



# Jahresbericht 2006/2007

Verband der TÜV e.V.



# Jahresbericht 2006/2007

Verband der TÜV e.V.

# Inhaltsverzeichnis

Mit Kompetenz: die Veranstaltungen des VdTÜV

Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

*„Um Sicherheit zu schaffen, lädt der VdTÜV die relevanten Experten an einen Tisch zum gemeinsamen Erfahrungsaustausch und entwickelt in dieser Gemeinschaft Lösungen und Perspektiven für die Zukunft.“*

- 06 Präsidium und Geschäftsleitung
- 07 Editorial: Dr.-Ing. Peter Hupfer und Dr. Klaus Brüggemann

#### **Mit Kompetenz: die Veranstaltungen des VdTÜV**

- 09 TÜV-Report 2007: „Goldene Plakette“ für Opel
- 10 „Zwischen Mensch und Technik: Fahrerassistenzsysteme in der Diskussion“ – Experten trafen sich zum zweiten Sachverständigentag in Berlin
- 13 „Fit to Drive“ – Reintegration statt dauerhafter Bestrafung  
Der Berliner und Folgekongresse rund um Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin
- 16 Führerschein mit 17 – weniger Unfälle, weniger Verkehrstote  
Der CIECA/VdTÜV-Workshop „Begleitetes Fahren/Accompanied Driving“ in Berlin

#### **Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung**

- 19 VdTÜV-Mitgliederversammlung 2006: wichtiger Schritt zum Branchenverband
- 20 EU-Kommission erwägt Klage gegen Deutschland – geltende Anerkennungs Voraussetzungen für Kfz-Überwachungsorganisationen in der Diskussion
- 23 „Gewährleistung der kerntechnischen Sicherheit vor dem Hintergrund möglicher Reformen der Atomverwaltung“: Gutachten beim VdTÜV vorgestellt
- 26 Dienstleistungsrichtlinie muss mehr Qualität und Sicherheit schaffen
- 28 Kommission will GS-Zeichen abschaffen – „New Approach“-Vorschläge müssen nachgebessert werden
- 30 Auf dem Weg zu einem europäischen Akkreditierungssystem –  
Kommissionsvorschlag zwingt die deutschen Wirtschaftsakteure zu Veränderungen

#### **Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV**

- 33 Erfahrungsaustausch der Zugelassenen Überwachungsstellen erfolgreich gestartet
- 35 Nicht alle „überhitzungsgefährdeten Druckgeräte“ sind Dampfkessel
- 36 Unter der Lupe – Schäden und Unfälle an Aufzugsanlagen
- 38 Neues VdTÜV-Merkblatt zur Modernisierung von Aufzugsanlagen
- 39 „Unwesentliche Änderungen“ an Rohrfernleitungen sind klar definiert
- 40 Die deutsche Sicherheitsdebatte nach der Brandkatastrophe im englischen Tanklager Buncefield
- 42 VdTÜV-Sachverständige bürgen auch künftig für Tradition und Qualität
- 43 E85 – auch biologische Kraftstoffe machen Probleme und erfordern schnelle Lösungen

#### **Allgemeine Informationen**

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

# Präsidium und Geschäftsleitung

## Präsidium

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



**Dr. Guido Rettig**  
TÜV NORD AG  
Stellvertretender Vorsitzender



**Dr. rer. nat. Klaus Brüggemann**  
VdTÜV e.V.  
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied



## Geschäftsleitung (v. l.)

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

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

**Dr. rer. nat. Klaus Brüggemann**

**Dipl.-Ing. Jochem Graßmuck**

## Offen für die Branche

In den vergangenen Jahresberichten haben wir an dieser Stelle von der Modernisierung des VdTÜV berichten können. Die Arbeit hat sich gelohnt, wie das vorliegende Heft eindrucksvoll dokumentiert.

Auf dem Parkett der Hauptstadt sind wir mit unseren erfolgreichen Veranstaltungen sichtbar geworden. 200 Verkehrsmediziner und Verkehrspsychologen aus aller Welt trafen sich im Mai 2006 in Berlin auf dem ersten „Fit-to-Drive“-Kongress, um über die Sicherstellung der individuellen Fahreignung in einem gesamteuropäischen Rahmen zu diskutieren. Dieser Kongress war so erfolgreich, dass er in diesem Jahr in Wien fortgesetzt wird. Fahrerassistenzsysteme standen im Mittelpunkt des zweiten Sachverständigentages, den die TÜV gemeinsam mit DEKRA im September veranstaltet haben. Bei einem Workshop im Dezember 2006 zogen wir gemeinsam mit unseren europäischen Partnern in der niedersächsischen Landesvertretung eine Zwischenbilanz über die Erfolge des „Begleiteten Fahrens“. Ein besonderer Höhepunkt war ein Parlamentarischer Abend in der Berliner Vertretung des Freistaates Bayern, bei dem wir anlässlich des TÜV-Reports erstmals die „Goldene Plakette“ an den Hersteller des Gewinnermodells überreichten.

Veranstaltungen sind kein Selbstzweck. Sie dienen dem Erfahrungs- und Meinungsaustausch bei der politischen Interessenvertretung. In Berlin und Brüssel sind wir gefragte Ansprechpartner, wenn es um technische Sicherheit, um Verkehrssicherheit und Qualitätssicherung von Dienstleistungen geht. In Brüssel beschäftigen uns wichtige Fragen der Ausgestaltung des Binnenmarktes, die in ihrer Auswirkung für Unternehmen wie Verbraucher große Konsequenzen haben können: Wie sichern wir die Qualität von Dienstleistungen im Binnenmarkt? Wie können wir beim „New Approach“ nachvollziehbare, durch neutrale Dritte zertifizierte Sicherheit von Produkten im globalen und europäischen Handel gewährleisten? Wie wird sich das deutsche Akkreditierungssystem verändern?

Reformen sind notwendig, um Deutschland und Europa zukunftsfähig zu machen. Es dürfen dabei aber nicht das Augenmaß und die bewährten Traditionen verloren gehen. Die EU droht Deutschland mit einem Vertragsverletzungsverfahren wegen der geltenden Anerkennungs Voraussetzungen für Kfz-Überwachungsorganisationen. Die Periodische Fahrzeugüberwachung als hoheitliche Tätigkeit hat sich in Deutschland aber mehr als bewährt und maßgeblich zum hohen Niveau der Verkehrssicherheit beigetragen. Auch im Bereich des Atomrechts darf es in Deutschland nicht zu einem Systemwechsel kommen, wie ein Gutachten belegt, das VdTÜV-Mitglieder bei namhaften Experten in Auftrag gegeben haben.

Erfahrungsaustausch und Gremienarbeit sind Kernkompetenzen des VdTÜV. Ob für Aufzüge, Druckgeräte, oder für den sicheren Umgang mit neuen Energieträgern sowie für moderne Technologien in fast allen Lebensbereichen entwickeln die Experten in den VdTÜV-Gremien die notwendigen Regeln. Diese Arbeit ist erforderlich, um Sicherheit zu gewährleisten – oder, wie die Aufarbeitung des großen Brandes im englischen Tanklager Buncefield zeigt, aus den Erfahrungen zu lernen. Darauf können wir uns auch in Zukunft verlassen, denn im neu geregelten Erfahrungsaustausch der „Zugelassenen Überwachungsstellen“ (ZÜS) ist der Verband der TÜV mit seiner über einhundertjährigen Tradition maßgeblich beteiligt.

Die wichtigste Nachricht am Schluss: Der VdTÜV hat im vergangenen Jahr seine Satzung geändert und den Verband geöffnet. Jedes Branchenunternehmen, dessen Profil mit den TÜV vergleichbar ist, ist herzlich eingeladen, bei uns mitzuwirken. „Vereinte Kraft ist zur Herbeiführung des Erfolges wirksamer als zersplitterte oder geteilte“, schrieb schon Thomas von Aquin. In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine interessante und spannende Lektüre!



Dr.-Ing. Peter Hupfer  
VdTÜV-Vorsitzender



Dr. Klaus Brüggemann  
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied

# Mit Kompetenz: die Veranstaltungen des VdTÜV

*„Veranstaltungen sind kein Selbstzweck. Sie dienen dem Erfahrungs- und Meinungsaustausch bei der politischen Interessenvertretung.“*





## TÜV-Report 2007: „Goldene Plakette“ für Opel

Eine besondere Auszeichnung erhielt dieses Jahr der Gewinner des TÜV-Reports. Aus den Händen des VdTÜV-Vorsitzenden Dr.-Ing. Peter Hupfer nahm Opelchef Hans Demant im Rahmen eines Parlamentarischen Abends am 30. Januar 2007 in Berlin die „Goldene Plakette 2007“ entgegen.

Zuvor hatte Dr.-Ing. Peter Hupfer vor 150 geladenen Gästen aus Parlament, Ministerien, Verbänden und Medien in der Bayerischen Landesvertretung beim Bund die Ergebnisse des TÜV-Reports 2007 vorgestellt und auf die große Bedeutung der regelmäßigen Hauptuntersuchung für die Verkehrssicherheit hingewiesen. Das deutsche System diene mittlerweile als Vorbild für andere Staaten, da es maßgeblich zu einem hohen Sicherheitsstandard beigetragen habe. Gerade deswegen gingen Überlegungen, die Zahl der Hauptuntersuchungen zu reduzieren, in die falsche Richtung.

Hans Demant, Vorsitzender der Geschäftsführung der Adam Opel GmbH, bedankte sich im Namen aller Opelmitarbeiter für die Auszeichnung. Er wies darauf hin, dass Opel bereits vor geraumer Zeit eine Qualitätsinitiative gestartet habe, die nun Früchte trage. Die Zusammenarbeit mit den TÜV und eine regelmäßige Analyse der Daten aus dem TÜV-Report sei dabei eine wertvolle Hilfe gewesen.

Die „Goldene Plakette“ wird künftig regelmäßig vom VdTÜV an den Gewinner der Klasse der zwei- bis dreijährigen Fahrzeuge im TÜV-Report verliehen.



### Silberstreif am Horizont

Positive Nachrichten gab es bei der Vorstellung des TÜV-Reports 2007 am Vormittag auf der Pressekonferenz: Zwei Fahrzeuge deutscher Marken, Opel Meriva und Ford Fusion, eroberten die ersten Plätze der „Königsklasse“ zwei- bis dreijähriger Fahrzeuge. Die Quote erheblicher Mängel ist seit Jahren wieder leicht gesunken, von 18,9 auf 18,2 Prozent. „Überhaupt machen deutsche Autos eine sehr gute Figur“, erläuterte der Chefredakteur des AUTO BILD TÜV-Reports auf der Berliner Pressekonferenz. „Acht Mal rangieren sie in der Klasse der TÜV-Debütanten, der sogenannten Königsklasse, unter den Top Ten. Lediglich Honda Jazz und Mazda 6 erinnern an die einstige Dominanz der Modelle aus Japan.“ Auch bei den Top Ten aller fünf Altersklassen haben deutsche Marken den Japanern den Rang abgelaufen.

Den leichten Rückgang der Quote erheblicher Mängel betrachtet Dr. Klaus Brüggemann, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VdTÜV, mit verhaltenem Optimismus: „Mit 18,2 Prozent erheblichen Mängeln bewegen wir uns immer noch auf einem sehr hohen Niveau“, erklärte er vor den Journalisten, „wenn man bedenkt, dass sich Defekte an Beleuchtung, Fahrwerk und Bremsen konsequent durch alle Altersgruppen ziehen, bedeutet diese Quote ein Sicherheitsrisiko auf unseren Straßen.“ Man müsse nun beobachten, ob sich dieser Trend auch in den kommenden Jahren fortsetzt.

Seit über 30 Jahren ist der TÜV-Report der wichtigste Gebrauchtwagenratgeber auf dem deutschen Markt – und eine wichtige Zustandsbeschreibung der Verkehrssicherheit in Deutschland.

Dr.-Ing. Peter Hupfer (VdTÜV-Vorsitzender, links) bei der Übergabe der „Goldenen Plakette 2007“ an Opelchef Hans Demant im Rahmen des Parlamentarischen Abends

# „Zwischen Mensch und Technik: Fahrerassistenzsysteme in der Diskussion“

## Experten trafen sich zum zweiten Sachverständigentag in Berlin

Fahrerassistenzsysteme und ihr Beitrag zur Verkehrssicherheit standen im Mittelpunkt des zweiten Sachverständigentages, der vom Verband der TÜV gemeinsam mit DEKRA in Berlin ausgerichtet wurde. Etwa 400 Experten für Straßenverkehrssicherheit berieten am 11. und 12. September unter dem Motto „Zwischen Mensch und Technik: Fahrerassistenzsysteme in der Diskussion“ die neuesten Entwicklungen der Fahrzeugtechnologie.

Dipl.-Kfm. Klaus Schmidt, Vorsitzender des Vorstandes von DEKRA e.V./ DEKRA AG, und Dr. Klaus Brüggemann, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VdTÜV, stellten in ihrer Eröffnungsrede zu der Tagung das Engagement der Sachverständigen für die Verkehrssicherheit in den Mittelpunkt. Ulrich Kasparick, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, betonte in seinem Grußwort die hohe Bedeutung von technischen Innovationen für die Verkehrssicherheit. Dr. Alexander von Campenhausen, Vertreter der EU-Kommission, erläuterte die großen Herausforderungen, vor denen Europa in seiner Verkehrssicherheitspolitik steht. Senator a. D. Volker Lange, Präsident des VDIK, betonte die gute und konstruktive Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten aus Politik, Industrie, Verbänden und Sachverständigen-Organisationen.

### **Autofahrer müssen sich in jeder Situation hundertprozentig auf die Sicherheit ihres Fahrzeuges verlassen können**

In drei Sektionen wurde der Nutzen, die technische Sicherheit sowie Fragen der Anwendung von Fahrerassistenzsystemen beleuchtet und die neuesten Entwicklungstrends der Fahrzeugtechnologien intensiv diskutiert. Dabei bestimmten die drei wesentlichen Tätigkeitsgebiete der Sachverständigen von TÜV und DEKRA die Blickrichtung: Innovation, Prüfung und Mensch – also den Bereichen, die auch in Zukunft die Verkehrssicherheit in Deutschland und Europa maßgeblich bestimmen werden.

Unter der Moderation von Prof. Dr. Henning Wallentowitz, Leiter des renommierten Instituts für Kraftfahrwesen (Aachen), beschäftigte sich die Expertengruppe in der ersten Sektion mit der Einbeziehung der Fahrerassistenzsysteme in die Periodische Fahrzeugüberwachung. „Der Verbraucher muss Vertrauen in diese Systeme haben!“, war die zentrale Forderung der Prüforganisationen, die sich aus der Diskussion ergab. Denn nur so werde auch die nötige Akzeptanz für technologischen Fortschritt geschaffen.



400 Experten für Verkehrssicherheit kamen nach Berlin, um sich über die neuesten Entwicklungen der Fahrzeugtechnologie auszutauschen



Dr. Guido Rettig, Mitglied des VdTÜV-Präsidiums, auf dem Sachverständigentag



Der Parlamentarische Staatssekretär Ulrich Kasparick wies in seiner Rede auf die Bedeutung der Verkehrssicherheit für die Bundesregierung hin



Dr. Alexander von Campenhausen erläuterte das EU-Verkehrssicherheitsprogramm

Dieses Vertrauen wird nur geschaffen, wenn diese hochkomplexen Systeme systematisch überprüft werden, insbesondere auch dann, wenn diese Fahrzeuge geändert oder in schwere Verkehrsunfällen verwickelt waren. Was nützt beispielsweise ein Airbag, wenn er sich im Ernstfall nicht öffnet oder der im Sitz integrierte Seitenairbag durch einen Sitzbezug in seiner Funktion außer Kraft gesetzt wird? Die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit von Fahrerassistenzsystemen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs durch regelmäßige Überwachung sorgt dafür, dass das vom Hersteller garantierte Sicherheitsniveau im Ernstfall einwandfrei gehalten wird.

Mit den neuesten Trends in der Fahrzeugtechnik beschäftigte sich eine Expertengruppe in der zweiten Sektion, deren Leitung Hans-Thomas Ebner vom Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) übernommen hatte. Hier zeigte sich, dass sich Fahrzeuge zu multimedial vernetzten Computern auf vier Rädern entwickeln. Davon profitiert nicht nur die aktive und passive Sicherheit, sondern auch der Fahrkomfort. Die Vorträge, die sich mit Innovationen der Fahrzeugindustrie beschäftigten, stellten ihre Möglichkeiten – u. a. durch den Einsatz moderner Telematik – und die Faszination dafür, aber auch die Sicherheitsanforderungen in den Mittelpunkt. Deutlich wurde, dass der Verbraucher diese Systeme in ihrer positiven Wirkung auf die Verkehrssicherheit verstehen lernen muss. Gerade dieses Verständnis erhöht neben einer regelmäßigen Prüfung das Vertrauen und die Akzeptanz in Fahrerassistenzsysteme. Die Folge wäre eine erhöhte Nachfrage nach modernen Technologien auf dem Automobilmarkt.

#### Der Mensch steht immer im Mittelpunkt

Eine dritte Expertengruppe beschäftigte sich in ihrer Sektion unter der Leitung von Georg Wilmes-Lenz von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit dem „Faktor Mensch“. Wie werden die technischen Innovationen umgesetzt, welche Herausforderungen entstehen durch ihre Anwendung? Mit der Schnittstelle Mensch/Technik, der Fahrausbildung und Prüfung, aber auch der europäischen Perspektive beschäftigten sich die Referenten in ihren Vorträgen. Einig war man sich in der Feststellung, dass Fahrausbildung und Prüfung einen Kompromiss eingehen müssen, damit die Anwendung sowie der Sicherheitsgewinn moderner Systeme ergänzend geschult und die gewonnenen Fähigkeiten geprüft werden können. Der Mensch, der auch im Straßenverkehr stets im Mittelpunkt steht, muss mit den hochkomplexen Systemen umgehen und sie für sich nutzbar machen können.

### Unterstützung der europäischen Politik

Auf dem Sachverständigentag, der von Prof. Dr. Claus Wolff, dem Vorsitzenden der VdTÜV-Kommission Verkehrswesen geleitet wurde, richteten die Experten auch den Blick in die Zukunft: Die Gesellschaft wird sich rechtlichen und ethischen Fragen stellen müssen. Fahrerassistenzsysteme greifen aktiv ins Fahrgeschehen ein. Es besteht die Möglichkeit, dass dem Fahrer Entscheidungen wie beispielsweise die Frage, ob eine Gefahrenbremsung ausgelöst wird oder nicht, abgenommen werden. Was passiert aber, wenn durch einen Fehler in einem Fahrerassistenzsystem schuldhaft ein Unfall verursacht wird? Nach der Wiener Konvention muss ein Autofahrer jederzeit in der Lage sein, das Fahrzeug zu beherrschen. Eine neue juristische Standortbestimmung wird nötig sein.

