträder: praxistauglich und effizient

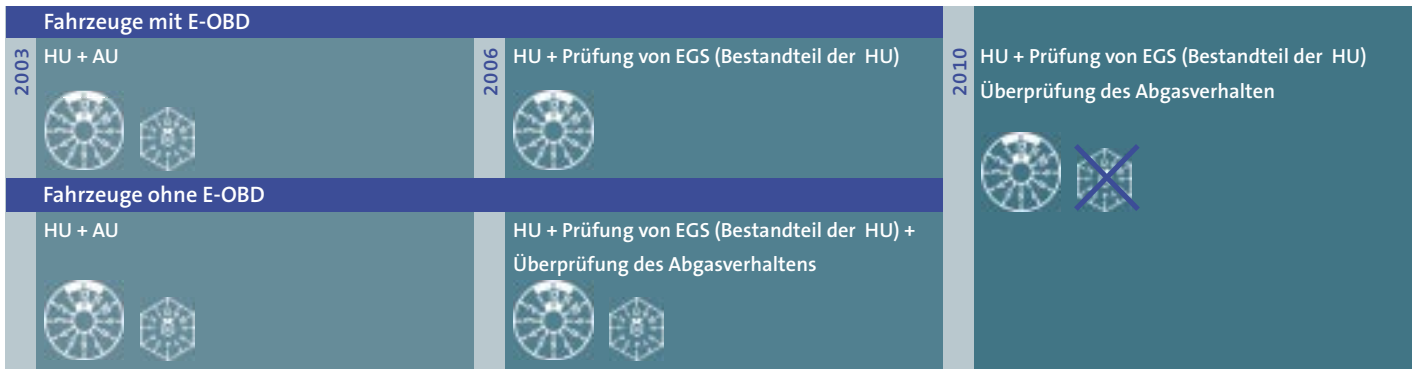
Ein Arbeitskreis Umweltuntersuchung (Abgas und Geräusch) an Kraft-rädern des BMVBW wurde von Mitgliedern der Projektgemeinschaft VdTÜV/DEKRA „AU 2005“ maßgeblich bei der Entwicklung der Prüfvorschriften unterstützt.

Im Rahmen eines Feldversuches, der von diesen Mitgliedern der Projektgemeinschaft an 397 Motorrädern durchgeführt wurde, ist die Praxis-tauglichkeit und Effizienz der vorgeschlagenen Umweltuntersuchung bestätigt worden.

Im Rahmen des 2nd CITA RESEARCH STUDY PROGRAMME ON EMIS-SION TESTING AT PERIODIC AND OTHER INSPECTIONS beteiligte sich die Projektgemeinschaft VdTÜV/DEKRA „AU 2005“ auch an der Studie „Motorrad-Abgasemissionen und Geräusche“, da Motorräder nicht im Anwendungsbereich der Richtlinie 96/96/EG enthalten sind, die EU-Kommission aber die Möglichkeit wieder überprüfen wird, ob diese Fahrzeugklasse in die periodische Fahrzeugüberwachung aufgenommen werden soll.

In diese europäische Untersuchung an 105 Krafträdern flossen die Erkennt-nisse des deutschen Arbeitskreises Umweltuntersuchung ein.

Auch das europäische Untersuchungsprogramm bestätigte, dass die vorgeschlagene Prüfmethode ausreichend ist, um eine Prüfung des Emissionsverhaltens (Abgas und Geräusch), verglichen mit dem Zustand des Kraftrades bei der Typprüfung, durchzuführen. Die vorgeschlagene Messmethode besteht aus einem Leerlauf-test, der bei niedrigem Leerlauf und bei einer höheren Leerlaufdrehzahl durchgeführt wird. Zur Abgas-



Neukonzeption der Technischen Fahrzeugüberwachung ab 2006

Die Neukonzeption der periodischen Fahrzeugüberwachung ab 2006 beinhaltet u. a.:

Die zeitlich gestufte Zusammenlegung der AU mit der HU und die Prüfung elektronisch geregelter Systeme (Prüfung von EGS)

messung können die Abgasanalysatoren verwendet werden, die schon für die periodischen Pkw-Prüfungen verwendet werden. Ein Geräuschmessgerät muss allerdings noch zusätzlich bereitgestellt werden.

Prüfung elektronisch geregelter Sicherheitssysteme ist weiteres Kernthema der HU-Reform

Mit der Reform des § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) wird – entsprechend der EU-Richtlinie 96/96/EG – die Abgasuntersuchung als eigenständiger Teil der Hauptuntersuchung mit der HU zu einer Untersuchung ab 2006 zusammengefasst.

Ein weiteres Kernthema der HU-Reform ist die Prüfung von elektronisch geregelten Sicherheitssystemen (EGS) ab 2006. Sie beruht im Wesentlichen auf der Nutzung so genannter Systemdaten, die vom Fahrzeughersteller bereitgestellt würden. Diese Neuerungen stellen eine gute Neukonzeption der periodisch-technischen Fahrzeugüberwachung dar. Details zum Zeitablauf (s. Grafik oben):

Es ist damit gelungen, zukünftig moderne Fahrzeugsysteme zeitgemäß zu prüfen.

Darüber hinaus können Sachverständige mit Hilfe der Hersteller-Systemdaten feststellen, ob das vorgeschriebene Sicherheitsniveau des Fahrzeuges z. B. durch Änderungen und Ausbauten auf unzulässige Weise geändert wurde.

Die Einhaltung der Systemdaten soll sich gemäß der geplanten Reform der HU auf acht Baugruppen erstrecken:

1. Bremsanlage (gesamt)
2. Lenkanlage (gesamt)
3. Scheinwerfer und Leuchten
4. Sicherheitsgurte und andere Rückhalteeinrichtungen
5. Airbag
6. Überrollschutz
7. Fahrdynamische Systeme mit Eingriff in die Bremsanlage
8. Geschwindigkeitsbegrenzer

Auswirkungen der Änderungen der Betriebssicherheitsverordnung

Zum 1. Januar 2005 traten einige Änderungen der BetrSichV in Kraft, die im Wesentlichen der redaktionellen und sachlichen Richtigstellung dienen. So mussten z. B. die Verweise auf das alte Gerätesicherheitsgesetz an die neue Bezeichnung „Geräte- und Produktsicherheitsgesetz“ angepasst werden. Daneben sind aber auch einige Änderungen eingefügt worden, die auch inhaltliche Konsequenzen haben.

Druckbehälter- und Dampfkesselanlagen

Im Bereich der Druckbehälter- und Dampfkesselanlagen (Anlagen gem. § 1 Absatz 2 Nr. 1 BetrSichV) beschränkten sich die Änderungen im Wesentlichen auf die Wiederherstellung des Zustandes unter der ehemaligen Druckbehälterverordnung. So wurde die Festlegung der Anlagen, die als überwachungsbedürftig gelten, im § 1 Absatz 2 Nr. 1 BetrSichV auf die Rohrleitungen für sehr giftige Stoffe ausgedehnt, was in der Erstfassung der BetrSichV schlicht vergessen wurde. Auch wurde in verschiedenen Fällen klargestellt, dass, wie unter der Druckbehälterverordnung, bestimmte Anlagen durch eine befähigte Person oder durch eine zugelassene Überwachungsstelle zu prüfen sind. Durch die Änderungen wurde auch ein lange dauernder Streit entschieden, nämlich dass die Anforderungen der BetrSichV an Arbeitsmittel auch auf Erdgastankstellen, die dem Energiewirtschaftsgesetz unterliegen, anzuwenden sind, und dass diese Erdgastankstellen dem Erlaubnisvorbehalt des § 13 unterliegen.

Aufzüge

In der Änderung der BetrSichV sind im Anwendungsbereich (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 b) die Definitionen der überwachungsbedürftigen Aufzugsanlagen ergänzt worden. Damit ist eine Klarstellung speziell im Bereich der Aufzugsanlagen erfolgt, die Maschinen im Sinne der Maschinenrichtlinie Anhang IV Buchstabe A Nr. 16 sind. Außerdem ist zusätzlich eine Liste der nicht als Aufzugsanlagen geltenden Anlagen aufgenommen worden. Weiterhin wurde das Betriebsverbot für Mühlenbremsfahrstühle um 5 Jahre bis zum 31. Dezember 2009 ausgesetzt.

Brand- und Explosionsschutz

Auch im Bereich der Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen (§ 1 Abs. 2 Nr. 3 BetrSichV) und bestimmter Anlagen für hoch-, leicht- und entzündliche Flüssigkeiten (§ 1 Abs. 2 Nr. 4 BetrSichV) wurden Änderungen vorgenommen, die aber eine teilweise recht bedeutsame Auswirkung haben. Neben redaktionellen Änderungen bezüglich des Erlaubnisvorbehaltes bei bestimmten Anlagen wurde präzisiert, welche Teile nach

einer Reparatur durch eine zugelassene Überwachungsstelle bzw. durch eine amtlich zugelassene befähigte Person zu prüfen sind. Wesentlicher ist die Festlegung, dass die Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen durch befähigte Personen geprüft werden dürfen, was der Regelung in der ehemaligen Verordnung über Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen (ElexV) entspricht. Um den Status quo vor der BetrSichV wiederherzustellen, musste deshalb festgelegt werden, dass die Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen, die in den Anlagen nach § 1 Abs. 2 Nr. 4 BetrSichV liegen, durch zugelassene Überwachungsstellen geprüft werden müssen. Allerdings wurden die alten Regelungen inhaltlich nicht komplett übernommen, so dass ein aus Sicht der Technischen Überwachungs-Vereine bedenklicher Verstoß gegen den bei der Reform des Gerätesicherheitsgesetzes im Jahr 2000 erzielten Kompromiss vorliegt. Obwohl sich die Technischen Überwachungs-Vereine gegen diesen Verstoß nicht juristisch gewehrt haben, sollte er nicht als Präzedenzfall für weitere gegen den Kompromiss verstößende Änderungen dienen.