Die Experten sind sich einig, dass durch den verstärkten Einsatz intelligenter Fahrerassistenten wie ESP und ABS die Verkehrssicherheit in Europa erhöht werden kann und Tausende von Verkehrsunfallopfern vermieden werden könnten. Die Sachverständigen-Organisationen fühlen sich dem Aktionsprogramm der EU-Charta zur Verkehrssicherheit verpflichtet, die das Ziel verfolgt, in der Europäischen Union bis zum Jahr 2010 die Zahl der Todesfälle im Straßenverkehr zu halbieren und damit künftig 25.000 Leben pro Jahr zu retten. Verkehrsunfälle sind derzeit noch die Haupttodesursache bei den unter 50-Jährigen. Darüber hinaus kommen immer noch jedes Jahr über 440.000 Menschen im Straßenverkehr zu Schaden, über 80.000 werden schwer verletzt. Die Zahl der Verkehrsunfälle liegt in Deutschland seit Jahren konstant bei etwa 2,3 Millionen. DEKRA und TÜV sehen es daher als vorrangige Aufgabe an, durch ihren Beitrag die Verkehrssicherheit auf den europäischen Straßen zu verbessern.

Der kommende Sachverständigentag findet im Februar 2008 in Berlin statt.



Zufriedene Veranstalter: Dr. Klaus Brüggemann (VdTÜV), Dipl.-Kfm. Klaus Schmidt (DEKRA), Rüdiger Neuenburg (DEKRA) und Prof. Dr. Claus Wolff (VdTÜV)



Weitere Informationen und Downloads finden Sie unter <http://www.sachverstaendigentag21.de>

# „Fit to Drive“ – Reintegration statt dauerhafter Bestrafung

## Der Berliner und Folgekongresse rund um Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin

Der Mensch und sein Verhalten im Straßenverkehr standen im Mittelpunkt des ersten „Fit to Drive“-Kongresses – eine europäische Herausforderung, zu dem der Verband der TÜV e.V. und Partner\* vom 3. bis 5. Mai 2006 nach Berlin eingeladen hatten. Rund 250 Verkehrspsychologen und Verkehrsmediziner, Vertreter verschiedener Verkehrsinstitutionen wie Transportministerien aus Europa, Nordamerika und Australien, Verkehrsfachleute aus Bundes- und Länderministerien, der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), dem Kraftfahrtbundesamt (KBA), dem TÜV, der DEKRA sowie der Fahrlehrerschaft folgten dem Ruf, diesem ersten großen interdisziplinären und internationalen Verkehrssicherheitskongress beizuwohnen.

### Unterstützung der europäischen Politik

Der im Wechsel vom italienischen Verkehrspsychologen Dr. Pierangelo Sardi und dem französischen Fahrerlaubnisspezialisten Jean-Pierre Fougère, Referatsleiter im französischen Verkehrsministerium, moderierte Berliner Kongress im Mai 2006 stellte den Auftakt zu einer Serie von Veranstaltungen mit dem Schwerpunkt auf Sicherung von individueller Mobilität dar: Die Aufgabenstellung ist groß – sie ist europäisch und international. Der Führerschein setzt eine Fahrprüfung voraus; in diesem Punkt ist sich Europa einig. Damit enden aber schon fast alle Gemeinsamkeiten im Fahrerlaubnisrecht der europäischen Mitgliedsstaaten. Ob und wann eine Fahrerlaubnis nach schwerwiegenden oder häufigen Verstößen entzogen wird, ist in jedem Land anders geregelt. Gleiches gilt für Art und Höhe von Strafen, Geldbußen und die möglichen Bedingungen für die Rückgabe oder Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Ein für alle europäischen Fahrerlaubnisbehörden zugängliches Fahrerlaubnisregister fehlt – das Stichwort „Führerscheintourismus“ bedarf keiner weiteren Erläuterung. Punktesysteme existieren, aber nur in wenigen Staaten, und auch diese sind sehr unterschiedlich.

Das verantwortungsvolle Verhalten jedes Einzelnen im Straßenverkehr ist die Grundvoraussetzung für ein reibungsloses und sicheres Zusammenspiel in einer mobilen Gesellschaft wie der unseren. Aber die Realität sieht leider etwas anders aus: Alkohol am Steuer ist ein weltweites Problem und häufige Unfallursache, oftmals mit tödlichem Ausgang. Dass es überhaupt dazu kommen kann, sollte im Vorfeld erkannt und verhindert werden. So gesehen liegen in der primären Prävention noch große Potenziale. Vor allem in der Fahrausbildung sollte



**Fit to Drive**

1<sup>st</sup> International Traffic Expert Congress  
Berlin from May 3<sup>rd</sup> – 5<sup>th</sup> 2006



Staatssekretär Wolfgang G. Gibowski begrüßt die Teilnehmer des Kongresses in der Niedersächsischen Landesvertretung

\*AVUS (Gesellschaft für Arbeits-, Verkehrs- und Umweltsicherheit mbH), BDP (Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen, Sektion Verkehrspsychologie), BNV (Bundesverband niedergelassener Verkehrspsychologen), DEKRA Automobil GmbH, DGPs (Deutsche Gesellschaft für Psychologie e.V., Fachgruppe Verkehrspsychologie), DGVM (Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin), DGVP (Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie), TÜV Nord, TÜV Rheinland Group, TÜV Süd



Internationaler Erfahrungsaustausch: 250 Experten aus aller Welt nahmen am ersten „Fit to Drive“-Kongress in Berlin teil

die intensive persönliche Auseinandersetzung mit den Einstellungen und Neigungen der Fahranfänger stattfinden. Intensität und Dauer der Fahrausbildung und ebenso die Qualität der Fahrprüfung muss schnellstmöglich in Europa ein einheitliches, hohes Niveau erreichen.

Im Bereich der sekundären Prävention sollten Förderprogramme für auffällig gewordene Fahrer helfen – und greifen. Hierfür jedoch bedarf es eines funktionierenden Punkte-Warn-Systems und entsprechender Wirkungsrückmeldungen. Wenn allerdings individuelle Hilfestellungen, Punktesysteme und Rückmeldungen der Fahrerlaubnisbehörden keine Wirkung mehr zeigen, ist die Fahrerlaubnis in Gefahr. Auf der nachfolgenden dritten Präventionsebene fehlen zurzeit in Europa einheitliche Standards und Kriterien für den Entzug und die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis.

Nicht nur aus Sicht deutscher Verkehrsexperten ist die Reintegration auf Basis der seit nunmehr fünf Jahrzehnten hierzulande praktizierten Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) als erfolgreiches Modell anerkannt. An die Stelle einer Bestrafung durch dauerhaften Ausschluss vom Autofahren tritt dabei eine Wiedereingliederung in die mobile Gesellschaft, sofern die betroffenen Autofahrer die MPU als Chance begreifen, ihr problematisches Verhalten in den Griff zu bekommen. Zweck der MPU ist es schließlich, die Fahreignung (wieder) nachzuweisen. Sie stellt fest, ob der Betroffene Fahren und Trinken verantwortungsbewusst auseinanderhalten kann – und will. Die MPU ist dabei eingebettet in ein System von Rehabilitationsangeboten – z.B. Nachschulungskurse und Verkehrstherapie. In Deutschland konnte dank dieses Systems die Zahl der MPU-pflichtigen Kraftfahrer zwischen 1993 und 2004 von 142.000 auf 99.000 – also um fast ein Drittel – abgesenkt werden.

Mit der Fachinitiative und verkehrspolitischen Positionierung von „Fit to Drive“ wird ein Beitrag geleistet, die Zahl der Verkehrstoten auf Europas Straßen im Sinne der Europäischen Verkehrssicherheitscharta von Dublin 2004 abzusenken: Individuelle Mobilität ist ein Grundbedürfnis unserer Gesellschaft. Sie gibt uns Freiheit und Wohlstand, sie gilt es zu sichern. Inzwischen – so scheint es – sind die technischen Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an ihre Grenzen gelangt. Der Mensch rückt damit wieder in den Fokus der Verantwortung, „es geht um persönliche Ressourcen und

Kompetenzen der Fahrer, ihre Gewohnheiten und Einstellungen“, so Adalbert Allhoff-Cramer, Vorsitzender der Sektion Verkehrspsychologie im Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen, Sektion Verkehrspsychologie (BDP). Anders ausgedrückt: Die Ingenieure haben getan, was sie konnten. Es geht nicht mehr nur um den Airbag, den wir schon haben, es geht um das, was sich im Kopf abspielt. Es geht um den sogenannten „Pilotenfehler“, der zu 99 Prozent ursächlich ist für den Unfall – zu einem großen Teil auch im Zusammenspiel mit Alkohol oder Drogen oder beidem.

In eben diesem Sinne waren zentrale Themen auf dem Berliner Kongress diese präventiven Maßnahmen, durch welche in den verschiedenen europäischen Ländern das individuelle Verhalten der Verkehrsteilnehmer auf Sicherheit und die Vermeidung von Unfällen ausgerichtet werden sollte. Dabei wurden die Erfahrungen mit den unterschiedlichen Phasen der Unfallprävention im Kindes- und Erwachsenenalter ausgetauscht sowie mögliche und tatsächliche Sanktionsmaßnahmen aus Sicht der Staaten diskutiert. Ein besonderer Schwerpunkt liegt in der Entwicklung von Perspektiven und Bausteinen für ein anzustrebendes gesamteuropäisches Konzept individueller Unfallprävention. Insgesamt 30 Referate von Vertretern von EU-Institutionen sowie Experten aus vielen Staaten Europas gaben Auskunft zu diesen Themen: Primärprävention in Vorschule, Schule sowie in der Verkehrserziehung und Fahrschule; Generalprävention durch Gesetze, Rechtspflege und Strafpunkte-Systeme; Sekundär- und Tertiärprävention mit besonderem Augenmerk auf Verkehrsteilnehmer mit Alkoholproblemen; Gefährdungsabschätzung in medizinischen und psychologischen Fragen; Verkehrsberatung, Tauglichkeitseinstufung, Rehabilitation und Therapie in den EU-Staaten; Rehabilitation und Möglichkeiten der Verzahnung; komparative Studien zur Verkehrssicherheit in Europa.

Mit „Fit to Drive“ knüpft der VdTÜV an eine alte Tradition seiner über 100-jährigen Geschichte an: Um Sicherheit zu schaffen, lädt er die relevanten Experten an einen Tisch zum gemeinsamen Erfahrungsaustausch und entwickelt in dieser Gemeinschaft Lösungen und Perspektiven für die Zukunft. In genau diesem Sinne zieht die Experten-Karawane weiter. Nächste, zweite Station ist Wien am 14. und 15. Juni 2007, die unter dem Motto „Reality and Vision – Common Problems, European Solutions“ steht. Wie schon in Berlin wird auch dieses Mal der Vorsitzende des „Fit to Drive“-Programmkomitees, Dipl.-Psych. Wolf-Rüdiger Nickel,

dem internationalen Fachpublikum am Ende der Veranstaltung den aktuellen Stand der europäischen Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin zur Kenntnis geben – und ihm damit wieder einmal sehr viele Hausaufgaben bis zum nächsten Kongress mit auf den Weg geben. Interesse signalisiert haben Prag (2008), danach Paris, Birmingham, Budapest und Rom.



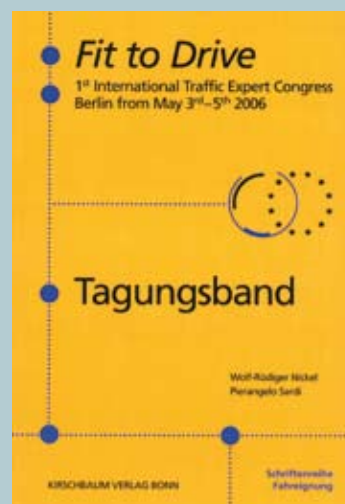
Erfahrungsaustausch auch am Rande des Kongresses:  
Joachim Wohlfarth (BMVBS), Wolf-Rüdiger Nickel (ICADTS) v.l.

#### Publikation zum Kongress

Der Tagungsband „Fit to Drive“ aus der „Schriftenreihe Fahreignung“ fasst die Ergebnisse des ersten Internationalen Verkehrsexpertenkongresses vom 3. – 5. Mai 2006 in Berlin zusammen.

- > 116 Seiten
- > DIN A4
- > kartoniert mit zahlreichen Abbildungen und Tabellen
- > ISBN 3-7812-1658-6
- > 29,80 €

Der Tagungsband kann beim Kirschbaum Verlag bestellt werden (<http://www.kirschbaum.de>).



# Führerschein mit 17 – weniger Unfälle, weniger Verkehrstote

## Der CIECA/VdTÜV-Workshop „Begleitetes Fahren/Accompanied Driving“ in Berlin

In Zusammenarbeit mit der Internationalen Organisation für Führerscheinprüfungen, der Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA, Brüssel), lud der Verband der TÜV e.V. am 14.12.2006 zu einem Workshop nach Berlin ein, der sich mit verschiedenen europäischen Modellen des „Begleiteten Fahrens“ beschäftigte. Im Blickpunkt des Interesses stand und steht dabei die Frage, unter welchen Bedingungen betreute Fahrpraxis im Vorfeld, parallel oder im Anschluss an die Fahrausbildung, Anfängerunfallrisiken – insbesondere bei jungen Fahrerinnen und Fahrern – verringern helfen kann.

„In Niedersachsen starben im letzten Jahr 700 Menschen im Straßenverkehr, bundesweit waren es rund 5.300“, eröffnete der Verkehrsminister des Landes Niedersachsen, Walter Hirche, die Veranstaltung. „Manchmal habe ich den Eindruck, dass die Gesellschaft versucht ist, diese Verkehrstopfer weitestgehend zu akzeptieren, sie als Preis für die Mobilität hinzunehmen, ohne die unser Warenaustausch, unser berufliches Fortkommen, unser Freizeitverhalten in der heute gewohnten Ausprägung nicht darstellbar wäre. Was bedeutet die Zahl 5.300? Sie bedeutet, dass am Tag 15 Menschen im Straßenverkehr ums Leben kommen, alle drei Stunden ein Pkw-Insasse getötet wurde, alle zehn Stunden ein Motorradfahrer starb, alle 13 Stunden ein Fußgänger und alle 15 Stunden ein Fahrradfahrer sein Leben verlor. Diese Zahlen sind erschreckend – und das, obwohl die Zahl der Unfalltoten im Jahre 2005 noch die geringste seit Einführung der Unfallstatistik 1953 ist“, so der Minister.

### Hohes Risiko für Fahranfänger

Junge Fahranfänger sind weitaus häufiger in schwere Unfälle verwickelt als alle anderen Kraftfahrer. In der Europäischen Union sterben in der Gruppierung 15- bis 24-Jährige Jahr für Jahr mehr Personen an den Folgen von Straßenverkehrsunfällen als an irgendeiner Krankheit. Das Risiko, einen tödlichen Unfall zu erleiden, ist in der Altersgruppe der 18- bis 20-Jährigen annähernd fünfmal so groß wie im Gesamtdurchschnitt aller Altersgruppen. Deshalb standen junge Fahranfänger auch im Mittelpunkt des Workshops. Für sie ist das Streben nach Mobilität mit einem extrem hohen Risiko für Leib und Leben verbunden, weil sich bei jungen Fahranfängern das sogenannte Jugendlichen- mit dem Anfängerrisiko addiert. Jugendliche neigen auch im Straßenverkehr schnell dazu, nicht einschätzbare Risiken einzugehen. Diese Risikobereitschaft kombiniert sich mit der mangelnden Fahrerfahrung zu einer tödlichen Gefahr. Zu den Faktoren fehlende Reife auf Grund des Alters und

mangelnde Erfahrung kommt als dritter noch das Geschlecht: Männliche Jugendliche stellen die Hauptrisikogruppe dar.

Die Verkehrssicherheit insbesondere junger Menschen gilt es also zu verbessern. Allein mit repressiven Maßnahmen ist dies nicht zu schaffen – es gibt auch andere Mittel und Wege. Aus diesem Grunde haben in den vergangenen Jahren viele EU-Staaten zusätzliche präventive Maßnahmen für den Führerscheinwerb eingeführt, die insbesondere die Fahranfänger betreffen. Während Dänemark, die Niederlande und Norwegen die Ausbildungssysteme ihrer Fahrschulen stärker auf die Risiken bei jungen Fahrern abstimmen, haben Frankreich, Österreich und Schweden die praktische Ausbildung ausgedehnt. Fahrschüler können dort zwar früher mit der Fahrausbildung beginnen, aber das Alter, ab welchem die Fahrerlaubnis selbstständig genutzt werden kann, ist dasselbe geblieben. In Finnland, Luxemburg und der Schweiz sind alle Fahranfänger dazu verpflichtet, einige Monate nach bestandener Führerscheinprüfung eine zweite Ausbildungsphase zu absolvieren. Eine solche Probezeit nach der Führerscheinprüfung wurde inzwischen in der Hälfte aller EU-Staaten eingeführt.

### Keine einheitliche Regelung in Europa

Eine Schlüsselrolle im gesamten Komplex von Ausbildung – Begleitung – Prüfung kommt den Fahrschulen zu – sei es den professionellen Betrieben wie in Deutschland üblich oder den die Fahrausbildung ergänzenden Einrichtungen neben der sogenannten Laienausbildung, wie sie traditionell in Schweden oder der Schweiz zu Hause ist. Der Präsident der Europäischen Fahrlehrer-Assoziation (EFA), Gerhard von Bressensdorf, stellte eine aufschlussreiche Übersicht zu den verschiedenen Ausbildungssystemen, Prüfungen und – von Staat zu Staat variierend – möglichen Nach-Ausbildungen und/oder -Prüfungen in Europa vor.

Das Besondere am deutschen, gern auch „Führerschein mit 17“ genannten Modell ist, dass die Begleitungsphase dem Lern- und Prüfprozess folgt. Erst nach vollständig absolvierter, gesetzlich vorgeschriebener Fahrausbildung durch professionelle Fahrlehrer sowie dem Bestehen sowohl der Theoretischen als auch der Praktischen Prüfung im Anschluss wird die Fahrerlaubnis erteilt. Zwei minimale Einschränkungen gelten allerdings für die vorzeitige Erlaubnis zum Fahren mit 17 in Deutschland: Bis zum Erreichen der Volljährigkeit ist eine (zu benennende) Begleitung erforderlich – daher auch der offizielle Name des Programms „Begleitetes





Minister Hirche im Gespräch mit deutschen und niederländischen Experten

Fahren“. Die Fahrerlaubnis gilt nur hierzulande. Nach dem „Begleiteten Fahren“ gibt es keine weiteren Prüfungen.

Die Resonanz auf den deutsch-internationalen Workshop war beachtlich: Rund 90 Fachleute aus über 20 Staaten diskutierten in den Räumlichkeiten der niedersächsischen Landesvertretung beim Bund in Berlin über diverse in Europa praktizierte Modelle des „Begleiteten Fahrens“ und damit gesammelte Erfahrungen. Parallel zum Workshop hatte der VdTÜV eine Fachzusammenkunft zwischen Vertretern des niederländischen und bundesdeutschen Verkehrsministeriums sowie der BAST mit dem Minister organisiert. Die Niederlande beschäftigen sich inzwischen sehr intensiv mit der Einführung des „Begleiteten Fahrens“, insbesondere der deutschen Variante. Die binationalen Gespräche sollen Anfang des kommenden Jahres fortgesetzt werden. Walter Hirche hat hierzu seine weitere Unterstützung zugesagt.

#### Unfallrisiko sinkt

Auch die britischen Kollegen von der Driving Standards Agency (DSA) haben grundsätzliches Interesse am deutschen Modell bekundet, das sich deutlich von den europäischen Varianten unterscheidet, möchten aber noch die für spätestens Herbst 2007 erwarteten Resultate der Auswertung durch die Universität Gießen abwarten. Ein erstes Zwischenergebnis der wissenschaftlichen Begleituntersuchung des niedersächsischen Modellversuchs von Ende 2005 gibt Anlass zu Hoffnung. Danach ist die Zahl der selbstverschuldeten Unfälle dieser jungen Fahrerinnen und Fahrer nach der Begleitphase etwa 40 Prozent geringer als bei 18-Jährigen ohne absolvierte Begleitphase. Auch muss die Polizei gegen Personen, nachdem sie am Modellversuch teilgenommen haben, zu 60 Prozent weniger Bußgelder verhängen. Für die Begleitphase gilt, was viele Kritiker vorher nicht wahrhaben wollten: In Begleitung geschehen kaum Unfälle.

Niedersachsen war das erste Bundesland, das den „Führerschein mit 17“ im April 2004 in Deutschland erfolgreich eingeführt hat. Inzwischen wurden mit dem „Dritten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes“ bundesweit einheitliche Rahmenbedingungen für das „Begleitete Fahren“ geschaffen. Bis auf zwei Ausnahmen haben mittlerweile alle Länder das Modell eingeführt. „Der Verband der TÜV e. V. setzt sich angesichts der sich abzeichnenden positiven Entwicklung dafür ein, dass das „Begleitete Fahren“ nach der fakultativen Modellphase gesetzlich ver-



Die Niedersächsische Landesvertretung in Berlin

ankert und bundesweit eingeführt wird“, so Geschäftsführer Dr. Klaus Brüggemann. „Abgesehen davon gibt es noch mindestens drei gute Gründe, die für dieses Konzept sprechen: Erstens verursacht das „Begleitete Fahren“ weder den Eltern noch den Jugendlichen oder gar dem Staat zusätzliche Kosten. Zweitens ist die Kontrollfunktion der Eltern größer, weil die Fahranfänger überwiegend das elterliche Auto fahren und dann die Mutter oder den Vater an ihrer Seite haben. Und drittens lernen die jungen Fahrer besser in der Obhut einer vertrauten Person.“

# Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

*„Die Satzungsänderung ist ein wichtiger Schritt in Richtung eines Branchenverbandes, der in den Entscheidungszentren Berlin und Brüssel aktiv ist und die hohe Fachkompetenz seiner Mitglieder in die politische Diskussion miteinbringt.“*

# VdTÜV-Mitgliederversammlung 2006: wichtiger Schritt zum Branchenverband

Auf der 57. ordentlichen VdTÜV-Mitgliederversammlung am 1. Juni 2006 wurden wichtige Weichen für die Zukunft des Verbandes gestellt. Ein Meilenstein bedeutet die neue Satzung, die von den VdTÜV-Mitgliedern einstimmig verabschiedet wurde – und seit dem 20. Oktober 2006 mit ihrem Eintrag beim Amtsgericht Charlottenburg rechtswirksam ist.

Neben einer Änderung des Verbandsnamens in „Verband der TÜV e. V.“, einer Präzisierung der Verbandsziele und einer Neuordnung der Verbandsorgane beschlossen die VdTÜV-Mitglieder die wohl bedeutsamste Satzungsänderung, die den Weg für eine Öffnung des Verbandes freimachte: Es können nun neben den TÜV, ihren Holding-Gesellschaften und Überwachungsstellen von Unternehmen auch jene Unternehmen eine Mitgliedschaft beantragen, die einen Sitz in Deutschland haben und „die Kriterien für die Unabhängigkeit der Inspektionsstelle des Typs A oder des Typs B nach Anhang A der DIN EN ISO/IEC 17020 erfüllen“. Den Beitritt einer Beteiligungsgesellschaft setzt allerdings die Mitgliedschaft der Muttergesellschaft voraus. Neben den TÜV können nun weitere Unternehmen der Branche Mitglied im VdTÜV werden, wobei die Möglichkeit einer ordentlichen oder außerordentlichen Mitgliedschaft besteht. Dies ist ein wichtiger Schritt in Richtung eines Branchenverbandes, der in den Entscheidungszentren Berlin und Brüssel aktiv ist und die hohe Fachkompetenz seiner Mitglieder in die politische Diskussion miteinbringt.



Dr.-Ing. Peter Hupfer bei seiner ersten Rede als VdTÜV-Vorsitzender auf dem Jahresempfang 2006

Zum Vorsitzenden des Verbandes wählten die VdTÜV-Mitglieder einstimmig den Vorstandsvorsitzenden der TÜV SÜD AG Dr.-Ing. Peter Hupfer. Er trat damit die Nachfolge von Dr. Hans-Nicolaus Rindfleisch an, der nach zweijähriger Amtszeit turnusmäßig den Vorsitz aufgab. Dr. Hupfer betonte, dass er den Modernisierungskurs des Verbandes konsequent fortsetzen werde. Dabei wird der VdTÜV künftig wieder stärker bei der Gestaltung von Normen und Technischen Regeln von Zukunftstechnologien mitwirken. Gleichzeitig dankte er seinem Vorgänger Dr. Hans-Nicolaus Rindfleisch für sein großes Engagement bei der Neustrukturierung des Verbandes. Neben Dr. Hupfer wurden Dr. Rettig und Dr. Brüggemann in das VdTÜV-Präsidium gewählt.

Mit 500 Gästen aus Politik, Verbänden und Unternehmen fand im Anschluss an die Mitgliederversammlung im Deutschen Technikmuseum Berlin der traditionelle VdTÜV-Jahresempfang statt. In seinem Grußwort würdigte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie Hartmut Schauerte den wichtigen Beitrag des VdTÜV und seiner Mitglieder für das beispielhafte Sicherheitsniveau in Deutschland.



Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie Hartmut Schauerte würdigte den Beitrag der TÜV für das hohe Sicherheitsniveau in Deutschland

# EU-Kommission erwägt Klage gegen Deutschland

## Geltende Anerkennungsvoraussetzungen für Kfz-Überwachungsorganisationen in der Diskussion

Die EU-Kommission hat am 13. Dezember 2006 beschlossen, Deutschland vor dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) zu verklagen, weil nach ihrer Rechtsauffassung die Anerkennungsvoraussetzungen für Kfz-Überwachungsorganisationen (ÜO) mit dem Gemeinschaftsrecht nicht zu vereinbaren seien. Nach Auffassung der Kommission stellen die in Deutschland geltenden gesetzlichen Anforderungen für die Anerkennung von Überwachungsorganisationen für die Periodische Fahrzeugüberwachung eine unzulässige Beschränkung der Niederlassungsfreiheit (Art. 43 EGV) dar.

**In der deutschen Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) beanstandet die EU-Kommission insbesondere Ziffer 2.1 der Anlage VIIIb, unter der es heißt:**

„Die Anerkennung kann erteilt werden, wenn

- > die Organisation ausschließlich von mindestens 60 selbstständigen und hauptberuflich tätigen Kraftfahrzeugsachverständigen gebildet und getragen wird, wobei
- > mindestens so viele Prüfengeure (selbstständige Kraftfahrzeugsachverständige und/oder deren Angestellte) dieser Organisation im Anerkennungsgebiet ihren Sitz haben müssen, dass auf 100.000 dort zugelassene Kraftfahrzeuge und Anhänger (nach der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes am 1. Juli eines jeden Jahres) jeweils ein Prüfengeur entfällt, jedoch nicht mehr als 30 Prüfengeure.“

### Unzulässige Wettbewerbsbeschränkung

In den in Deutschland geltenden Anforderungen sieht die Kommission eine nicht gerechtfertigte, unverhältnismäßige Beschränkung der Niederlassungsfreiheit und damit zugleich eine nach Europarecht unzulässige Wettbewerbsbeschränkung. Insbesondere hält die Kommission die konkrete Genehmigungsanforderung einer gesetzlich vorgeschriebenen Mitgliedschaft einer Mindestanzahl von (selbstständigen) unabhängigen Kraftfahrzeugsachverständigen für nicht angemessen, da in Deutschland Einrichtungen, die nicht ausschließlich aus unabhängigen Sachverständigen bestehen, bereits im Bereich der

Fahrzeugkontrolle (insbesondere bei technischen Prüfeinrichtungen) tätig sind. Die EU-Kommission ist der Auffassung, dass es sich bei den von Überwachungsorganisationen durchgeführten Fahrzeugkontrollen nicht um die Ausübung öffentlicher Gewalt handelt, so dass sie eine Bereichsausnahme nach Artikel 45 EG-Vertrag ablehnt. Artikel 45 EGV bestimmt, dass die europäischen Grundfreiheiten auf Tätigkeiten, die in einem Mitgliedstaat dauernd oder zeitweise mit der Ausübung öffentlicher Gewalt verbunden sind, keine Anwendung finden.

### Beratung durch den VdTÜV

Der VdTÜV hat sich gemeinsam mit seinen Mitgliedern mit Blick auf die Positionierung der Bundesregierung zu diesem Vertragsverletzungsverfahren intensiv durch sachkundige Fach- und Rechtsinformationen beratend eingebracht. Hierzu zählte insbesondere die VdTÜV-Beteiligung an einem Konsultationsgespräch zwischen Vertretern der Bundesregierung und der Kommission in Brüssel am 7. Februar 2006. Darüber hinaus koordinierte der VdTÜV in mehreren Abstimmungsgesprächen mit Vertretern der Überwachungs-Organisationen eine gemeinsame Position. Die hierbei erarbeiteten Hinweise dienten der Bundesregierung als Grundlage für ihre offiziellen Stellungnahmen.

### VdTÜV-Position: Deutschland verstößt weder gegen die Niederlassungsfreiheit noch gegen das Diskriminierungsverbot

Die Periodische Prüfung und Überwachung von Fahrzeugen in Europa ist in der Richtlinie 96/96/EG geregelt. In dieser Richtlinie wird von jedem EU-Mitgliedstaat gefordert, eine Regelung für die Periodische Fahrzeugüberwachung zu implementieren. Artikel 2 der Richtlinie überlässt die Organisation der Periodischen Fahrzeugüberwachung dem einzelnen Mitgliedsstaat. Er kann die Überwachungsaufgaben durch staatliche Stellen oder durch hierfür zugelassene privatwirtschaftliche Organisationen durchführen, die allerdings nur unter unmittelbarer staatlicher Aufsicht tätig werden dürfen. Somit stellt der europäische Gesetzgeber die Organisation der Periodischen Fahrzeugüberwachung in den jeweiligen mitgliedstaatlichen Hoheits- und Verantwortungsbereich.

Die Periodische Fahrzeugüberwachung wird in Deutschland durch Organisationen ausgeübt, die mit Hoheitsrechten beliehen sind. Diese Organisationen sind entweder als Technische Prüfstelle oder als Überwachungsorganisationen tätig. Organisationen, die im Bereich der Technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen in Deutschland tätig sein



Der Europäische Gerichtshof in Luxemburg

wollen, müssen bestimmte Anerkennungs Voraussetzungen erfüllen, um von den deutschen (Landes-) Behörden eine Genehmigung für die Ausübung dieser Tätigkeit zu erhalten. Durch diese Anerkennungs Voraussetzungen erfüllt Deutschland seine aus der Richtlinie 96/96/EG erwachsenden Verpflichtungen.

#### Die Periodische Fahrzeugüberwachung ist eine hoheitliche Tätigkeit

Die Technische Fahrzeugüberwachung in der Bundesrepublik Deutschland fällt unter die durch Artikel 45 EGV statuierte Bereichsausnahme. Die Bundesrepublik Deutschland erfüllt mit ihrem im Zuge der nationalen Umsetzung der Richtlinie 96/96/EG implementierten System der Fahrzeugüberwachung insbesondere mit den bewährten Anerkennungs Voraussetzungen weder gegen die Niederlassungsfreiheit noch gegen das Diskriminierungsverbot. Das in Deutschland geltende System der Durchführung der Periodischen Fahrzeugüberwachung durch beliehene privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen stellt anders als in zahlreichen anderen Mitgliedstaaten der EU (z.B. Belgien, Irland, Spanien, Schweden) einen in jeder Hinsicht offenen Markt sicher.

Die Auffassung der Kommission, dass es sich bei der regelmäßigen Kfz-Überwachung in Deutschland lediglich um eine wirtschaftliche Betätigung handelt, ist unzutreffend. Diese Betrachtungsweise verkennt, dass es hier nicht um „wirtschaftliche Tätigkeiten“, sondern um die Ausübung hoheitlicher Befugnisse in der Form von technischen Prüfungen für und im Namen der Bundesrepublik Deutschland bzw. der jeweiligen Bundesländer geht, an deren Ende stets der Erlass des Verwaltungsaktes „Erteilung der Prüfplakette“ oder „Verweigerung der Prüfplakette“ steht. Wesentlich ist, dass die technischen Überwachungsleistungen umfänglich in die staatliche bzw. hoheitliche Aufgabe der regelmäßigen Technischen Kfz-Überwachung zur Gewährleistung von Verkehrssicherheit und Umweltschutz eingebunden sind. Die Fahrzeugüberwachung kann in Deutschland nur unter der Fach- und Rechtsaufsicht der staatlichen Behörden ausgeübt werden. So kann die deutsche Aufsichtsbehörde über den – obligatorisch zu bestellenden – Technischen Leiter einer Überwachungsorganisation mit Sitz in Deutschland jeden einzelnen Prüfer anweisen, die Prüfplakette zu erteilen oder zu verweigern. Die nach deutschem Recht beliehenen Überwachungsorganisationen sind hinsichtlich ihrer Zuständigkeit und ihrer Befugnisse (einschl. Exekutivbefugnisse) staatlichen Behörden gleichgestellt.

Somit besitzen die Überwachungsorganisationen insofern Zwangsbefugnisse, als dass ihre Entscheidung, die Prüfplakette zu erteilen oder sie zu verweigern gegenüber den betroffenen Fahrzeughaltern die gleiche Bindungswirkung entfaltet wie die der Zulassungsstelle. Die Zulassungsstelle hat keine Möglichkeit, die von dem Prüflingenieur der Überwachungsorganisation getroffene Entscheidung abzuändern. Die technische Schlussentscheidung obliegt somit allein dem Prüflingenieur der Überwachungsorganisation.

Für die rechtliche Einordnung als hoheitliche Tätigkeit spricht auch, dass die von der Überwachungsorganisation bzw. die von deren Prüflingenieuren getroffene Entscheidung über die Zuteilung oder Verweigerung der Prüfplakette nach Durchführung eines verwaltungsbehördlichen Widerspruchsverfahrens nur mit einer verwaltungsgerichtlichen Klage angegriffen werden kann, also auf einem Rechtsweg, der für Streitigkeiten zwischen Privaten und Trägern hoheitlicher Gewalt einschlägig ist.

In Konsequenz, dass die Bundesrepublik Deutschland die regelmäßige Technische Kfz-Überwachung als hoheitliche Aufgabe organisiert hat, haftet der Staat gegenüber dem Fahrzeughalter auf Schadensersatz, wenn z.B. ein Prüflingenieur in Ausübung seiner Hoheitsbefugnisse (Durchführen der Prüfung, Erteilen oder Entfernen einer Prüfplakette) eine Pflichtverletzung begeht. Die Haftung und Pflicht zum Ersatz des dem Halter dadurch entstandenen Schadens trifft das Bundesland, das den betreffenden Prüflingenieur durch Zustimmung letztlich für die Überwachungsaufgabe legitimiert hat. Auch an dem Prinzip der Staatshaftung zeigt sich das geschlossene Rechtssystem, das in allen seinen Aspekten auf der regelmäßigen Technischen Kfz-Überwachung als hoheitliche Aufgabe beruht.

Der Wegfall der unter Ziffer 2.1 der Anlage VIIIb StVZO statuierten Pflicht, im Anerkennungsgebiet ansässig zu sein, würde die notwendige staatliche Aufsicht über die Durchführung hoheitlicher Aufgaben erheblich erschweren bzw. einzelne Maßnahmen faktisch ins Leere laufen lassen.

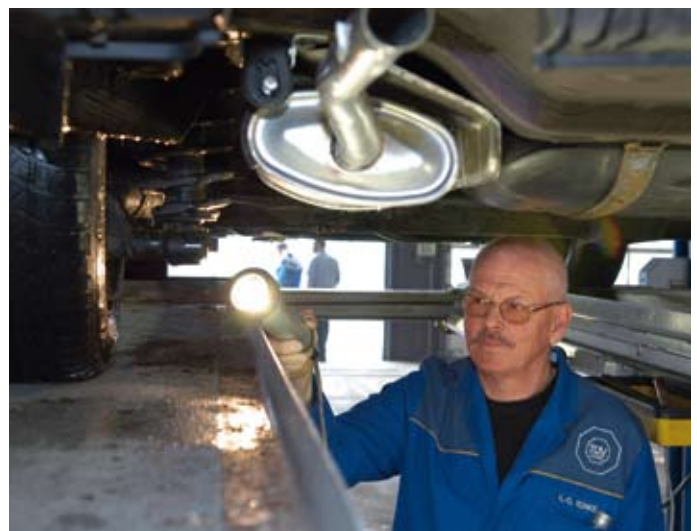
Zusammenfassend lässt sich somit festhalten, dass die im Rahmen des deutschen Systems der Periodischen Fahrzeugüberwachung erforderlichen Tätigkeiten und Organisationsstrukturen der Bereichsausnahme nach Artikel 45 EGV unterliegen.