Leider haben die Unklarheiten bezüglich der Auslegung der BetrSichV schon zu mehreren Rechtsstreitigkeiten geführt. Das OLG München hat hierzu am 10. Mai 2004 folgende Bemerkung gemacht: „Im Übrigen enthält die neue gesetzliche Regelung durchaus eine ganze Reihe von Unklarheiten, die voraussichtlich erst durch eine längere gerichtliche Praxis, insbesondere durch Entscheidungen der Obergerichte geklärt werden können...“. Um dies zu vermeiden, empfiehlt es sich, dass sich die Beteiligten möglichst frühzeitig ins Benehmen setzen, um langwierige und teure Auseinandersetzungen zu vermeiden. So sollte sich der Betreiber bereits vor der Beschaffung z. B. einer Dampfkesselanlage mit dem TÜV in Verbindung setzen, um bei der Festlegung der betrieblichen Maßnahmen, wie z. B. den Fristen der wiederkehrenden Prüfungen, keine Missverständnisse aufkommen zu lassen.

Auch die Länderseite hat als Exekutivorgan viele Anfragen aus der Praxis erhalten. Der Unterausschuss 4 des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik (LASI UA 4) hat die wichtigsten Themen als Leitlinien zur BetrSichV in einem Dokument gesammelt. Insgesamt 126 Fragen und Antworten mit derzeitigem Stand 30. September 2004 wurden veröffentlicht und können aus dem Internet unter der Adresse <http://www.lasi.osha.de> als pdf-Datei heruntergeladen werden.

Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie: Widersprüche sollten vermieden werden

Seit mehr als einem Jahr arbeitet der VdTÜV intensiv gemeinsam mit seinen Mitgliedern daran, die 3. EU-Führerscheinrichtlinie mit den anderen EU-Mitgliedsstaaten auf den Weg zu bringen. Bei mehreren Sitzungen u. a. in Brüssel mit Vertretern der Kommission und des Parlaments stand im Vordergrund, durch Harmonisierung des Fahrerlaubniswesens und des Führerscheinrechts die Verkehrssicherheit anzuheben, die Betrugsmöglichkeiten zu verringern und die Freizügigkeit der Bürger zu stärken.

So soll künftig z. B. ein obligatorischer Umtausch alter Führerscheine erfolgen. Auf Grund der vorhandenen über 110 verschiedenen Führerscheinemuster in den EU-Mitgliedsstaaten ist diese Maßnahme begrüßenswert, trägt sie doch der zunehmenden grenzüberschreitenden Mobilität sowie der Minimierung der Fälschbarkeit Rechnung. Eine angemessene Umtauschfrist und die volle Besitzstandswahrung sind jedoch unabdingbare Voraussetzung für den obligatorischen Umtausch.

Außerdem sollen in Zukunft die Einfügung eines Mikrochips auf dem Führerschein sowie die Anordnung medizinischer Tests möglich sein. Die Mitgliedsstaaten können hierüber selbständig entscheiden. Deutschland wird von diesen Möglichkeiten wohl zunächst keinen Gebrauch machen.

Weiter ist geplant, dass Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse B demnächst auch schwerere Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse zwischen 3,5t und 4,25t fahren dürfen, soweit sie den Nachweis über die Teilnahme an einem Fahrtraining erbracht haben. Hier allerdings beschreitet die EU einen ungewöhnlichen Weg, indem sie Erweiterungen innerhalb einer Fahrerlaubnisklasse für einzelne Fahrzeugarten allein auf Grund der Teilnahme an einem Fahrertraining zulässt. Diese Regelung wird insbesondere den Fahrern von Wohnmobilen zugute kommen. Halter und Fahrer anderer Fahrzeugarten werden nach Einführung einer derartigen Regelung jedoch nicht lange auf sich warten lassen und ebenfalls eine Erweiterung ihrer Rechte auch in anderen Fahrerlaubnisklassen begehren.

Solche Entwicklungen sind schon allein aus rechtssystematischen Erwägungen des Fahrerlaubnisrechts, welches ohnehin bereits an einigen Stellen schwierig nachzuvollziehen und dem Bürger kaum zu vermitteln ist, abzulehnen. Schwerer wiegt jedoch noch der Verkehrssicherheitsas-

pekt; vor allem vor dem Hintergrund der Europäischen Verkehrssicherheitscharta, mit der sich die EU das sehr anspruchsvolle Ziel gegeben hat, die Zahl der Verkehrstoten auf Europas Straßen bis zum Jahr 2010 zu halbieren

Anfang April trafen sich der VdTÜV und Vertreter der Technischen Prüfstellen mit deutschen Vertretern des EU-Rats und einem Experten der EU-Kommission, um vor der Sitzung des Expertenbeirats am 26. April 2005 noch einmal auf die im Hinblick auf die angestrebte Steigerung der Verkehrssicherheit überarbeitungsbedürftig erscheinenden Punkte im derzeit diskutierten Entwurf der Richtlinie hinzuweisen.