**Fazit: unverzichtbare Hoheitsbefugnisse dürfen nicht eingeschränkt werden**

Das in Wahrnehmung der Grundfreiheiten gewährte privatautonome grenzüberschreitende Handeln muss in der Ausgestaltung von originären unverzichtbaren Hoheitsbefugnissen seine Grenze finden. Somit sind die nationalen Anerkennungs Voraussetzungen für Überwachungsorganisationen dem Prüfungsmaßstab des Artikel 43 EGV entzogen. Dies erscheint sachgerecht, um jedem Mitgliedstaat den notwendigen Freiraum zur Ausgestaltung seiner staatlichen Organisationshoheit zu belassen.

Nach unserer Auffassung verfolgt die EU-Kommission in zunehmendem Maße die Strategie, die rechtlichen Ausgestaltungsspielräume der Mitgliedstaaten unter Heranziehung der europäischen Grundfreiheiten einzelfallbezogen zu beschneiden, nachdem sie mit ihrem Ziel einer systematischen Zurückdrängung nationaler Regelungssysteme unter Rückgriff auf das Herkunftslandprinzip im Zuge der Verabschiedung der Dienstleistungsrichtlinie gescheitert ist. Dieser Ansatz verursacht mittelfristig singuläre Wettbewerbsnachteile für die im Einzelfall von entsprechenden Vertragsverletzungsverfahren betroffenen Mitgliedstaaten bzw. deren Wirtschaftsteilnehmer. Somit verdient die Haltung der Bundesregierung, der Kommission im zuvor dargelegten Verfahren entgegenzutreten, unsere volle Unterstützung.

Soweit die Kommission die Verhältnismäßigkeit der in Rede stehenden Anerkennungs Voraussetzungen in Frage stellt, missachtet sie den nach deutschem Rechtsverständnis geltenden Rechtsgrundsatz der gesetzgeberischen Einschätzungsprärogative, d.h. das aus dem Prinzip der Gewaltenteilung abgeleitete originäre Vorrecht des deutschen Gesetzgebers, rechtliche Regelungen im Hinblick auf ihre Einschätzung der tatsächlichen Lage sowie ihre erwarteten faktischen Auswirkungen hin zu treffen, die insoweit nur einer stark eingeschränkten gerichtlichen Überprüfung unterliegen. Somit greift die EU-Kommission letztlich in den unverzichtbaren politischen Gestaltungsspielraum des nationalen Gesetzgebers unter Missachtung der ihr im europäischen Zuständigkeitsgefüge zugewiesenen Kompetenzgrenzen ein.



Die Periodische Fahrzeugüberwachung ist eine hoheitliche Tätigkeit

# „Gewährleistung der kerntechnischen Sicherheit vor dem Hintergrund möglicher Reformen der Atomverwaltung“

## Gutachten beim VdTÜV vorgestellt

Öffentlich hat erstmals der damalige Bundesumweltminister Jürgen Trittin eine Zentralisierung der Atomverwaltung befürwortet. Statt Reibungsverluste durch ein kompliziertes Miteinander von Bundes- und Landesbehörden in Kauf zu nehmen, sollen die Verwaltungsverfahren durch eine zentrale Atomverwaltung schlank, effizient und kostengünstig ausgeführt werden. Doch was aus einer vorwiegend politischen Sichtweise sinnvoll erscheinen mag, dem stehen bei genauerer Betrachtung erhebliche Bedenken entgegen. Dies zeigte ein Gutachten, das unter dem Titel: „Die Aufgabe der Sachverständigen bei der Gewährleistung der kerntechnischen Sicherheit und Auswirkungen möglicher Reformen“ beim VdTÜV zu Beginn des Jahres 2007 vorgelegt und in verschiedenen Veranstaltungen den Vertretern der zuständigen Bundes- und Landesbehörden, Mitgliedern des Umweltausschusses des Deutschen Bundestages sowie interessierten Verbänden vorgestellt wurde.

### Föderale Regelung im Atomrecht

In Deutschland regelt das Atomgesetz (AtG) die institutionelle Zuständigkeit für die Genehmigung und Aufsicht über kerntechnische Einrichtungen. Charakteristische Elemente atomrechtlicher Verwaltungsverfahren sind:

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

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

Bei der Ausgestaltung atomrechtlicher Verwaltungsverfahren hat sich der Gesetzgeber bewusst an den bewährten Strukturen der Gewerbeaufsicht orientiert. Ziel war ein dezentrales, am föderalen Staatsaufbau

orientiertes Behördensystem mit einer erweiterten Bundeskompetenz. Die föderalen Elemente wurden mit den Vorteilen einer Ortsnähe der Atomverwaltung sowie der besseren Koordinierung verschiedener atomrechtlicher Verfahren zu beteiligender Landesbehörden begründet. Erweiterte Bundeskompetenz erschien sinnvoll wegen des besonderen Interesses an einer bundesweiten Einheitlichkeit des Verwaltungsvollzugs sowie den internationalen Verpflichtungen des Bundes im Bereich der nuklearen Sicherheit.

### Bundeseigenverwaltung statt Bundesauftragsverwaltung

In mehreren Publikationen, öffentlichen Äußerungen und Gesprächen haben Vertreter des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) die Absicht bekundet, die Bundesauftragsverwaltung durch eine Bundeseigenverwaltung zu ersetzen – mit der Konsequenz, dass dadurch sämtliche atomrechtlichen Kompetenzen auf den Bund übertragen würden.

Nach diesen Plänen ist die Einrichtung eines „Bundesamtes für Reaktorsicherheit“ beabsichtigt, das zukünftig zentral die Aufgaben der Landesbehörden wahrnehmen soll. Das nötige Fachpersonal soll insbesondere aus der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS) mbH rekrutiert werden. Das neu geschaffene Bundesamt soll auch Funktionen übernehmen, die bisher den Sachverständigenorganisationen übertragen waren. Darüber hinaus beabsichtigt das Bundesumweltministerium, die Intensität der behördlichen bzw. behördlich veranlassten Prüflichten erheblich zu reduzieren und die Betreiber eigenverantwortung stärker zu belasten. Die Rolle der TÜV unter den angedeuteten geänderten Bedingungen wurde vom BMU nicht näher umrissen.

Öffentlich begründet das BMU die Kritik an der Bundesauftragsverwaltung unter anderem mit der Zersplitterung der Fachkompetenz zwischen Bundes- und Landesbehörden, mit dem zu erwartenden Personal- und Kompetenzverlust im Zuge des schrittweisen Auslaufens der Kernkraftwerke oder mit Informationsdefiziten des Bundes beim internationalen Erfahrungsaustausch der Sicherheitsbehörden wegen mangelnder Einbeziehung der Bundesaufsicht in den Aufsichtsprozess.

### Gutachter zeigen Risiken auf

Auf der Grundlage der Rechtsprechung des Bundesverfassungs- und des Bundesverwaltungsgerichts zeigt ein Expertenteam auf, dass die beabsichtigte Einrichtung eines Bundesamtes mit erheblichen verfassungs-



Entscheidungszentrum Berlin:  
ein Ausschuss tagt im Paul-Löbe-Haus

rechtlichen Risiken behaftet ist. Mitgewirkt an der Untersuchung, die von den betroffenen VdTÜV-Mitgliedern in Auftrag gegeben worden war, haben die Rechtsanwälte Dr. Dieter Sellner und Gerald Hennenhöfer aus der Anwaltssozietät Redeker, Sellner, Dahs & Widmaier sowie Michael Sailer, Öko-Institut e.V., Darmstadt, und Anselm Schaefer, Institut für Safety und Reliability an der Technischen Universität München.

So ist die friedliche Nutzung der Kernenergie von Verfassungen wegen an besondere materielle und organisatorische Vorkehrungen geknüpft, die unter anderem die Einbeziehung unabhängigen Sachverständigen verlangen. Eine „Verstaatlichung“ der bisher von den TÜV wahrgenommenen Prüf- und Überwachungstätigkeiten könnte insoweit gegen den Grundsatz verstoßen, dass sich die Atomverwaltung nicht lediglich auf ihren eigenen Sachverstand verlassen darf, sondern – nach Maßgabe des Besorgnispotenzials – alle vertretenen und vertretbaren Erkenntnisressourcen zu mobilisieren hat. Ein Bundesamt, das den bei den Landesbehörden und bei den traditionellen Gutachterorganisationen vorhandenen und bewährten Sachverstand nicht umfassend mobilisieren könnte oder diesen Sachverstand seiner fachlichen oder dienstrechtlichen Weisungsbefugnis unterstellt, dürfte mit den aus dem Grundgesetz folgenden staatlichen Schutzpflichten nur schwer vereinbar sein.

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

- › Die Landesbehörden verfügen über eine jahrzehntelang gewachsene spezifische Fachkompetenz, die bei den unterschiedlichen Anlagenkonzepten, bei den unterschiedlichen Errichtungsjahren und Dokumentationslagen sowie den komplexen Genehmigungsbescheiden unverzichtbar ist.
- › Das derzeitige Zusammenspiel der Behörden und Organisationen auf Bundes- und Landesebene ist gekennzeichnet durch eine differenzierte und damit auch wechselseitig kontrollierte Aufgabenwahrnehmung einerseits und die notwendige zentrale Steuerung und Harmonisierung andererseits, was sich hinsichtlich der Sorgfalt und der Meinungsvielfalt in der technischen Beurteilung positiv auswirkt.
- › Die TÜV werden mit einer sogenannten „Globalbegutachtung“ beauftragt, die sicherstellt, dass auf technischer Ebene alle Sicherheits-

aspekte umfassend und unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens aller relevanten Gesichtspunkte untersucht werden.

- › Die TÜV sind durch Rahmenverträge mit den Behörden verpflichtet, die für die Auftragsbearbeitung benötigten Ressourcen vorzuhalten. Das hierfür erforderliche ingenieurwissenschaftliche Know-how und Know-why haben die TÜV im Rahmen jahrzehntelanger Betreuung der Anlagen sowie durch ihre Mitwirkung an der Regelwerkserstellung zusammengetragen. Die TÜV haben in den letzten Jahren durch gezielte Nachwuchsförderung und Einstellungen Vorsorge getroffen, dass auch in Zukunft fachlich kompetente Mitarbeiter in ausreichender Zahl in allen erforderlichen Fachdisziplinen zur Verfügung stehen. Die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden können daher auch längerfristig über den jeweils erforderlichen externen Sachverstand verfügen, ohne hierbei kameralistischen oder dienstrechtlichen Restriktionen zu unterliegen, die im Fall der Vorhaltung des technischen Sachverständigen innerhalb der Behörde unvermeidbar wären.

#### Verfassungsrechtliche Bedenken gegen einen Systemwechsel

Darüber hinaus bewerten die Gutachter die Auswirkungen unterschiedlicher Regulierungssysteme – einschließlich eines Systemwechsels – auf die Gewährleistung der nuklearen Sicherheit und vergleichen das bestehende deutsche Regulierungssystem mit den in Frankreich, Schweden und den USA bestehenden Systemen. In diesem Zusammenhang sind folgende Feststellungen besonders hervorhebenswert: Die vom BMU beabsichtigte Stärkung der Betreiberverantwortung, die beispielsweise dem schwedischen Regulierungssystem folgt, hätte üblicherweise zur Folge, dass die behördliche Genehmigungs- und Aufsichtstätigkeit stärker auf Systemprüfungen und weniger auf objektbezogene Prüfungen gerichtet ist. Darüber hinaus müssten erst einmal auf Betreiberseite eine unabhängige Eigenüberwachung und auf Behördenseite Prozeduren zu deren Kontrolle realisiert werden. Dies alles lässt Zweifel aufkommen, ob die ins Auge gefasste Umstrukturierung dem verfassungsrechtlichen Erfordernis besser als das bisherige Regulierungssystem genügen würde.

Aus politischer Sicht ist anzumerken, dass Bundesländer mit anderer Regierungsmehrheit als im Bund einem bundeseigenen Vollzug des Atomgesetzes im Hinblick auf die in ihren Ländern befindlichen Kraftwerke kritisch gegenüberstehen würden. Ein gegenwärtig zwischen Bund und Ländern im Verwaltungsverfahren und damit letztlich auch



transparent ausgetragener Konflikt würde im Fall einer Bundeseigenverwaltung auf die rein politische Ebene verlagert. Dem Bund, dem dann faktisch ein Informationsmonopol zukäme, stünden technisch weitgehend uninformierte und damit auf Spekulationen angewiesene Landesregierungen gegenüber. Demgegenüber tragen gegenwärtig Bund und Länder in einem verfassungsrechtlich austarierten System gemeinsam die behördliche Verantwortung für die Sicherheit der Kraftwerke.

Die aus BMU-Sicht kritisierten Mängel der Bundesauftragsverwaltung sind nach Auffassung der Gutachter primär eine Konsequenz der föderalistischen Strukturen der Bundesrepublik Deutschland, mit deren verfassungsrechtlich vorgegebenen Besonderheiten die Verfahrensbeteiligten konstruktiv umzugehen haben, anstatt ohne zwingenden Grund den Umstieg auf zentralistische Strukturen zu befürworten. Unter diesem Aspekt werden die vom BMU genannten Kritikpunkte als aus sich heraus nicht genügend stichhaltig angesehen, eine Zentralisierung der Atomverwaltung zu rechtfertigen.

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

Mit Blick auf die Wirksamkeit der Verwaltungsverfahren ist anzumerken, dass eine Umstrukturierung des deutschen Regulierungssystems vor allem in der Übergangszeit erhebliche Nachteile für die staatliche Gewährleistung der Reaktorsicherheit hätte. Es würden bewährte Strukturen zerstört, ohne dass in angemessener Zeit Ersatzstrukturen diese Aufgaben effizient übernehmen könnten. Der Neuaufbau einer Bundesoberbehörde, die nur annähernd den gleichen Erfahrungshintergrund besitzt wie die gegenwärtig zuständigen Behörden und Sachverständigen, würde sich über viele Jahre hinziehen. In der Phase des Auslaufens der gegenwärtigen Kraftwerksgenerationen in Deutschland ist dies sachlich nicht zu vertreten.



Das Kernkraftwerk Krümmel

# Dienstleistungsrichtlinie muss mehr Qualität und Sicherheit schaffen

Ende Dezember vergangenen Jahres wurde die umstrittene Dienstleistungsrichtlinie im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Nun haben die Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft bis Ende 2009 ausreichend Zeit, die Richtlinie umzusetzen. Die Endfassung der Vorschrift behandelt nun auch das Problem, die Sicherheit und die Qualität von Dienstleistungen zu gewährleisten.

## Freiwillige Zertifizierungen sollen die Qualität sichern

Artikel 25 formuliert unter dem Begriff „Multidisziplinäre Tätigkeiten“ bestimmte Anforderungen an die Dienstleister. Vielfältige Aktivitäten auf den unterschiedlichen Gebieten der Zertifizierung, Akkreditierung, der technischen Überwachung sowie des Versuchs- und Prüfwesens sollen entweder ganz ausgeschlossen oder eingeschränkt werden. Artikel 26 sieht explizit die freiwillige Zertifizierung von Dienstleistungen durch unabhängige Dritte („Third Parties“) vor. Die Verbraucher sollen dann von der höheren Qualität und der größeren Transparenz bei Dienstleistungen profitieren.

Der Verband der TÜV e. V. hatte sich während der gesamten Debatte um die Dienstleistungsrichtlinie nachhaltig für ein Mindestmaß an Qualität und Sicherheit eingesetzt. Im Fokus standen dabei besonders die grenzüberschreitenden Dienstleistungen mit einem erhöhten Gefährdungs- und Gefahrenpotenzial für die Allgemeinheit. Die Artikel 25 und 26 der Dienstleistungsrichtlinie wurden deshalb ausdrücklich befürwortet.

## EU-Kommission besucht VdTÜV-Workshop in Berlin

Bereits im Jahr 2005 suchte der VdTÜV den Dialog mit der EU-Kommission, um die Rolle unabhängiger Dritter bei der Qualitätssicherung von Dienstleistungen zu verdeutlichen. Anfang 2006 lud der Verband die Brüsseler Verantwortlichen zu einem Workshop über Sicherheit und Qualität von Dienstleistungen nach Berlin ein. Durch die hohe Sachkompetenz der VdTÜV-Mitglieder konnte aufgezeigt werden, wie die erfolgreiche Zertifizierung von Dienstleistungen in der Praxis aussieht und welcher Mehrwert dabei für Kunden entsteht. Die Vertreter von TÜV Süd und TÜV Nord gaben durch Fallbeispiele einen Einblick in übergreifende Normen und Regelungen zur Zertifizierung von Dienstleistungen (z. B. Normenreihe EN 45000, Normen zu Anforderungen an Zertifizierungsstellen). Die EU-Kommission nahm die Ausgestaltung des Artikels 26 von Beginn an sehr ernst und zeigte frühzeitig die Bereitschaft, ad hoc ein internationales Gremium bei der EU-Kommission einzurichten. Der VdTÜV und CEOC wurden gebeten, ihre Expertise dort einzubringen.

## VdTÜV-Engagement für bessere Dienstleistungen im EU-Binnenmarkt

Zehn Experten aus verschiedenen Organisationen der EU-Mitgliedstaaten wurden zur ersten Sitzung der Arbeitsgruppe „Normen und Dienstleistungen“ im Oktober 2006 nach Brüssel eingeladen. VdTÜV und CEOC sind mit Repräsentanten im Gremium vertreten, außerdem gehören zu den externen Fachleuten in der Arbeitsgruppe Vertreter von CEN, ANEC, Fraunhoferinstitut, RWTH und verschiedenen Universitäten. Es handelt sich um ein beratendes Gremium des „European Forum on Services in the Internal Market (EFOSIM)“ unter der Leitung von Jean Bergevin (EU-Kommission).

Die Gruppe diskutierte unter anderem folgende Fragen: Hemmen oder fördern Normen Innovationen? Ist die Erarbeitung von Normen für den Dienstleistungsbereich ähnlich sinnvoll wie im Warenbereich? Wird das Instrument der Normen dem dynamischen Dienstleistungsmarkt gerecht?

Die Kommission interessierte sich besonders für Fallbeispiele zur Dienstleistungszertifizierung durch die TÜV. Die Normungsorganisation CEN schlug vor, umfassend Dienstleistungsnormen zu erarbeiten. Weil die Wirtschaft sich bisher zurückhaltend zeigt, denkt man bei CEN auch an gezielte Informationskampagnen, um den Normungsbedarf einem breiteren Adressatenkreis zu vermitteln. Die Vertreter von TÜV und CEOC verdeutlichten jedoch, dass sich jede Lösung dieser Fragen an den Bedürfnissen der Wirtschaftsteilnehmer orientieren müssten, d. h. „market driven“ sein sollten.

## Interdependenz von Vertrauen und Transparenz bei Dienstleistungen

Bei einer weiteren Zusammenkunft der Arbeitsgruppe stand die Interdependenz der Begriffe „trust“ und „transparency“ im Mittelpunkt. Ein Diskussionspapier der EU-Kommission stellte folgende Thesen auf: Der Mangel an Transparenz führe in Folge mangelnder Informationen dazu, dass den Dienstleistungserbringern weniger Vertrauen entgegengebracht würde. Weil der Markt in solch einem Fall nicht richtig funktioniere, verringere dies zunehmend die Qualität.

Die EU-Kommission sieht die Notwendigkeit, die Qualität von Dienstleistungen zu verbessern. Das große öffentliche Interesse an Transparenz von Dienstleistungen bewertet Brüssel als sicherzustellendes „öffentliches Gut“. Zwar stehe einerseits die Transparenz nicht im Wettbewerb



Die Teilnehmer des VdTÜV-Workshops mit der EU-Kommission in Berlin

und dürfe deshalb auch kein Ausschlusskriterium darstellen, andererseits müssten die zu ergreifenden Maßnahmen aber auch flexibel und finanzierbar sein. Zudem seien ein „Bottom-up“-Ansatz einzuführen und die Bedürfnisse der gesamten Gesellschaft zu berücksichtigen.

Die EU-Kommission möchte noch in diesem Jahr eine offizielle Mitteilung zur Qualität von Dienstleistungen vorlegen. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sollen maßgeblich in die Kommissionsmitteilung einfließen.

Der VdTÜV steht auch im Kontakt mit dem zuständigen Referat „Grundsatzfragen Dienstleistungen“ im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, das die Richtlinie auf nationaler Ebene letztlich umsetzen muss. Mit Blick auf Artikel 26 lautet das Ziel, einen Flickenteppich unterschiedlicher Ansätze in der EU zu vermeiden. Der Verband der TÜV und seine Mitglieder werden den Entscheidungsträgern ihre Expertise zur Verfügung stellen und mit ihrem Rat die weitere Diskussion zielführend begleiten.

## Grenzenloser Service:

### Wie sichern wir die Qualität von Dienstleistungen?

Der VdTÜV widmete am 21.09.2006 der Frage der Qualitätssicherung von Dienstleistungen im Rahmen der geplanten Dienstleistungsrichtlinie eine Veranstaltung, zu der rund 50 Gäste in die Berliner Katholische Akademie kamen. Einführungsreferate hielten der Parlamentarische Staatssekretär im BMWi Peter Hintze und der Zukunftsforscher Klaus Burmeister, danach diskutierten der Leiter des Referates „Normung und Konformitätsbewertung“ im Bundeswirtschaftsministerium Norbert Barz, Patrick von Braunmühl (vzbv) als Vertreter der Verbraucher, die Vizepräsidentin des Deutschen Kinderschutzbundes Marlis Herterich sowie Volker Klosowski, Mitglied des Vorstandes der TÜV Nord AG. Gerd Depenbrock (WDR) moderierte.

Die Bundesregierung schätzt die Bedeutung von Dienstleistungen für die europäische Volkswirtschaft sehr hoch ein, erläuterte Peter Hintze in seinem Statement, insbesondere im Wettbewerb mit anderen Wirtschafts- und Wachstumsregionen dieser Welt seien Maßnahmen der Qualitätssicherung wichtig. Verbraucher, so Patrick v. Braunmühl, hätten ein großes Interesse an einer funktionierenden Qualitätssicherung von Dienstleistungen. Der Markt wird größer, die Zahl der Anbieter nimmt zu und letztlich sei es eine staatliche Aufgabe, den einzelnen Kunden vor zwielichtigen Anbietern und unseriösen Angeboten zu schützen.

Wie man an dieser Stelle den Staat auch entlasten kann, wurde aus den Diskussionsbeiträgen von Volker Klosowski deutlich. Auch durch freiwillige Maßnahmen sind bereits sehr hohe Qualitätsstandards zu erreichen, da nicht nur Verbraucher, sondern auch die Anbieter von Dienstleistungen am Markt ein vitales Interesse an transparenten und nachvollziehbaren Qualitätsnachweisen haben. Letztlich führt das individuelle Erstellen von Kriterien, anhand derer später zertifiziert wird, dazu, dass wesentlich genauer auf die Bedürfnisse des Anbieters und seiner Kunden eingegangen werden kann.

Je individueller die Dienstleistung, desto individueller das Konzept der Qualitätssicherung, könnte man als ein Fazit ziehen. Dass der Staat, die Verbraucherschützer sowie die TÜV und ihre Kunden sich in einem konstruktiven Dialog befinden, hat die Podiumsdiskussion deutlich gezeigt.



Peter Hintze, Parlamentarischer Staatssekretär im BMWi, auf dem VdTÜV-Forum im September 2006

# Kommission will GS-Zeichen abschaffen

## „New Approach“-Vorschläge müssen nachgebessert werden

Vor genau 50 Jahren, am 25. März 1957, begann das europäische Integrationsprojekt mit der Unterzeichnung der Römischen Verträge in den Kapitولينischen Museen. Der Gründungsakt der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) sollte das Fundament für einen gemeinsamen Markt legen. Dieser Gedanke hat auch ein halbes Jahrhundert später nicht an Bedeutung verloren: Der EU-Binnenmarkt ist immer noch nicht vollendet, weshalb die EU-Kommission im Herbst 2003 mit der Ratsentscheidung vom 10.11.2003 zur Mitteilung der Europäischen Kommission „Verbesserte Umsetzung der Richtlinien des neuen Konzepts“ den Auftrag erhielt, das „Neue Konzept“ („New Approach“) für Binnenmarktprodukte zu überarbeiten. Damit wurde ein Projekt ins Leben gerufen, das bis heute nicht abgeschlossen ist. Mitte Februar 2007 legte die EU-Kommission nun mehrere Vorschläge zur Verbesserung des freien Warenverkehrs vor.

„Der europäische Binnenmarkt für Güter ist Europas stärkste Waffe im globalen Wettbewerb. Er steigert Wachstum und Beschäftigung, schafft Wohlstand und vergrößert die Wahlfreiheit der Verbraucher“, so der Vizepräsident der EU-Kommission und zuständiger Kommissar für Unternehmen und Industrie Günter Verheugen. Der Binnenmarkt für Waren wird also als Eckpfeiler der Wettbewerbsfähigkeit der EU betrachtet: Dies wird die Messlatte zur Bewertung dieser Kommissionsvorschläge sein müssen.

### **TÜV schützen den Markt vor unsicheren Produkten**

Die EU-Kommission schlägt eine Verordnung vor, um für Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten einen Rechtsrahmen zu schaffen. Das „Neue Konzept“ soll als Vorbild für bessere Rechtssetzung weiter optimiert werden. Brüssel erkennt zu Recht, dass den nationalen Behörden die erforderlichen Mittel für eine wirksame und konsistente Marktüberwachung fehlen. Es würde zu kurz greifen, die Marktüberwachung durch einen gemeinsamen Rechtsrahmen zu verstärken und die bestehenden Kooperationsmechanismen zu erweitern. Solange der finanzielle Spielraum der öffentlichen Hand nicht nachhaltig erweitert wird, bleiben die Ergebnisse in vielen Branchen und Mitgliedsstaaten unbefriedigend. Der Verband der TÜV unterstreicht in diesem Zusammenhang die Bedeutung einer präventiven Beteiligung unabhängiger Drittstellen bei der Konformitätsbewertung, wie sie im Rahmen des GS-Zeichens als unverzichtbare Ergänzung zur Marktüberwachung stattfindet. Unsichere Produkte können dadurch schon vor Inverkehrbringen identifiziert werden und kommen so gar

nicht erst auf den Markt. Die Konformitätsbewertungsstellen leisten damit einen nicht zu unterschätzenden staatsentlastenden Beitrag.

### **Deutsche Akkreditierungslandschaft vor dem Umbruch?**

Auch die Begutachtung und Überwachung der notifizierten Stellen – und damit die Sicherstellung des nötigen Kompetenzniveaus – liegen in der Verantwortung der einzelnen Mitgliedsstaaten. Entscheidend für den künftigen Erfolg des neuen Konzepts ist das gegenseitige Vertrauen aller beteiligten Akteure. Alle notifizierten Stellen müssen unabhängig vom Ort ihrer Niederlassung dasselbe Kompetenzniveau aufweisen, um eine gleichwertige Konformitätsbewertung durchzuführen. Die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten sind allerdings groß. In vielen Fällen bedienen sich die Staaten nationaler Akkreditierungsstellen, notifizierte Stellen zu begutachten und zu überwachen. Deshalb will Brüssel für diese Aktivität einen einheitlichen Rechtsrahmen schaffen. Deutschland ist auch hier besonders betroffen. Die geplante Verordnung soll nämlich für alle akkreditierten Stellen gelten, unabhängig von deren Rechtsstatus, sowohl bei obligatorischen als auch freiwilligen Akkreditierungen zur Begutachtung der Kompetenz von Konformitätsbewertungsstellen.

Besonders kritisch ist die Verordnung aus Sicht deutscher Akkreditierungsstellen durch den in Artikel 4 formulierten ersten Grundsatz: „Die Akkreditierung wird in jedem Mitgliedsstaat durch eine einzige nationale Akkreditierungsstelle durchgeführt.“ Ein Akkreditierungssystem, wie es die Bundesregierung bisher plante, würde diese Verordnung nicht mehr zulassen. Die deutsche Akkreditierungslandschaft stünde vor einem kompletten Umbruch und hätte nur bis 2010 Zeit, sich neu zu organisieren (siehe S. 30f.). Ein Vorteil für die TÜV wäre allerdings, dass eine Neuordnung der deutschen Akkreditierungslandschaft auch die für Konformitätsbewertungsstellen nachteiligen Mehrfachakkreditierungen beseitigen würde.

### **CE-Kennzeichnung vom Verbraucher zu Recht ignoriert?**

Die EU-Kommission stellt darüber hinaus in einem begleitenden Memorandum zum Maßnahmenpaket fest: „Consumers do not proactively seek CE-marking on products. Therefore, the best way to solve consumer's ignorance without creating disproportionate negative impacts for industries and authorities is through enhanced communication.“ Brüssel wünscht sich offensichtlich, dass die Verbraucher stärker nach der CE-Kennzeichnung auf Produkten Ausschau halten.



Die feierliche Unterzeichnung der Römischen Verträge am 25.03.1957



Soll es nach den Vorstellungen der EU-Kommission gehen, spielt die CE-Kennzeichnung künftig eine stärkere Rolle. Der Verbraucher hat dadurch keine Vorteile

Der Verband kann jedoch darin keine Lösung des Problems erkennen. Erstens sehen die einschlägigen Richtlinien nicht für alle Produkte eine CE-Kennzeichnungspflicht vor. Zweitens richtet sich die CE-Kennzeichnung – wenn Sie vorgeschrieben ist – gar nicht an den Verbraucher, sondern „... ist im Wesentlichen für die Durchsetzungsbehörden [gemeint sind Marktzugangsbehörden, der Verf.] bestimmt.“ Sie ist wegen der unterschiedlichen Konformitätsverfahren als Verbraucherzeichen auch völlig ungeeignet, weil Produkte wie Haushaltsgeräte, Gartengeräte oder Spielzeug für den nichtgewerblichen Verbraucher keine Baumusterprüfungen mit Produktionsüberwachungen durch neutrale Stellen („Notified Bodies“) erfordern. Die CE-Kennzeichnung, auch „Europapass für Produkte“ genannt, ist lediglich eine reine Selbsterklärung des jeweiligen Herstellers bzw. seines Bevollmächtigten in der EU, mit der er den Marktzugangsbehörden (Durchsetzungsbehörden) die Richtlinienkonformität seiner Produkte anzeigt.

Völlig zu Recht wurde bereits im Jahr 2003 erkannt, dass die Bedeutung der CE-Kennzeichnung zu präzisieren ist. Das gilt insbesondere für die Abgrenzung zu freiwilligen Prüfzeichen – wie den TÜV-Zeichen – unabhängiger Stellen. Aus diesem Grund kann der Verband der TÜV den Verzicht einer Definition der CE-Kennzeichnung in den Legislativentwürfen nicht nachvollziehen. Der VdTÜV rät dringend, eine Definition, wie sie von der deutschen Seite im Rahmen der Konsultationen vorgeschlagen wurde, in Artikel 6 des Beschlusses wieder aufzunehmen:

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

### Deutsches GS-Zeichen ist unverzichtbar

Brüssel beabsichtigt mit den Regelungen zur CE-Kennzeichnung außerdem nationale Prüfzeichen zu verbieten.\* Die Bundesregierung müsste nach der geplanten Regelung das Geräte- und Produktsicherheitsgesetz ändern und das über die deutschen Grenzen hinweg bewährte Zeichen „GS – Geprüfte Sicherheit“ ohne gleichwertigen Ersatz abschaffen. Das sowohl gesetzliche als auch freiwillige GS-Zeichen beruht auf einer Zertifizierung durch unabhängige Dritte und sorgt für qualitativ hochwertige und sichere Produkte. Als Zeichen richtet es sich an den Verbraucher und ist eine notwendige und sinnvolle Ergänzung zur europäischen „CE“-Kennzeichnung

der Produkte durch den Hersteller, die sich an die Behörden richtet und nach der ein Verbraucher konsequenterweise nicht sucht.

Das GS-Zeichen bietet dem Verbraucher maximale Transparenz und ist eine wichtige Orientierungshilfe beim Kauf. Der Verbraucher kann deutlich erkennen, wer das Produkt geprüft hat und wer für das Zertifikat verantwortlich ist. Die Bundesregierung ist daher gefordert, für eine entsprechende Änderung des Artikels 16.2 des Entwurfs für einen Ratsbeschluss zu sorgen, damit sich der Verbraucher auch künftig am GS-Zeichen orientieren kann.

Insgesamt scheinen die Legislativvorschläge für Deutschland die größten Auswirkungen zu haben. Nicht zuletzt deshalb ist eine äußerst sorgfältige Prüfung der Texte dringend geboten. Die Bundesregierung sollte sich daher – trotz ihrer besonderen Rolle im Rahmen der Ratspräsidentschaft – ausreichend Zeit für die Analyse der Vorschläge nehmen und sich nachhaltig für die deutschen Interessen einsetzen.

Genau wie im Jahr 1957 liegt auch 2007 kein Selbstzweck im Bestreben, den Binnenmarkt für die Zukunft fit zu machen. Damals wurden die Verhandlungen über den gemeinsamen Markt durch Ereignisse wie den Ungarnaufstand oder die Suezkrise begleitet, die den Regierungschefs die Notwendigkeit der europäischen Zusammenarbeit vor Augen führten. Heute sind es die ernst zu nehmenden Herausforderungen durch Globalisierung und Sicherung der Europäischen Wettbewerbsfähigkeit, die ein gemeinsames Handeln erfordern. Die Sicherheit und die Qualität europäischer Produkte sind neben der Wirtschaftlichkeit ihrer Herstellung jedoch der Schlüssel für deren weltweite Wettbewerbsfähigkeit. Der Verband der TÜV wird selbstverständlich die politischen Entscheidungsträger sowohl auf nationaler wie auf europäischer Ebene in allen Punkten dieses Maßnahmenpakets beraten und die langjährige Expertise der TÜV in diesen Fragen zur Verfügung stellen.

\*Die CE-Kennzeichnung ist die einzige Kennzeichnung, die die Konformität des Produkts mit den geltenden Anforderungen bescheinigt. Hinsichtlich der Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die CE-Kennzeichnung in den Rechtsvorschriften sehen die Mitgliedsstaaten davon ab, eine Bezugnahme auf eine andere Konformitätskennzeichnung als die CE-Kennzeichnung in ihre nationalen Regelungen aufzunehmen oder streichen eine solche. (Artikel 16.2 in KOM (2007)53 endg)

# Auf dem Weg zu einem europäischen Akkreditierungssystem

## Kommissionsvorschlag zwingt die deutschen Wirtschaftsakteure zu Veränderungen

Der freie Warenverkehr ist einer der wichtigsten Motoren des Binnenmarktes in der Europäischen Union. Rund zwei Drittel des gesamten Handels der EU findet zwischen den Mitgliedsstaaten statt. Voraussetzung für das Funktionieren dieses Binnenmarktes ist die Sicherstellung eines einheitlichen Sicherheitsniveaus in sämtlichen Ländern der Union. Jeder Verbraucher muss sich darauf verlassen können, dass alle Produkte, die auf den Markt gelangen, sicher sind und die Gesundheit nicht gefährden. Im Gegenzug müssen aber auch für alle Hersteller europaweit einheitliche Wettbewerbsbedingungen gelten. Eine europaweite Vereinheitlichung der Marktüberwachung für die Vermarktung von Produkten und eine Vereinheitlichung der Akkreditierung von zertifizierenden Stellen ist ein wichtiger Bestandteil der Kommissionsvorschläge zur Überarbeitung des „New Approach“ (siehe S. 28f.). Im föderal organisierten Deutschland, dem größten und vielfältigsten Produktionsstandort Europas, greift der neue Regelungsansatz allerdings tief in bestehende – und funktionierende – Strukturen ein und zwingt insbesondere die deutschen Wirtschaftsakteure zu Veränderungen.

Das deutsche Akkreditierungssystem hat sich in den vergangenen 15 Jahren zu einer Vielfalt meist sektoral orientierter, d.h. auf Produktgruppen bezogene Akkreditierungsstellen entwickelt. Der von der EU-Kommission vorgelegte Verordnungsentwurf erhöht nun hierzulande den Druck, eine Vereinheitlichung des Systems voranzutreiben. In den meisten europäischen Ländern wurde die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen einer einzigen Akkreditierungsstelle übertragen, die oft in staatlichen oder staatsnahen Behörden verankert sind. Nach der Vorstellung der Kommission soll es daher ab 2010 in allen Ländern der EU nur noch jeweils eine Akkreditierungsstelle geben.