Dazu gehört u. a., dass Widersprüche vermieden werden sollten: Einerseits werden mit dem Anhang IV zur 3. EU-Führerscheinrichtlinie die Anforderungen an die Fahrerlaubnisprüfer, insbesondere an deren Aus- und Weiterbildung, erheblich angehoben, was für einige Mitgliedsstaaten sicherlich mit erheblichen Anstrengungen verbunden sein wird, jedoch grundsätzlich zu begrüßen ist. Andererseits nimmt das Fahrertraining, wie oben dargestellt, immer mehr Platz im EU-Fahrerlaubnisrecht ein. Eine der Ausbildung in der Fahrschule vergleichbare Ausbildung sowie eine Fahrerlaubnisprüfung durch qualifizierte Prüfer findet dort jedoch nicht statt.

Außerdem gehört dazu, dass es nach Auffassung des VdTÜV keinesfalls ausreichend ist, vom Bewerber nur ein einziges Mal das Ablegen einer theoretischen Prüfung zu verlangen, soweit er durchgehend von der Klasse AM über die Klassen A1 und A2 bis zur Klasse A aufsteigt. Vielmehr sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit zumindest beim Aufstieg auf die größeren Fahrzeuge mit dem Erwerb der Fahrerlaubnisklasse A1 und einer entsprechend umfangreicheren Ausbildung eine theoretische Prüfung verlangt werden.

Die zweite Lesung im Europäischen Parlament fand am 27. Mai 2005 statt. Mit der Verabschiedung der Richtlinie ist Ende 2005/Anfang 2006 zu rechnen. In Abhängigkeit von den Fristen zur Umsetzung in nationales Recht ist mit dem Inkrafttreten nicht vor 2010 zu rechnen.

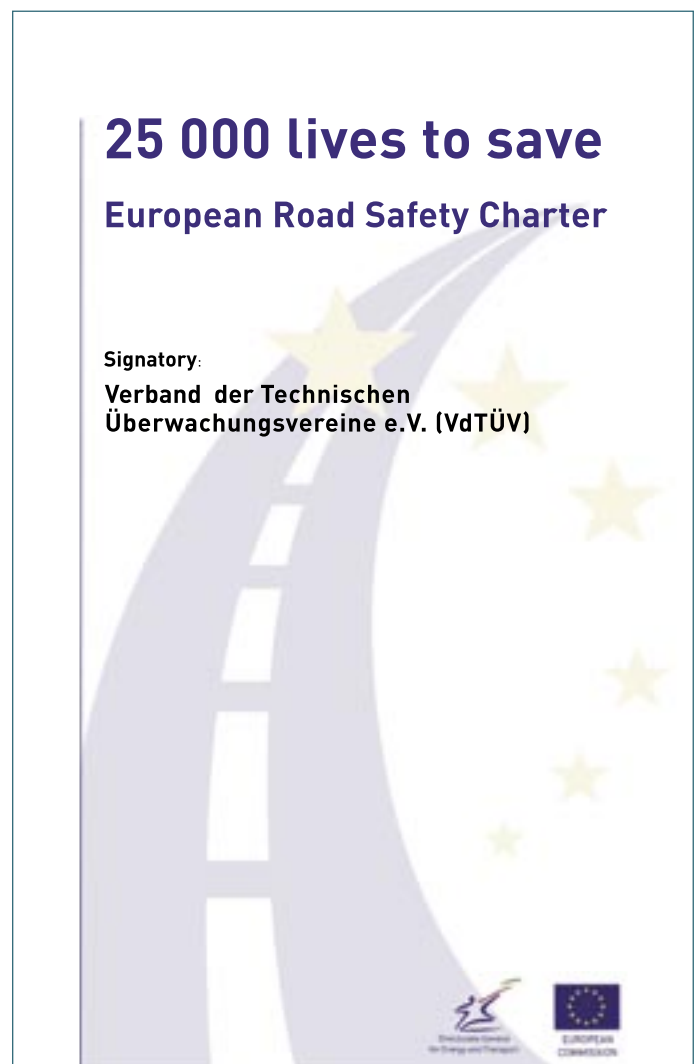
Die EU Charta für Verkehrssicherheit

Der VdTÜV leistet einen aktiven Beitrag zur Verkehrssicherheit in Europa

Die deutschen Technischen Überwachungs-Vereine (TÜV) gehören zu den ersten Partnern der EU-Kommission bei der Umsetzung des Europäischen Verkehrssicherheitsplanes. Insgesamt 39 Firmen und Verbände haben in der Europäischen Charta für Verkehrssicherheit ihren Willen erklärt, mit freiwilligen Maßnahmen die Verkehrssicherheit in Europa deutlich zu erhöhen. Ziel ist, bis zum Jahr 2010 die Zahl der Verkehrstoten in Europa zu halbieren. Der VdTÜV unterzeichnete die Charta am 7. April 2004 beim Treffen des EU-Verkehrsministerrates in Dublin.