Akkreditierung ist nach überwiegender Auffassung der Mitgliedsstaaten ein hoheitlicher Akt, der einer unmittelbaren staatlichen Aufsicht unterliegen muss. Die nationale Akkreditierungsstelle kann in privater Trägerschaft stehen, sie muss allerdings neutral sein und darf in ihren Beurteilungen keinem Einfluss Dritter unterliegen. Außerdem sollen die Mitgliedsstaaten geeignete Instrumente schaffen, um Konflikte zwischen dem nationalen Akkreditierer und den Konformitätsbewertungsstellen beizulegen.

Eine besondere Rolle ist für die Europäische Kooperation für Akkreditierung (EA), den Verband der nationalen Akkreditierer angedacht. Diese

soll mit dem Status eines privaten Vereins über ein System von Begutachtungen durch gleichrangige Begutachter („Peer Evaluation“) die Harmonisierung der nationalen Akkreditierungsstellen vorantreiben und hierfür geeignete Kriterien entwickeln. Sollte die Verordnung beschlossen werden, bedient sich die EU damit zur Umsetzung einer Verordnung einer privaten Organisation, die die Kriterien und Methoden der Umsetzung dazu noch selbst entwickeln soll. Da Akkreditierung als nationale hoheitliche Aufgabe verstanden wird, unterliegt die Umsetzung der einheitlichen Akkreditierungspraxis den jeweiligen nationalen Aufsichtsbehörden. Die angestrebte Einheitlichkeit setzt voraus, dass alle Nationalstaaten mit gleicher Konsequenz vorgehen, was bis heute zumindest nicht der Praxis entspricht. Auch unter optimistischer Sichtweise besteht am vorgelegten Verordnungsentwurf noch erkennbarer Nachbesserungs- und Klärungsbedarf.

### Vom DAR zur nationalen Akkreditierungsstelle

In Deutschland werden Akkreditierungen im gesetzlich geregelten Bereich von Zentralstellen der Länder oder von anderen Bundes- und Landesbehörden vorgenommen. Im nicht geregelten Bereich haben die Wirtschaftsakteure private Akkreditierungsgesellschaften gegründet, die vor allem branchenbezogenes Fachwissen vorhalten. Alle Akkreditierer sind Mitglieder des deutschen Akkreditierungsrates (DAR) und erteilen ihre Akkreditierungsurkunden nach dessen Regeln.

Die privaten deutschen Akkreditierer haben multilaterale Abkommen (MLAs) im Rahmen von EA geschlossen und sind über den DAR in ihr vertreten. Sie nehmen schon heute am System der gegenseitigen „Peer Evaluation“ teil. Von wenigen Überschneidungen abgesehen stehen die Akkreditierer in Deutschland nicht im Wettbewerb zueinander.

Als reines Koordinierungsgremium ohne operativen Durchgriff konnte der DAR die Außenvertretung der deutschen Akkreditierer nur eingeschränkt wahrnehmen. Im Jahr 2006 hat daraufhin das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie als zuständige Bundesbehörde die Außenvertretung des deutschen Akkreditierungssystems an sich gezogen und als neues Beratungsgremium einen Akkreditierungsbeirat gegründet, der das Ministerium in allen Belangen der Akkreditierung beraten soll. In ihm sind alle interessierten Kreise vertreten. Mangels regelsetzender Vorgaben hat sich das deutsche Akkreditierungswesen in 15 Jahren zu einem für Deutschland typischen System aus sektoralen



Bürger fordern die Aufhebung der Grenzen: Demonstration in Luxemburg 1985



25.03.2007: Europa feiert in Berlin 50 Jahre Römische Verträge

Stellen unterschiedlicher hoheitlicher Autorisierung entwickelt, das um diverse private Akkreditierungsstellen ergänzt wird. Jeder Reformansatz stößt unweigerlich auf rechtliche Probleme und kollidiert mit den Interessen der jeweiligen Akteure.

#### Welche Wege führen aus dem Dilemma?

Es besteht erheblicher Handlungsdruck bei den Beteiligten. Die Verbraucher in Deutschland und in der Union profitieren vom freien Warenverkehr und haben Anspruch auf einheitliche Sicherheitsstandards. Die deutsche Wirtschaft braucht ein anerkanntes Akkreditierungssystem und weltweit akzeptierte Zertifikate zur Absicherung ihrer Exportaktivitäten. Für die Konformitätsbewertungsstellen sind Akkreditierungen eine wichtige Grundlage ihrer Tätigkeiten. Der Staat schließlich muss seine gesetzgeberische Verantwortung und Kontrolle wahrnehmen. Wenn also alle betroffen sind und alle ein Interesse an einer schnellen Reform haben, warum ist dann die Einigung so schwierig?

Am einfachsten erscheint es noch im nicht geregelten Bereich, die Zahl der Akkreditierungsstellen durch Fusionen zu verringern. Mehrere Versuche sind in der jüngeren Vergangenheit jedoch gescheitert. Vor dem Hintergrund der Verordnung muss eine private Akkreditierungsstelle beleihungsfähig sein und den Anforderungen der EN ISO/IEC 17011 genügen. Dies ist bei allen Kandidaten heute schon der Fall. Im Übrigen gelten auch für eine Fusion von Akkreditierungsgesellschaften die gleichen gesellschaftsrechtlichen Randbedingungen wie für jede andere Fusion. Eine Einigung unter den heutigen Gesellschaftern setzt vor allem die Anerkennung dieses Verständnisses voraus.

Schwieriger wird es, das Ziel einer einzigen nationalen Akkreditierungsstelle zu erreichen: Sollten oder müssten die privaten Akkreditierungsstellen verstaatlicht werden? Wie geht man dann mit den gesellschaftsrechtlichen Ansprüchen der Eigentümer um, die dieses Geschäft unter dem Dach des DAR bereits 15 Jahre lang erfolgreich betrieben haben?

Wie soll man die Akkreditierungsstellen der Länder fusionieren? Wo läge in Deutschland der Sinn, sektorale Landesbehörden in mehreren Bundesländern zu einer Überbehörde mit sektoraler Regionalstruktur in mehreren Bundesländern zusammenzuschließen? Wie und unter welcher Verantwortung könnte man Bundes- und Landesbehörden zu einer Stelle verschmelzen und wie würden darin die hoheitlichen Rechte der

Aufsichtsbehörden der Länder umgesetzt? Könnte man sogar soweit gehen, wie auch schon gefordert, die einzige deutsche Akkreditierungsstelle unter private Trägerschaft zu stellen und im Wege der Beleihung mit der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben zu beauftragen?

Die Umsetzung des Verordnungsentwurfs stößt in Deutschland folglich auf erhebliche Schwierigkeiten. Das primäre Ziel der EU ist ohne Zweifel richtig formuliert, nämlich im Sinne des freien Marktes, des Verbraucherschutzes und gleicher Wettbewerbsbedingungen für die Wirtschaftsakteure einheitliche Instrumente für die Konformitätsbeurteilung und Sicherheitsnachweise zu schaffen. Die Forderung nach Einheitlichkeit darf aber die verfassungsgemäßen Grundstrukturen der Mitgliedsstaaten nicht außer Acht lassen, und dies insbesondere nicht in Fällen, in denen – auch nach Auffassung der Kommission – hoheitliche Aufgaben der Mitgliedsstaaten zu regeln sind. Damit schließt sich eine Vorgabe der nationalen Strukturen durch die Kommission aus.

Die Forderung nach Einheitlichkeit verliert darüber hinaus an Glaubwürdigkeit, wenn durch die Einschränkung der Reichweite bereits im Verordnungsentwurf ein Akkreditierungssystem entwickelt wird, das nur ein Teilsegment der Wirtschaft, nämlich die Vermarktung von Produkten regelt. Und selbst in diesem Segment wird die Einheitlichkeit durch eine Vielzahl an wesentlichen Ausnahmen nicht erreicht. Zumindest die Bürger der Union, die Konsumenten, in deren Sinn letztlich alle Anstrengungen der EU unternommen werden sollten, brauchen einheitliche und anerkannte Konformitätsaussagen für ihre Kaufentscheidungen.

Die Kommission und die deutschen Verhandlungsführer wären gut beraten, wenn sie bei der Vereinheitlichung dieses unbestritten wichtigen Feldes die berechtigten Anliegen und spezifischen Probleme des deutschen Marktes, der immerhin – je nach Sektor – zwischen 20 Prozent und 50 Prozent aller Akkreditierungen in Europa umfasst, im notwendigen Umfang berücksichtigen würden.

Mit Kompetenz: die Veranstaltungen des VdTÜV

Mit Sicherheit: die politische Interessenvertretung

Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

## Mit Erfahrung: die Gremienarbeit des VdTÜV

*„Der Erfahrungsaustausch der  
Zugelassenen Überwachungs-  
stellen (ZÜS) für den Erhalt des  
bestehenden hohen Sicherheits-  
niveaus ist auf einem guten  
Weg. Entscheidend ist dabei, die  
vorhandenen Erfahrungen aus  
dem bisherigen Rechtssystem  
ohne Verluste in die neue  
Rechtslage miteinzubringen.“*



# Erfahrungsaustausch der Zugelassenen Überwachungsstellen erfolgreich gestartet

Seit dem 1. Januar 2006 gilt die sogenannte „zweite Übergangsfrist“ nach dem Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG). Bis zum 31. Dezember 2007 dürfen nun neben den amtlich anerkannten Sachverständigen (aaS) auch Zugelassene Überwachungsstellen (ZÜS) überwachungsbedürftige Anlagen prüfen. Dies ist ein weiterer Schritt eines Systemwechsels in Deutschland, durch den das traditionell an Personen gebundene Prüfwesen künftig organisationsbezogen geregelt wird. Ab 2008 stehen die betrieblichen Prüfungen allein den ZÜS zu. Dabei gilt der Wettbewerbsgedanke, denn von nun an haben die Betreiber von überwachungsbedürftigen Anlagen die Wahl, welche ZÜS sie mit den Prüfungen beauftragen. Dies entspricht dem Modell, das Hersteller für die Beschaffenheitsprüfung (z.B. eines Druckgerätes) nach den Europäischen Richtlinien durch Benannte Stellen seit Jahren kennen.

Zugelassene Überwachungsstellen sind nach der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) für mindestens eines der drei Gebiete zuständig:

- > Anlagen aus Druckgeräten und einfachen Druckbehältern
- > Aufzugsanlagen sowie
- > Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen und bestimmte Anlagen für entzündliche, leicht entzündliche und hochentzündliche Flüssigkeiten

Die ZÜS durchliefen ein strenges Akkreditierungsverfahren bei der Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS). Sie mussten auf der Grundlage von Richtlinien hohen Anforderungen an Organisation, Fähigkeiten und Ausstattung gerecht werden. In einigen Bundesländern waren durch zusätzliche Anforderungen die Hürden für eine Benennung noch höher gehängt. Zurzeit gibt es 18 ZÜS (Stand Dezember 2006) mit unterschiedlichen Befugnissen und einer Anerkennung für maximal fünf Jahre. Fünf Zugelassene Überwachungsstellen sind Unternehmensprüfstellen, die nur im eigenen Betrieb tätig werden dürfen. Einzelheiten zu den bislang akkreditierten Stellen und ihren regionalen Befugnissen können der Webseite der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin BAuA entnommen werden (<http://www.baua.de>).

## Zusammenarbeit durch Erfahrungsaustausch

Nach dem Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (§17 Abs. 5 GPSG) wird die Zusammenarbeit zwischen den ZÜS zum Austausch der im Rahmen der Tätigkeit gewonnenen Erkenntnisse zur Verhinderung von Scha-

densfällen gefordert. Dies entspricht einer seit Jahrzehnten bewährten Praxis des Erfahrungsaustausches unter den amtlich anerkannten Sachverständigen (aaS) zur Gewährleistung eines einheitlichen und hohen Sicherheitsniveaus. Der VdTÜV hatte bisher diesen Erfahrungsaustausch im Einvernehmen mit allen Beteiligten in unzähligen Gremien und Veranstaltungen organisiert. Dokumentiert wurden die Ergebnisse in den nicht öffentlichen TÜVIS-Bänden der einzelnen Fachgebiete sowie den Protokollen, die jedem Sachverständigen zur Verfügung stehen. Darüber hinaus wurden wichtige Erkenntnisse auch in Form von VdTÜV-Merkblättern veröffentlicht.

Der Startschuss für den Erfahrungsaustausch zwischen den ZÜS fiel am 29. Juni 2006 in München. Auf Einladung der Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS) trafen sich Vertreter aller akkreditierten ZÜS – ihre Teilnahme ist verpflichtend – zu einer konstituierenden Sitzung des Erfahrungsaustauschkreises „EK ZÜS“. Die Bedeutung dieser Veranstaltung zeigte sich in der Teilnahme zahlreicher Gäste, u.a. Vertreter der Landesbehörden, des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) und des Ausschusses für Betriebssicherheit (ABS). Zusätzlich war auch der VdTÜV vertreten, um seine langjährige Erfahrung in die Arbeiten miteinzubringen und den Kontakt zu dem Erfahrungsaustausch der amtlich anerkannten Sachverständigen (aaS) im VdTÜV zu gewährleisten.

Die wichtigste Aufgabe des neuen Gremiums ist der „klassische“ Erfahrungsaustausch. Darüber hinaus soll der EK ZÜS die Abstimmung mit den Überwachungsbehörden und dem ABS leisten, um allen Stellen die gleichen Informationen zur Verfügung zu stellen. Ziel ist es, für Transparenz und Einheitlichkeit in ihrem Handeln zu sorgen und einen Wettbewerb zu Lasten des Sicherheitsniveaus zu verhindern. Der EK ZÜS ist daher in die Gesamtstruktur der ZLS-Erfahrungsaustauschkreise eingebunden, die alle über den Zentralen Erfahrungsaustauschkreis „ZEK“ koordiniert werden.

## Erste Ergebnisse wurden erzielt

Die Facharbeiten werden in Arbeitskreisen entlang der drei ZÜS-Sachgebiete geleistet. Die Leitung hatten sogenannte „Kümmerer“ inne, die den VdTÜV mit der Organisation und Schriftführung der Arbeitskreise betrauten. Die AKs begannen ab Herbst 2006 zu tagen, wobei sich der EK ZÜS auf seiner zweiten Sitzung am 15. November 2006 über die ersten, naturgemäß eher formellen Ergebnisse informierte. So waren vorläufige

Vorsitzende und ihre Stellvertreter gewählt sowie Vorgehensweise und Arbeiten strukturiert worden. Um den Informationsfluss zwischen EK ZÜS und Fachgremium künftig zu erleichtern, soll ein standardisiertes Formblatt mit Frage, Antwort und Begründung entwickelt werden. Dadurch wird ein einheitliches Format zur Bekanntgabe der Arbeitsergebnisse erzielt.

Beim Aufbau völlig neuer Strukturen kommt es aber auch häufig zu Reibungsverlusten. Nach der Gründung des Erfahrungsaustauschkreises der ZÜS erwies sich insbesondere die Zusammenarbeit mit dem beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales angesiedelten Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS) als klärungsbedürftig. Nach vielen Missverständnissen führte Anfang Januar 2007 eine gemeinsame Sitzung zu dem Entwurf einer Schnittstellenbeschreibung, die im EK ZÜS einerseits die Diskussion über Prüfverfahren sowie die Schlussfolgerungen bei Schadensfällen und beim ABS andererseits die Festlegung der Prüfungen vorsieht. Eine transparente und durchgängige Informationspolitik aller Beteiligten ist Grundvoraussetzung, um Irritationen, Fehlentwicklungen oder Doppelarbeit zu vermeiden.

Ebenfalls auf ihrer zweiten Sitzung am 15. November 2006 in München verabschiedeten die Mitglieder des EK ZÜS eine Geschäftsordnung, deren Eckpunkte zuvor diskutiert und in einem Arbeitskreis ausformuliert worden waren. Auf der für Mai 2007 anberaumten dritten Sitzung soll über den Vorsitzenden und seinen Stellvertreter befunden werden. Der VdTÜV hat angeboten, die Geschäftsstelle für das Gremium und seine Arbeitskreise zu übernehmen und dadurch seine langjährigen Erfahrungen miteinzubringen.

Der Erfahrungsaustausch der ZÜS für den Erhalt des bestehenden hohen Sicherheitsniveaus ist auf einem guten Weg. Entscheidend ist dabei, die vorhandenen Erfahrungen aus dem bisherigen Rechtssystem ohne Verluste in die neue Rechtslage miteinzubringen und Verbesserungsmöglichkeiten wahrzunehmen. Der VdTÜV und seine Mitglieder unterstützen dieses Vorhaben uneingeschränkt.



Sitz der ZLS: das bayerische Umweltministerium in München

# Nicht alle „überhitzungsgefährdeten Druckgeräte“ sind Dampfkessel

Das Neue umfasst mehr als das Alte. Der neue Begriff „Druckgerät“ gilt sowohl für die traditionelle Dampfkesselanlage als auch für Druckbehälter und Rohrleitungen. Mit der Dampfkesselverordnung (DampfkV) verschwand die präzise Definition der Begriffe „Dampfkessel“ und „Dampfkesselanlage“, die durch den Sammelbegriff „überhitzungsgefährdetes Druckgerät“ ersetzt wurde.

Die Anforderungen an die Beschaffenheit aus der Dampfkesselverordnung und den zugehörigen Technischen Regeln für Dampfkessel (TRD) wurden durch die grundlegenden Sicherheitsanforderungen der Druckgeräterichtlinie (DGRL) ersetzt, deren Anwendung durch harmonisierte Normen oder gleichwertige nationale Standards beispielhaft präzisiert wird.

Der Betrieb von Druckgeräten wird in Zukunft durch die Technischen Regeln zur Betriebssicherheitsverordnung (TRBS) geregelt. Bis zum Erscheinen der zutreffenden neuen technischen Regeln gelten gemäß der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) weiterhin die bekannten Technischen Regeln für Dampfkessel.