Die Technischen Überwachungs-Vereine (TÜV) in Deutschland verpflichten sich in ihrem Beitrag zur Europäischen Charta zu folgenden Beiträgen:

- > Die TÜV entwickeln neue Diagnosetools und Verfahren zur Prüfung von elektronischen Systemen in Kraftfahrzeugen im Rahmen der periodischen Fahrzeugüberwachung
- > Die TÜV entwickeln im Rahmen der theoretischen Führerscheinprüfung moderne IT-Mittel wie z. B. visualisierte Darstellung und Simulation von Verkehrsgeschehen, um jugendliche Fahranfänger für komplexe Verkehrssituationen zu sensibilisieren
- > Die TÜV haben bereits ein neues Zertifikat „Sicherheit im Busbetrieb“ entwickelt, um die Sicherheit von Reisebussen zu erhöhen
- > Durch gezielte Informationen werden die TÜV die Fahrer von Kleintransportern über die Risiken dieser Fahrzeuge aufklären



Mehr Sicherheit im Busbetrieb:

Mit diesem Zertifikat unterstützt der VdTÜV gemeinsam mit der DEKRA das gemeinsame europäische Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren.



We, the undersigned, Verband der Technischen Überwachungsvereine e.V. (VdTÜV)
Albrechtstraße 10 A, 10117 Berlin, Germany

represented by Dr. Jürgen Brauckmann, Chairman

Having authority, decision-making, economic or social powers or a mandate to represent,
And, in this capacity having a share of the responsibility for road safety in the European Union,

Whereas the number of road accident victims in Europe at present is unacceptable, and the most effective possible measures need to be taken to reduce this number in the shortest possible time,

Whereas coordinated action between the many parties having responsibility, in one capacity or another, is more likely to achieve the intended results,

Believing that there are effective measures available to encourage road users to apply safety rules and even to take further measures, for example in order to reduce the exposure of users to the risks of accidents; and believing that the scope of such measures will be all the greater if a critical number of stakeholders commit themselves to them,

Subscribing to the objective of reducing the number of deaths on the roads by at least 50 % by 2010,

Confident in the sense of responsibility of the individuals and organisations concerned,

Aware that actions to promote road safety entail extremely low costs compared with the human, social and economic cost of unsafe roads,

Undertake to implement, proactively, the measures within the sphere of our responsibility and activities so as to speed up progress on road safety;

and further undertake in particular, within the bounds of our responsibility and specificities and in conformity with at least one of the following principles:

1. To take the measures within our sphere of responsibility to contribute to the abovementioned objective of reducing the number of roads deaths;
2. To include road safety actions and safety performance measurement among our major objectives and principal decision-making criteria, in particular in the context of research activities, organisation and investment and in the more general framework of the organisation of professional activities, so as to draw up a veritable road safety plan;
3. To share with the competent bodies responsible for road safety technical and statistical information making for a better understanding of the causes of accidents, the injuries caused by accidents and the effectiveness of preventive and palliative measures;
4. To contribute to preventing road traffic accidents by pursuing high-quality actions in one or more of the following areas:
 - initial and continuous driving training and information,
 - motor-vehicle equipment and ergonomics,
 - infrastructure designed to minimise the risks of accidents and their gravity and to encourage safe driving.
5. To develop and implement technologies for reducing the consequences of road traffic accidents;
6. To contribute towards the development of means of uniform, continuous and appropriate monitoring of compliance with traffic rules by persons acting in our name or under our authority and penalising any offenders in a uniform, rapid and proportionate way;
7. To create a framework encouraging the introduction of continuous education actions and the rehabilitation of high-risk drivers;
8. To endeavour to contribute, wherever possible, to a better understanding of the causes, circumstances and consequences of accidents in order to draw lessons from them in order to avoid their repetition;
9. To contribute towards ensuring that effective and high-quality, medical, psychological and legal assistance is available for road accident victims;
10. To accept post-evaluations by peers, in accordance with appropriate confidentiality rules, of the measures taken to improve road safety and, where necessary, to draw lessons from them to review the measures;

To commit ourselves to the following actions and thereby deliberately take the initiative of implementing measures going beyond the regulatory requirements in force, namely:

- I. To develop diagnostic tools and procedures for testing electronic systems in motor vehicles by 2005 as part of the periodical inspection of vehicles, in order to assess the functioning of electronic systems in motor vehicles and to reduce the risk of the unnoticed manipulation of such systems.
- II. To raise awareness among inexperienced young drivers of risk assessment as well as danger recognition and prevention in complex traffic situations, through the use – amongst other means – of modern information technology, such as visual representations/simulations, in the framework of the theoretical driving test. (Planning stage until the end of 2004, implementation by the end of 2007).
- III. To increase safety on coaches, through offering a "Sicherheit im Busbetrieb" certificate, with a view to exposing and eliminating deficiencies in bus and coach operations as well as monitoring the observance of the established standards (by the end of 2004).
- IV. To raise awareness among drivers of light goods vehicles about the particular dangers these vehicles pose to traffic. To this effect, with a view to periodical inspection, free information brochures will be placed in these vehicles from 2005 onwards explaining the risks involved in using such vehicles and how to avoid them.

Done at Dublin, 6 April 2004


Dr. Jürgen Brauckmann, Chairman
Verband der Technischen Überwachungsvereine e.V. (VdTÜV)



Allgemeine Informationen

Die Mitglieder des VdTÜV

Technische Überwachungs-Vereine



TÜV Süddeutschland Holding AG
Westendstraße 199, D-80686 München
Tel.: 089 57 91-0, Fax: 089 57 91-15 51
www.tuev-sued.de

TÜV Bayern Hessen Sachsen Südwest e. V.
Westendstraße 199, D-80686 München
Tel.: 089 57 91-0, Fax: 089 57 91-15 51
www.tuev-sued.de



TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH
Rüdesheimer Straße 119, D-64285 Darmstadt
Tel.: 0 61 51 600-0, Fax: 0 61 51 600-600
www.tuev-hessen.de



TÜV Nord e. V. (TÜV Nord Gruppe)
Große Bahnstraße 31, D-22525 Hamburg
Tel.: 040 85 57-0, Fax: 040 85 57-22 95
www.tuev-nord.de

**TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e. V.
(TÜV Nord Gruppe)**
Am TÜV 1, D-30519 Hannover
Tel.: 05 11 986-0, Fax: 05 11 986-12 37
www.tuev-nord.de



RWTÜV e.V.
Kronprinzenstraße 30, D-45128 Essen
Tel.: 02 01 12 52-0, Fax: 02 01 12 52-145
www.rwtuev.de



TÜV Thüringen e.V.
Melchendorfer Straße 64, D-99096 Erfurt
Tel.: 03 61 42 83-0, Fax: 03 61 42 83-242
www.tuev-thueringen.de



TÜV Saarland e. V.
Am TÜV 1, D-66280 Sulzbach
Postfach 1361, D-66274 Sulzbach
Tel.: 068 97 506-0, Fax: 068 97 506-102
www.tuev-saar.de

Industrie



BASF Aktiengesellschaft
D-67056 Ludwigshafen
Tel.: 06 21 60-0, Fax: 06 21 60-425 25
www.basf.de



DOW Olefinverbund GmbH
D-06258 Schkopau
Tel.: 034 61 49-0, Fax: 034 61 49-29 99
www.dow.com



INFRACOR GmbH
Paul-Baumann-Straße 1, D-45764 Marl
Tel.: 023 65 49-04, Fax: 023 65 49-20 00
www.infracor.de



Mitglied bis 31. März 2005
Bayer AG
D-51368 Leverkusen
Tel.: 02 14 30-1
www.bayer.de

Organisationsplan des VdTÜV

Mitgliederversammlung

Präsidium Vorstand

Geschäftsführer

Dr. Klaus Brüggemann
Martina Czwieling
Karin Loomann

Geschäftsbereich 1 Politik, Recht, Europa RA Rainer Gronau <i>Martina Czwieling</i>	Geschäftsbereich 2 Anlagentechnik, Arbeitswelt, Systemsicherheit Jochem Graßmuck <i>Ursula Gossmann</i> <i>Sonja Andrea Pranke</i>	Geschäftsbereich 3 Fahrzeug und Mobilität Hans-Joachim Voss <i>Andrea Rademacher</i> <i>Nicole von Scheidt</i> <i>Karin Loomann</i>	Geschäftsbereich 4 Verbandsmanagement Dirk Günther <i>Inga Kraeßke</i>
<p>Nationales Recht, Europa-Recht RA Rainer Gronau</p> <p>Umweltpolitik, Zukunftsthemen, Bildungspolitik, Medizinprodukte, Wissensmanagement Dr. Birte Schmitz</p> <p>Europapolitik, Akkreditierungs-/Zertifizierungsgrundlagen, Geräte- und Produktsicherheit Daniel Pflumm</p>	<p>Berechnung, Werkstoffe, Schweißtechnik, Schadensanalysen, Bauteilprüfung, Registrierung GPSG Ingo Blohm</p> <p>Kerntechnik, Röntgenanlagen, Strahlenschutz Hermann-Josef Staudt</p> <p>Aufzüge, Fördertechnik, Maschinen, Elektrotechnik, EMV, Gebäudetechnik, Arbeitsschutz, Arbeitsmedizin, Werkzeuge und Geräte Ernst-August Siekhans</p> <p>Anlagen- und Betriebssicherheit, Systemsicherheit, technischer Umweltschutz Jochem Graßmuck</p> <p>Druckgasanlagen, Dampfkesselanlagen, Druckbehälteranlagen, Werksrohrleitungen Ingo Blohm</p> <p>Gefahrguttransporte, Rohrfernleitungen, Tankanlagen, Brand- u. Ex-Schutz, Registrierung GGVSE, wassergefährdende Stoffe Dr. Hermann Dinkler</p>	<p>Fahrzeugtypgenehmigung, Fahrzeugbegutachtung, Fahrzeugüberwachung Hans-Joachim Voss</p> <p>Fahrerlaubnis, MPU Dr. Bernhard F. Reiter</p> <p>Gefahrguttransporte Dr. Hermann Dinkler</p> <p>Dienstleistungen/Produkte, Fahrzeugumwelttechnologien, Innovation Hans-Joachim Voss</p>	<p>TÜVIS, Regelwerke, Merkblätter, Mediengestaltung Katrin Fomm Sigrid Wegner</p> <p>Gebühren und Entgelte, Rahmenabkommen, Betriebswirtschaftliche Dienste Clemens Rolfes</p> <p>Finanzbuchhaltung, Gehaltsabrechnung, Reisekosten, Personalverwaltung Rainer Schulz</p> <p>PC-Anwenderbetreuung, Netzwerkadministration, Hard- und Software, Datensicherheit Ulrich Verstegen</p> <p>Telefonzentrale, Empfang, Registratur, Poststelle, Kopierdienst <i>Bettina Czajkowski</i> <i>Monika Schlichting</i></p>