## Hersteller überhitzungsgefährdeter Druckgeräte müssen auf diese Gefährdung hinweisen

Nach der bisher geltenden Definition kann eine Überhitzung durch Befuerung, Abgas- und Elektrobeheizung hervorgerufen werden. Ist die Wärmeabgabe von Flüssigkeiten und Dämpfen dafür verantwortlich, spricht das Regelwerk von „anderweitig beheizt“. Die Gruppe der ehemaligen Dampfkessel wird durch diese Formulierung um eine Reihe von Druckbehältern erweitert, deren Wandung nicht für die höchstmögliche Temperatur des Heizmediums ausgelegt ist. Die Leitlinie 2/22 zur Druckgeräterichtlinie stellt deshalb klar, dass Sicherheitssysteme nur die Gefahr der Überhitzung verringern, nicht aber beseitigen können. Gemäß der Druckgeräterichtlinie muss der Hersteller in der Betriebsanleitung ausdrücklich auch auf diesen Umstand hinweisen.

Die Erfassung überhitzungsgefährdeter Druckgeräte wird erschwert, da die ehemalige detaillierte Abgrenzung der Bestandteile einer

Dampfkesselanlage jetzt in der Betriebssicherheitsverordnung durch das Kriterium „mit dem Dampfkessel in Wechselwirkung stehend“ ersetzt wurde. Die Interpretationsmöglichkeiten für Betreiber, Behörden und die Technische Überwachung sind vielfältig.

## Die schwierige Einordnung der Druckgeräte

Die vom Länderausschuss für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik (LASI) veröffentlichte Leitlinie C 17 zur Betriebssicherheitsverordnung erläutert die korrekte Eingruppierung von Dampfkessel- und Druckbehälteranlagen. Die ehemalige Unterscheidung zwischen interner und externer Verwendung des Wasserdampfes ist nicht mehr entscheidend. Eine Baugruppe wird zu einer Dampfkesselanlage, sobald sie ein überhitzungsgefährdetes Druckgerät im Sinne von Art. 3 Nr. 1.2 DGRL mit Temperaturen größer als 110 °C enthält.

Die Feststellung, ob ein Druckgerät im Sinne der Druckgeräterichtlinie überhitzungsgefährdet ist, wird durch die DGRL-Leitlinie 2/13 bestimmt. Für diese Geräte ist das DGRL-Diagramm 5 (Anhang II) anzuwenden, woraus sich dann im Vergleich zu Druckbehältern deutlich höhere Anforderungen an Herstellung und Betrieb ergeben.

Ein weiterer wirtschaftlicher Faktor ist der Erlaubnisvorbehalt, der sich aus der Betriebssicherheitsverordnung für diejenigen Druckgeräte ergibt, die in dem bereits genannten Diagramm 5 der DGRL in die höchste Gefährdungsgruppe (Kategorie IV) eingestuft werden. Neben den zeit- und kostenaufwendigeren Erlaubnisverfahren müssen diese Geräte auch noch intensiveren betrieblichen Prüfungen unterzogen werden. Für klassische Dampfkessel ist dies aus sicherheitstechnischen Erwägungen und Erfahrungen unabdingbar, für Wärmetauscher und Dampfkocher sind diese Anforderungen jedoch nicht in jedem Fall angemessen.

Eine Neuinterpretation der LASI-Leitlinie C 17 ist deshalb unter Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen überlegenswert. Die Technische Überwachung setzt sich dafür ein, eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Behältergruppen bei den überhitzungsgefährdeten Druckgeräten unter Berücksichtigung der möglichen Gefährdungen wieder einzuführen.

# Unter der Lupe –

## Schäden und Unfälle an Aufzugsanlagen

Die Vorstellung ist einfach nur schrecklich: Der Aufzug rauscht im freien Fall in die Tiefe. Oder: Die Tür geht auf, man will blindlings einsteigen und fällt in den Schacht. Eigentlich ist beides nicht möglich. Weil jedoch jeder diese oder ähnliche Fantasien kennt, wird gerade deshalb in der Presse immer wieder über einzelne Unfälle mit Aufzügen berichtet.

Ein Aufzug gehört zu den überwachungsbedürftigen Anlagen. Der Betreiber hat deshalb nach den Festlegungen in §19 der Betriebssicherheitsverordnung jeden Unfall und Schaden unverzüglich an die zuständige Behörde zu melden. Dies gilt selbstverständlich für die Fälle, in denen ein Mensch getötet oder verletzt wurde, aber auch, wenn Bauteile oder sicherheitstechnische Einrichtungen versagt haben oder beschädigt worden sind. Trotz dieser geltenden Vorschrift existiert in Deutschland keine umfassende Übersicht und somit auch keine Auswertung aller erfolgten Meldungen.

Die letzte Auswertung von Unfällen und Schadensmeldungen an Aufzugsanlagen wurde von einem Arbeitskreis des Deutschen Aufzugs- Ausschusses (DAA) im Jahr 2000 erstellt. Die Mitglieder des Erfahrungsaustauschkreises „Aufzugstechnik“ (EAK A) beim VdTÜV erfassten die durchgeführten Schadens- und Unfalluntersuchungen. Hierzu wurde ein von CEOC entwickeltes Formular verwendet, das alle relevanten Daten der entsprechenden Anlage und eine kurze Beschreibung des Vorfalles enthält.

Beim Fachverband „Aufzüge und Fahrtreppen“ (VFAuF) des VDMA werden ebenfalls Berichte über Unfälle und Schadensmeldungen gesammelt. Die bei den Verbänden VdTÜV und VDMA eingegangenen Meldungen der Jahre 2005 und 2006 wurden zusammengeführt und ausgewertet.

### Unfall- und Schadensmeldungen des Jahres 2005

Beim VdTÜV gingen 34 Meldungen ein, der VFAuF erhielt 11 Meldungen. Drei Berichte waren deckungsgleich, so dass insgesamt 42 Meldungen ausgewertet werden konnten. Es ereigneten sich im Einzelnen:

- > Neun tödliche Verletzungen, betroffen waren vier Benutzer, drei Monteure und zwei sonstige\*\*\*)
- > 28 Unfälle, betroffen waren 25 Benutzer, ein Monteur und zwei sonstige\*\*\*)
- > Sieben Schadensfälle bzw. gefährliche Zustände ohne Personenschaden

### Unfall- und Schadensmeldungen des Jahres 2006

Beim VdTÜV gingen 39 Meldungen ein, der VFAuF erhielt 14 Meldungen. Vier Berichte waren deckungsgleich, so dass insgesamt 49 Meldungen ausgewertet werden konnten. Es ereigneten sich im Einzelnen:

- > Zwei tödliche Verletzungen, betroffen waren ein Benutzer und ein Monteur
- > 39 Unfälle, betroffen waren 27 Benutzer, sieben Monteure und fünf sonstige\*\*\*)
- > 14 Schadensfälle bzw. gefährliche Zustände ohne Personenschaden

### Häufigste Unfallursachen

- > Stürze beim Betreten bzw. Verlassen des Aufzuges durch nicht bündige Stellung des Fahrkorbes
- > Schließende bzw. öffnende Türen (Quetschen, Scheren, Stoßen, Einklemmen)
- > Technische Fehler an der Mechanik, Elektrik oder Hydraulik, hervorgerufen durch Verschleiß, Alterung oder Korrosion
- > Menschliches Fehlverhalten in Form von Manipulation, Überlastung und Missbrauch

### Zusammenfassung

Die Auswertung der Schadens- und Unfallmeldungen erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Trotzdem lassen sich aus dem Überblick bestimmte Entwicklungen ableiten, die auch mit der DAA-Auswertung aus dem Jahr 2000 übereinstimmen. Eine große Anzahl von Unfällen resultiert aus der nicht bündigen Stellung des Fahrkorbes. Zu berücksichtigen sind hierbei besonders die Nutzung und der Ort der Aufzugsanlage. So ist zum Beispiel die bündige Stellung des Fahrkorbes in einem Altenheim von erheblicher Bedeutung, um Stürze auszuschließen.

Etwa 50 Prozent aller Aufzugsanlagen sind älter als 25 Jahre. Der Anteil dieser älteren Anlagen an den Schadens- und Unfallereignissen gilt es weiter genau zu beobachten.

Die Aussagefähigkeit einer Statistik ist immer von der Zahl der zur Verfügung stehenden Daten abhängig. Bei vorsichtiger Schätzung ist davon auszugehen, dass überhaupt nur etwa 15 Prozent der gesamten Schäden und Unfälle an Aufzugsanlagen erfasst worden sind. Es sollte das Ziel sein, in Zukunft eine breitere Basis zur Verfügung zu haben, um bessere und genauere Aussagen zu ermöglichen.



Aufzüge gehören zu den überwachungsbedürftigen Anlagen



Elegant und sicher: bürgerliches Entrée um die Jahrhundertwende

### Tödliche Verletzung von Personen

Jahr	Gesamt	Benutzer Erwachsene *)	Benutzer Kinder **)	Benutzer Behinderte (Rollstuhl)	Benutzer Behinderte (sonstige)	Monteure	sonstige ***)
2005	9	2	1	1	0	3	2
2006	2	1	0	0	0	1	0

### Unfallverletzungen von Personen

Jahr	Gesamt	Benutzer Erwachsene *)	Benutzer Kinder **)	Benutzer Behinderte (Rollstuhl)	Benutzer Behinderte (sonstige)	Monteure	sonstige ***)
2005	26 (+2)	17	2 (+2)	3	1	1	2
2006	39	25	2	0	0	7	5

### Schäden/gefährliche Zustände ohne Unfallverletzungen oder Unfalltod von Personen

Jahr	Gesamt	Schäden (Sachschäden)	Gefährliche Zustände
2005	7	3	4
2006	14	5	9

Legende:

\*) Benutzer Erwachsene: > 15 Jahre

\*\*\*) Benutzer Kinder: ≤ 15 Jahre

\*\*\*) sonstige: Hausmeister, Aufzugswärter, Haustechniker, Instandhalter, Prüfer, Bauarbeiter

# Neues VdTÜV-Merkblatt zur Modernisierung von Aufzugsanlagen

Etwa die Hälfte der 630.000 Aufzugsanlagen zur Personenbeförderung in Deutschland ist älter als 25 Jahre. Der Bedarf an Modernisierung bzw. Sanierung dieser Anlagen wächst ständig, wobei das dahinterstehende Auftragsvolumen auf ca. 500 Mio. € pro Jahr geschätzt wird. Eine der wichtigsten Herausforderungen im Zuge der Sanierung ist die nachträgliche Befestigung vorhandener oder neuer Führungsschienen in Mauerwerksschächten.

Nach augenblicklicher Vorschriftenlage existiert für die bestehenden Aufzugsanlagen keine Modernisierungspflicht. Dennoch sind die Betreiber dieser Anlagen auf Basis der folgenden Regelungen angehalten, die Komplettanlage oder deren Systemkomponenten auf den neuesten Stand der Technik zu bringen:

## 1. Anforderungen der Betriebssicherheitsverordnung

Der Betreiber muss sicherstellen, dass der Aufzug nach dem Stand der Technik betrieben wird (Betreiberverantwortung, §12 BetrSichV). Der Betrieb umfasst u.a. Instandsetzungs-, Wartungs- und Umbaumaßnahmen, die unverzüglich vorgenommen werden müssen. Bei Änderungen oder wesentlichen Veränderungen muss der Stand der Technik für die geänderten Anlagenteile eingehalten werden. Hierzu hat der Unterausschuss UA 6 „Aufzugsanlagen“ des Ausschusses für Betriebssicherheit (ABS) eine Technische Regel für Betriebssicherheit, TRBS 1121 „Änderungen und wesentliche Veränderungen von Aufzugsanlagen“ erarbeitet, die in Kürze veröffentlicht wird.

## 2. Umbaukatalog

Seit etwa fünf Jahren existiert in Deutschland der vom DAfA erarbeitete Umbaukatalog für Aufzüge, der im Bundesarbeitsblatt veröffentlicht wurde. Der Umbaukatalog ist ein Leitfaden zur Anpassung bestehender Aufzugsanlagen an den Stand der Technik im Rahmen von Umbauten.

## 3. Die Europäische Norm EN 81-80

Die EN 81-80 definiert Maßnahmen an bestehenden Aufzugsanlagen zur Anpassung an den Stand der Technik. Das Ziel ist, für bestehende Anlagen das Sicherheitsniveau der EN 81-Reihe zu erreichen. Sie gilt sowohl für elektrisch als auch hydraulisch betriebene Aufzüge. Für die einzelne Aufzugsanlage kann mit den Regelungen der EN 81-80 ein Sanierungs- und Zeitplan erstellt werden.

Grundlage für eine technisch einwandfreie und wirtschaftliche Modernisierung jeder einzelnen Aufzugsanlage ist ein Soll-Ist-Vergleich auf Basis der TRBS 1111 „Gefährdungsbeurteilung und sicherheitstechnische

Bewertung“ in Verbindung mit der EN 81-80. Die Erstellung der Gefährdungsbeurteilung hat durch den Betreiber selbst oder einen von ihm beauftragten Dritten (z.B. die TÜV) zu erfolgen.

## Neues VdTÜV-Merkblatt

In der Vergangenheit hat es, vor allem im Zuge der Modernisierung von Aufzugsanlagen, immer wieder Diskussionen mit Montagebetrieben und Betreibern über die Befestigungen von Aufzugsführungsschienen gegeben, insbesondere bei Aufzugsanlagen, die als Ersatz für eine alte Anlage in bestehenden Fahrschächten eingebaut werden sollten. Häufig wurden zur Befestigung der Führungsschienen dann aufwendige Konstruktionen im Fahrschacht erstellt oder Befestigungen im „Durchsteckverfahren“ ausgeführt (Durchbohren der Fahrschachtwand mit Verwendung von Gewindestangen und beidseitiger Mutter). Der Erfahrungsaustauschkreis „Aufzugstechnik“ der VdTÜV-Leitstelle Fördertechnik hat mit Vertretern der Aufzugs- und der Dübelindustrie das Problem der Befestigungen diskutiert. Außerdem wurden Belastungs- und Auszugsversuche an unterschiedlichen Befestigungen und Dübeln in unterschiedlichen Mauerwerken durchgeführt. Für den Einsatz von Injektionsdübeln zur Befestigung von Führungsschienen sind definierte Kriterien erforderlich. Diese Kriterien sind im „VdTÜV-Merkblatt zur Befestigung von Aufzugsschienen in Mauerwerksschächten“, Aufzüge 104, 08.2006 veröffentlicht worden. Das Merkblatt kann über die Homepage des VdTÜV (<http://www.vdtuev.de/publikationen>) bestellt werden.



Das neue Merkblatt ist im VdTÜV-Onlineshop erhältlich ([www.vdtuev.de](http://www.vdtuev.de))

# „Unwesentliche Änderungen“ an Rohrfernleitungen sind klar definiert

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) kennt bei Änderungen an bestehenden Anlagen nur zwei Vorgehensweisen: Entweder ist eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung erforderlich oder es handelt sich um eine Änderung unwesentlicher Bedeutung (ÄuB). Für eine ÄuB ist weder eine behördliche Genehmigung noch eine behördliche Zulassung erforderlich. Unnötige Bürokratie soll dadurch vermieden werden. Selbstverständlich besteht für den Anlagenbetreiber trotzdem die Verpflichtung, die gesetzlichen Bestimmungen in eigener Verantwortung einzuhalten.

Über die ÄuB wurde vor allem wegen ihrer Bedeutung für Rohrfernleitungen lange und intensiv diskutiert. Aus Zeitmangel wurde jedoch die komplexe Thematik dieser Materie 2002/2003 bei der Erarbeitung der Technischen Regel für Rohrfernleitungen (TRFL) ausgeklammert. Die TRFL sollte damals nämlich schnell veröffentlicht werden.

## Die Definition der ÄuB

Der neu konstituierte Ausschuss für Rohrfernleitungen (AfR) erkannte im Herbst 2005 sofort die Relevanz der ÄuB. Schon in der ersten Sitzung wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, um einen Vorschlag für den sogenannten „Anhang D“ der TRFL zu erarbeiten. Nach langen und intensiven Diskussionen wurde unter Mitarbeit des VdTÜV und seiner Mitglieder ein Entwurf vorgelegt, der vom Ausschuss für Rohrfernleitungen (AfR) im Herbst 2006 verabschiedet wurde. Die Entschließung legt die Kriterien für eine Änderung unwesentlicher Bedeutung und was nicht in diese Rubrik fällt fest. Bei der Festlegung dienten dem AfR die Schutzziele der Umweltverträglichkeitsprüfung als Richtschnur. Zu den ÄuB zählen:

- > Alle Maßnahmen, die gemäß § 4 Absatz 1 Rohrfernleitungsverordnung zum Erhalt des ordnungsgemäßen Zustandes und Betriebes der Rohrfernleitungsanlage erforderlich sind
- > Instandhaltungsmaßnahmen (Inspektion, Wartung, Instandsetzung)
- > Die Auswechslung von Teilen der Rohrfernleitungsanlage, sofern die neuen Teile die Sicherheitsanforderungen in mindestens gleichwertiger Weise erfüllen. Davon ausgenommen sind jedoch alle Maßnahmen eines geplanten umfassenden Änderungsvorhabens
- > Maßnahmen, die im Rahmen der gültigen Zulassungen durchgeführt werden oder
- > Hinzufügen und Entfernen von Teilen der Rohrfernleitungsanlage, die die Sicherheit der Rohrfernleitungsanlage nicht beeinträchtigen

## Prüfung durch Sachverständige wird empfohlen

Der AfR erkannte bei dieser Festlegung auch, dass bestimmte Änderungen unwesentlicher Bedeutung durchaus problematisch werden können. Die ÄuB selbst weisen dann zwar keine besondere Sicherheitsrelevanz auf, aber die Durchführung der Arbeiten unterliegt einer besonderen Sorgfaltspflicht. Dabei handelt es sich um:

- > Maßnahmen mit Beeinträchtigung der Integrität der Rohrfernleitungsanlagen durch Schweißen, Schneiden
- > Änderungen von Teilen der Fernwirk- und Fernsteueranlage oder
- > Änderungen der hydraulischen Verhältnisse der Rohrfernleitung

In diesen Fällen hat der Anlagenbetreiber abzuwägen, ob eine Untersuchung durch einen Sachverständigen notwendig ist. Der AfR plädiert jedoch dafür, auch für diese Fälle generell eine verpflichtende Prüfung durch Sachverständige einzuführen und die Rohrfernleitungsverordnung entsprechend zu ändern. Die Modifikation würde dann wieder genau die Rechtslage zur Behandlung von Änderungen herstellen, die bis zur Einführung der Rohrfernleitungsverordnung Gültigkeit besaß.