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Johannes Näumann (Pressesprecher)
Pia Kathöfer
Jasmin Caliskan

QM-Beauftragter

Clemens Rolfes

Büro Brüssel

Daniel Pflumm

Geschäftsstellen

AD-Verbände

Ingo Blohm
Jochem Graßmuck

Prüf- und Zulassungsstellen

Gefahrguttanks
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 07.2005

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
UA 1 „Koordination, Allgemeines“	Jochem Graßmuck
> AK „Begriffe“	Dr. Hermann Dinkler
> AK „Prüfungen“	Dr. Hermann Dinkler
UA 5 „Brand- und Explosionsschutz“	Dr. Hermann Dinkler
> AK „Überführung der ExRL“	Dr. Hermann Dinkler
> AK „Prüfung, befähigte Person“	Dr. Hermann Dinkler
UA 6 „Aufzugsanlagen“	Ernst-A. Siekhans
> AK „Prüfungen“	Ernst-A. Siekhans
UA 7 „Druckgeräteeinrichtungen“	
> AK „Analyse des Regelwerks“	Dr. Hermann Dinkler

AK Erfahrungsaustausch zu §19

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

A-Tank/Technik des Gefahrgut-Verkehrs-Beirats beim BMV (ATT)	Dr. Hermann Dinkler
AG Brennbare Flüssigkeiten	Dr. Hermann Dinkler

Ausschuss für technische Arbeitsmittel und Verbraucherprodukte (AtAV)

Jochem Graßmuck

Beirat Lagerung und Transport wassergefährdender Stoffe beim BMU (LTWS)

AK „Änderung des WHG“	Dr. Hermann Dinkler
	Dr. Hermann Dinkler

Beraterkreis des BMWA zur

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

Bund-Länder-Fachausschuss Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK)

Hans-Joachim Voss

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

Kerntechnischer Ausschuss (KTA) Dr. Klaus Brüggemann, Hermann Staudt
UA Programm und Grundsatzfragen Hermann Staudt

Lenkungsgremium Zertifikat Sicherer Busbetrieb (DVR) Hans-Joachim Voss

Störfallkommission (SFK) Jochem Graßmuck

Technischer Ausschuss Anlagensicherheit (TAA) Jochem Graßmuck

Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS)

Zentraler Erfahrungsaustauschkreis Ernst-A. Siekhans, zugelassener Stellen nach GPSG (ZEK) Jochem Graßmuck
> EK 3 Aufzüge Ernst-A. Siekhans
> EK 6 Druckgeräte Jochem Graßmuck
> EK 9 Maschinen, Sicherheitsbauteile Ernst-A. Siekhans

Sektorkomitee 112 „Aufzugsanlagen“ Ernst-A. Siekhans
Sektorkomitee 113 „Druckgeräteeinrichtungen“ Jochem Graßmuck
Sektorkomitee 114 „Ex-Anlagen und Anlagen für brennbare Flüssigkeiten“ Dr. Hermann Dinkler
Sektorkomitee 115 „Ortsbewegliche Druckgeräte“ Dr. Hermann Dinkler

Andere nationale Gremien

Anlagenüberwachertagungen (ESA) der BG Chemie

Jochem Graßmuck

Arbeitsgemeinschaft Druckbehälter (AD)

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

Berufsgenossenschaften (BG) FA Bau

> AK Bauarbeiten u. 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 Verkehrswacht e. V.

Beirat	Dr. Klaus Brüggemann
Finanzausschuss	Dr. Klaus Brüggemann

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 Verband für Schweißen und verwandte Verfahren (DVS)

Ingo Blohm

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.

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

Deutscher Rat für Konformitätsbewertung im DIN (DINKonRat)

Jochem Graßmuck

Deutsches Institut für Normung (DIN)

NA Eisen und Stahl (FES)	Ingo Blohm
NA Kerntechnik (NKe)	
> FB 3 Reaktortechnik und Sicherheit	Hermann Staudt
NA Maschinenbau (NAM)	
> AA Aufzüge	Ernst-A. Siekhans
> AA Fahrtreppen	Ernst-A. Siekhans
> AA Hubarbeitsbühnen	Ernst-A. Siekhans
> AA Krane	Ernst-A. Siekhans
> AA Lagertechnik	Ernst-A. Siekhans

NA Qualitätsmanagement, Statistik und Zertifizierungsgrundlagen (NQSZ)

Beirat	Clemens Rolfes
NQSZ-1 Qualitätsmanagementsysteme	Clemens Rolfes
> NQSZ-1.1 Grundgedanken und Begriffe	Clemens Rolfes
NQSZ-3 Zertifizierungsgrundlagen	Daniel Pflumm
> NQSZ-3-5 Begriffe	Daniel Pflumm
> NQSZ-3-18 Akkreditierung	Daniel Pflumm
> NQSZ-3-21 Managementsysteme	Daniel Pflumm
> NQSZ-3-25 Prüflaboratorien	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

NAS AA 4.1

Qualitätssicherung beim Schweißen

Ingo Blohm

NAS AA 4.3/AG A 3

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

EUROLAB Deutschland

Mitgliederversammlung Dr. Klaus Brüggemann

Vorstand Dr. Klaus Brüggemann

Ausschuss Produktprüfung und
-zertifizierung (EDAP) Daniel Pflumm

Ausschuss Qualitätsmanagement (EDAQ) Daniel Pflumm

Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS)

Aufsichtsrat Dr. Klaus Brüggemann

Gütegemeinschaft

Tankschutz Güteausschuss Dr. Hermann Dinkler

Gemeinschaftskreis DVS/VdTÜV

„Kunststoffe“ Ingo Blohm

Kommission Sicherheitstechnik im DIN (KS) Jochem Graßmuck

**Koordinierungskreis der Sachverständigen-
organisationen nach VAWS** Dr. Hermann Dinkler

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

TÜV-Zertifizierungsgemeinschaft e. V. (TÜV CERT)

Lenkungsremium Dr. Klaus Brüggemann

Überwachungsgemeinschaft Chemieanlagen-Betreiber (ÜChem)

Vorstand Jochem Graßmuck

Verband der Materialprüfungs- ämter (VMPPA)

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

Vollversammlung der anerkannten Sachverständigen- organisationen nach VAWS

Dr. Hermann Dinkler

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 1 Terminologie	Dr. Hermann Dinkler
> WG 5 Prüfung, Überwachung und Kennzeichnung	Dr. Hermann Dinkler
Lenkungsgremium Druckgerätenormung	Jochem Graßmuck

Commission Internationale des Examens de Conduite

Automobile (CIECA)	Dr. Bernhard F. Reiter
---------------------------	------------------------

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

EA European Co-operation for Accreditation

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

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

Generalversammlung	Dr. Klaus Brüggemann, Jochem Graßmuck
Direktorium	Dr. Hans-N. Rindfleisch
Technische Kommissionen	
> Aufzüge und Krane	Ernst-A. Siekhans
> Druckgeräte	Jochem Graßmuck
> Konformitätsbewertung	Daniel Pflumm

EUROLAB/CEOC

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

Europäische Union (EU)

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

European-African Regional Committee (EARC) des ICPVT

	Jochem Graßmuck
--	-----------------

European Network for Inspection Qualification (ENIQ)

Deutscher Lenkungsausschuss ENIQ	Hermann Staudt
----------------------------------	----------------

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, D-10117 Berlin

Tel.: 030 76 00 95-30, Fax: 030 76 00 95-40

E-Mail: berlin@vdtuev.de

www.vdtuev.de

Geschäftsstelle Essen

Kurfürstenstr. 56, D-45138 Essen

Postfach 10 38 34, D-45038 Essen

Tel.: 0201 89 87-0, Fax: 0201 89 87-120

E-Mail: essen@vdtuev.de

Geschäftsstelle Brüssel

Maison de l'Economie européenne

Rue Jacques de Lalaing 4, B-1040 Bruxelles

Tel.: 00 32 (2) 534 82 77, Fax: 00 32 (2) 534 31 10

E-Mail: daniel.pflumm@vdtuev.de

Redaktion

Johannes Näumann

Autoren

Arne Böhne, Dr. Klaus Brüggemann,
Dr. Hermann Dinkler, Jochem Graßmuck,
Rainer Gronau, 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, Design und Gesamtherstellung

yellow too, Berlin

Bildnachweis

BILDSCHEIN, Berlin

JupiterImages, Tucson (USA)

Running Frames Productions, Berlin

TÜV Nord e. V., Hamburg

TÜV Süddeutschland, München

Vattenfall, Berlin

VdTÜV, Berlin/Essen/Brüssel

yellow too, Berlin