Verlegung einer Rohrfernleitung in Norddeutschland

# Die deutsche Sicherheitsdebatte nach der Brandkatastrophe im englischen Tanklager Buncefield

Der Brand im Tanklager des englischen Buncefield, eines der größten Feuer in Europa seit dem zweiten Weltkrieg, warf natürlich Fragen auf, ob ähnliche Ereignisse auch in Deutschland auftreten können und ob die bestehenden Gesetze und Vorschriften ausreichen. Bundesumweltminister Sigmar Gabriel hat deshalb bei der Kommission für Anlagensicherheit (KAS) einen Arbeitskreis einrichten lassen, der sich mit diesen Fragestellungen beschäftigt hat. Unter Mitarbeit des VdTÜV wurde mit zwei Zwischenberichten ein vorläufiges Resümee gezogen, das auf der Internetseite [www.kas-bmu.de](http://www.kas-bmu.de) eingesehen werden kann.

Im Einzelnen untersuchte die KAS

- > die Verhinderung einer Überfüllung durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen und eine sichere Überwachung
- > die Verhinderung von Verwirbelungen und weiteren kritischen Verteilungseffekten bei einem Stoffaustritt
- > die Leckageerkennung und Stoffrückhaltung sowie
- > die Gefahrenabwehr, Brandbekämpfung und Notfallplanung

Insbesondere die Betreiber von Tanklagern für Benzin, die den erweiterten Pflichten der 12. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (12. BImSchV, Störfallverordnung) unterliegen, sollten nach Auffassung des Arbeitskreises bestimmte Sachverhalte nachweisen, die im Zwischenbericht der KAS einzeln aufgeführt sind. Bei den Schlussfolgerungen und Empfehlungen dieses Berichts handelt es sich um einen neuen sicherheitstechnischen Erkenntnisstand zur Beurteilung von Gefahren im Sinne des § 9 Abs. 5 Nr. 3 StörfallV. Demnach müssen vorhandene Sicherheitsberichte und Sicherheitsmanagementsysteme der Benzin-Tanklager von den Betreibern unverzüglich überprüft und gegebenenfalls aktualisiert werden.



Der Großraum London verschwand unter einer Rauchwolke



Sechs Tage wütete der verheerende Brand



## Die Brandkatastrophe von Buncefield – Chronologie des Unglücks

**10.12.2005**

ca. 19.00 Uhr

Beginn des Befüllens von Tank 912. Pro Stunde fließen 550 Kubikmeter Benzin aus der Pipeline in den Kessel.

**11.12.2005**

ca. 00.00 Uhr

Die Befüllstelle für die Tankfahrzeuge ist geschlossen. Fahrer und Aufsichtspersonal stellen auf dem Gelände des Tanklagers keinerlei Auffälligkeiten fest.

ca. 03.00 Uhr

Die Füllstandsanzeige des Tanks 912 zeigt keine Veränderung des Füllstands mehr an, obwohl aus der Pipeline weiterhin Benzin in den Kessel gepumpt wird.

05.20 Uhr

Tank 912 ist mittlerweile komplett gefüllt, die vorhandene Überfüllsicherung spricht an, der Alarm wird aber vom Bedienpersonal nicht registriert.

05.38 Uhr

Die Überwachungskameras zeigen Dampf und Nebel im Auffangraum des Tanks 912.

05.46 Uhr

Dampf und Nebel beginnen aus dem Auffangraum auszutreten.

05.50 – 06.00 Uhr

Die Füllrate aus der Pipeline wird trotzdem auf 890 Kubikmeter in der Stunde gesteigert.

06.01 Uhr

Die erste Explosion ereignet sich. Weitere Explosionen folgen. 20 Flachbodentanks fangen Feuer.

06.08 Uhr

Alarm wird ausgelöst. Kurze Zeit danach beginnt auch schon die Brandbekämpfung.

**16.12.2005**

12.00 Uhr

Nach sechs Tagen ist der Brand gelöscht. Die erste Bilanz der Katastrophe: 49 Verletzte, darunter drei Schwerverletzte, gravierende Auswirkungen auf Luft, Boden und Gewässer, erhebliche Zerstörungen im Tanklager Buncefield und in der unmittelbaren Umgebung.

# VdTÜV-Sachverständige bürgen auch künftig für Tradition und Qualität

Seit 1866 werden in Deutschland unfallträchtige Anlagen durch unabhängige Sachverständige geprüft. Der unabhängige Sach- und Fachverstand der TÜV-Prüfer ist im Laufe der Zeit auch allgemeiner Bestandteil unserer Umgangssprache geworden. „Medikamenten-TÜV“, „Gesetzes-TÜV“, „Gesundheits-TÜV“ und weitere Begriffe belegen, dass die Menschen die TÜV-Prüfung auch immer mit hoher Qualität verbinden. TÜV-Sachverständige kennen die Besonderheiten unterschiedlicher Anlagen und ihre Betriebsweisen. Sie stehen mit ihrem Fachwissen und ihrer Unabhängigkeit für die sachgerechte und gesetzeskonforme Prüfung von Anlagen und deren Sicherheit. Zwischen den Betreibern und ihren Sachverständigen besteht oft ein Vertrauensverhältnis, das auf gegenseitiger Wertschätzung der fachlichen und persönlichen Integrität gegründet ist. Ende 2007 geht jedoch diese Tradition zu Ende.

## Besonderer Ausweis für Partner des VdTÜV

Überwachungsbedürftige Anlagen werden fortan nicht mehr von einem amtlichen oder amtlich anerkannten Sachverständigen geprüft, sondern durch zugelassene Überwachungsstellen (ZÜS). Weil diese Neuorganisation künftig weniger an Personen gebunden sein wird, haben die Mitglieder des VdTÜV eine Initiative gestartet, die den Sachverständigen durch einen speziell entwickelten Ausweis weiterhin als besonderen Partner der Anlagenbetreiber qualifiziert: den VdTÜV-Sachverständigen gemäß VdTÜV-Merkblatt QM08.

Die Mitgliedschaft im VdTÜV ist die Grundlage dieses Systems. Zu dieser Vereinbarung gehört, dass sich die TÜV und die teilnehmenden industriellen Eigenüberwachungsorganisationen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus verpflichten. Dazu gehört:

- > Die Sachverständigen in den Erfahrungsaustausch des VdTÜV einzubinden. Die zugelassene Überwachungsstelle des VdTÜV-Mitglieds verpflichtet ihre Sachverständigen, Wissen und Erfahrungen zu erweitern. Über das Gremienportal des VdTÜV können alle relevanten Informationen abgerufen und ebenso auch wichtige Mitteilungen eingestellt werden. Alle Mitglieder sind auf diese Weise aktiv an der Gremienarbeit beteiligt und in das Informationsnetzwerk des VdTÜV eingebunden.
- > Aktive Mitarbeit in den Gremien, in denen sowohl auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene die Regeln gesetzt werden.
- > Die Betreiber von Anlagen bei der Wahrnehmung ihrer sicherheitstechnischen Verantwortung zu unterstützen. Dazu werden unterschiedliche Dienstleistungen angeboten wie beispielsweise Anlagen-

dokumentation über den gesamten Lebenszyklus der Anlage oder die Terminverfolgung. Die vorhandenen Dokumentationen bestehender Anlagen werden auf Wunsch weiter vorgehalten.

- > Die Ergebnisse werden dokumentiert, die Vorschriften und Regelwerke werden eingehalten und über die Prüfung von Anlagen findet ein Erfahrungsaustausch statt. Das TÜVIS-System des VdTÜV und die im VdTÜV-Gremienportal enthaltenen Informationen, Merkblätter und Niederschriften werden genutzt, um einen einheitlichen Prüfstandard zu gewährleisten.

## Auch in Zukunft vertrauensvolle Zusammenarbeit

Das Resultat dieser Selbstverpflichtung ist ein Mehrwert für die Sachverständigen und somit für die Betreiber überwachungsbedürftiger Anlagen. Die wichtige Basis für eine weiterhin vertrauensvolle persönliche Zusammenarbeit zwischen Betreibern und VdTÜV-Sachverständigen bleibt damit auch über 2007 hinaus erhalten.

VdTÜV-Merkblatt

	Zertifizierung von Sachverständigen in zugelassenen Überwachungsstellen der VdTÜV-Mitglieder	Personalqualifikation QM 08 08.2006
---	--	---

Herr/Frau	
<b>Martin Mustermann</b>	<b>123456789-100</b>
Vorname, NAME <span style="float: right;">VdTÜV-Reg.-Nr.</span>	
Prüfbefugnis für folgende Überwachungsbedürftige Anlagen nach § 1 Abs. 2 Nr.	
1a) Dampfkesselanlagen	
1b) Druckbehälteranlagen	
1c) Füllanlagen	
1d) Leitungen unter innerem Überdruck	
2) Aufzugsanlagen	
3) Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen	
4a) Lageranlagen	
4b) Füllstellen	
4c) Tankstellen und Flugfeldbetankungsanlagen	
4d) Entleerstellen	
BetrSichV sowie weitere Anlagen nach Befugnisliste und erteilter Beauftragung	
Autorisierung nach VdTÜV-Merkblatt QM 08 Verband der TÜV e.V. (VdTÜV), 10117 Berlin,	

	VdTÜV-Sachverständiger Reg.-Nr. 123456789-100 Musterbild	
Herr/Frau Martin Mustermann Vorname, NAME		
In berechnig. Überwachungsbedürftige Anlagen und sonstige Anlagen gemäß Regelwerk zu prüfen		
Zugelassene Musterüberwachungsstelle		
Berlin, 28.11.2006, Martin Mustermann Dr. Hans-Joachim Lohr, Vorsitzender der VdTÜV-Gremienarbeit		

Die wichtige Basis für eine weitere vertrauensvolle Zusammenarbeit: das VdTÜV-Merkblatt QM08 und der VdTÜV-Sachverständigen-Ausweis

# E85 – auch biologische Kraftstoffe machen Probleme und erfordern schnelle Lösungen

Erneuerbare Energien bilden einen immer größeren Teil unserer Energieversorgung. Zu den Neuentwicklungen unter den Kraftstoffen gehört aus biologischen Rohstoffen gewonnenes Ethanol, das mit herkömmlichen Ottokraftstoffen gemischt wird. Möglich ist ein Ethanolanteil bis zu 85 Vol.-% im Benzin. Dieser Kraftstoff (z. B. „E85“ bei 85 Vol.-% Ethanol oder „E50“ bei 50 Vol.-% Ethanol) erfordert wegen seines hohen Ethanolanteils besondere Schutzmaßnahmen. Das betrifft sowohl den Gewässerschutz als auch den Explosionsschutz. Einerseits werden immer mehr Tankstellen für diese Kraftstoffe gebaut, andererseits bestehen aber auch große Unsicherheiten über die sicherheitstechnischen Anforderungen.

## Flammendurchschlagsicherungen notwendig

Um die Unsicherheiten zu beseitigen, hat der Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS) auf Anregung des VdTÜV einen Arbeitskreis gegründet, der das Problem des Explosionsschutzes behandeln sollte. Die Hersteller der Kraftstoffe gaben bei der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) ein Gutachten in Auftrag, das die explosionsschutztechnischen Kenngrößen dieser Kraftstoffe ermittelte. Auf der Basis dieser Expertise wurde unter Leitung des VdTÜV eine Empfehlung erarbeitet, die vom Unterausschuss 5 des ABS verabschiedet wurde. Die Bundesländer publizierten die Empfehlung als LASI-Veröffentlichung LV 47. Der Kernpunkt der neuen Anforderungen sieht den Einbau von Flammendurchschlagsicherungen an bestimmten Tanköffnungen vor, während dies an „konventionellen“ Tankstellen in den meisten Fällen nicht erforderlich ist.

## Verunreinigung der Abwassernetze verhindern

Parallel entwickelte eine weitere Arbeitsgruppe unter Leitung des VdTÜV notwendige Maßnahmen für den Gewässerschutz. Die von der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA) eingerichtete Arbeitsgruppe befasste sich insbesondere mit der Wasserlöslichkeit des Kraftstoffes „E85“. Bei einem Kraftstoffaustritt würde nämlich der Ethanolanteil den Leichtflüssigkeitsabscheider passieren und sich im Abwassernetz ausbreiten. Deshalb kann nur eine Kombination verschiedener Maßnahmen verhindern, dass auslaufendes E85 in das Kanalnetz gelangt. Abfüllflächen mit normaler Oberflächenrauigkeit könnten das E85 zurückhalten. Anschließend könnte es hier wieder aufgenommen werden. Das Ergebnis der Arbeit wurde im März 2007 als Gelbdruck präsentiert. Durch die enge Verknüpfung der zwei Gremien konnten die Probleme im Umgang mit E85 schnell und erfolgreich gelöst werden.



Ein Kraftstoff der Zukunft? Das Bioethanolwerk in Zeitz



E85: sicherheitstechnische Anforderungen geklärt

# Allgemeine Informationen

# Die Mitglieder des VdTÜV

## Technische Überwachungs-Vereine



### **TÜV SÜD AG**

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

### **TÜV SÜD e. V.**

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



### **TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH**

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



### **TÜV Saarland e. V.**

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



### **TÜV Nord e. V.**

Große Bahnstraße 31, 22525 Hamburg  
Tel.: 040 8557-0, Fax: 040 8557-2295  
[www.tuev-nord.de](http://www.tuev-nord.de)

### **TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e. V.**

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

### **RWTÜV e. V.**

Kronprinzenstraße 30, 45128 Essen  
Tel.: 0201 1252-0, Fax: 0201 1252-145  
[www.rwtuev.de](http://www.rwtuev.de)



### **TÜV Thüringen e. V.**

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



## Industrie



### **BASF Aktiengesellschaft**

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



### **INFRACOR GmbH**

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



### **DOW Olefinverbund GmbH**

06258 Schkopau  
Tel.: 03461 49-0, Fax: 03461 49-2999  
[www.dow.com](http://www.dow.com)

# Organisationsplan des VdTÜV

## Mitgliederversammlung

### Präsidium

Dr.-Ing. Peter Hupfer, Dr. Guido Rettig, Dr. Klaus Brüggemann

### Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied

Dr. Klaus Brüggemann

*Martina Czwieling*

<b>Geschäftsbereich 1</b> <b>Politik, Recht, Europa,</b> <b>Personal</b> Rainer Gronau <i>Inga Kraeßke</i>	<b>Geschäftsbereich 2</b> <b>Anlagentechnik, Arbeitswelt, Systemsicherheit,</b> <b>Regelwerke</b> Jochem Graßmuck <i>Marina Ehrhardt</i>		<b>Geschäftsbereich 3</b> <b>Fahrzeug und Mobilität</b> Hans-Joachim Voss <i>Yasemin Caliskan</i>
<b>Nationales Recht, Europarecht</b> Rainer Gronau	<b>Berechnung, Werkstoffe,</b> <b>Schweißtechnik, Schadens-</b> <b>analysen, Bauteilprüfung,</b> <b>Registrierung GPSG,</b> <b>Dampfkesselanlagen</b> Ingo Blohm	<b>Anlagen- und Betriebssicher-</b> <b>heit, Systemsicherheit, tech-</b> <b>nischer Umweltschutz</b> Jochem Graßmuck	<b>Fahrzeugtypgenehmigung,</b> <b>Fahrzeugbegutachtung,</b> <b>Fahrzeugüberwachung</b> Hans-Joachim Voss
<b>Europapolitik, Akkredi-</b> <b>tierungs-/Zertifizierungs-</b> <b>grundlagen, Geräte- und</b> <b>Produktsicherheit</b> Daniel Pflumm	<b>Druckgasanlagen, Druckbehäl-</b> <b>teranlagen, Werksrohrleitungen,</b> <b>Gefahrguttransporte, Rohrfern-</b> <b>leitungen, Tankanlagen, Brand-</b> <b>und Ex-Schutz, Registrierung</b> <b>GGVSE, wassergefährdende</b> <b>Stoffe</b> Dr. Hermann Dinkler	<b>Merkblätter, Zertifikate,</b> <b>Datenbanken zu</b> <b>&gt; Bauteilen, Werkstoffen</b> <b>&gt; Herstellern</b> <b>&gt; Schweißzusatzstoffen</b> <b>&gt; Schadensmeldungen</b> Ursula Weisgerber	<b>Fahrerlaubnis, Medizinisch-</b> <b>Psychologische Untersuchung</b> <b>(MPU), Bildung und</b> <b>Personalentwicklung</b> Dr. Bernhard F. Reiter
<b>Medizinprodukte</b> Pia Kathöfer	<b>Kerntechnik, Röntgenanlagen,</b> <b>Strahlenschutz</b> Hermann-Josef Staudt	<b>TÜVIS, Regelwerke,</b> <b>Merkblätter, Mediengestaltung,</b> <b>Datenmanagement,</b> <b>Internetportale</b> Claudia Damhorst Sigrid Wegner	<b>Gefahrguttransporte</b> Dr. Hermann Dinkler
<b>Personalverwaltung</b> Rainer Schulz	<b>Aufzüge, Fördertechnik, Maschi-</b> <b>nen, Elektrotechnik, EMV, Gebäu-</b> <b>detechnik, Arbeitsschutz, Arbeits-</b> <b>medizin, Werkzeuge und Geräte</b> Ernst-August Siekhans		<b>Dienstleistungen/Produkte,</b> <b>Fahrzeugumwelttechnologien,</b> <b>Innovation</b> Hans-Joachim Voss

<b>Büro Brüssel</b> Daniel Pflumm	<b>Presse- und Öffentlichkeitsarbeit</b> Johannes Näumann (Pressesprecher) Pia Kathöfer	<b>QM-Beauftragter, Gebühren und Entgelte, Rahmenabkommen</b> Clemens Rolfes	<b>Buchhaltung</b> Rainer Schulz
--------------------------------------	--	---	-------------------------------------

<b>Geschäftsstellen</b>			
<b>Arbeitsgemeinschaft Druckbehälter AD</b> Ingo Blohm Jochem Graßmuck	<b>Prüf- und Zulassungsstellen Gefahrguttanks</b> Dr. Hermann Dinkler	<b>Technische Sekretariate Notified Bodies national   europäisch</b> > Aufzüge > Druckgeräte > Ex-Schutz Ingo Blohm Dr. Hermann Dinkler Jochem Graßmuck Ernst-August Siekhans	<b>VAWS</b> > Vollversammlung der Sachverständigenorganisationen > Koordinierungskreis der Sachverständigenorganisationen > Erfahrungsaustausch PÜZ-Stellen Dr. Hermann Dinkler

Stand 04.2007

# Gremienvertretungen

## Mitarbeiter der VdTÜV-Geschäftsstelle als Interessenvertreter der VdTÜV-Mitglieder in Gremien, Kommissionen und Leitstellen

### Amtliche und behördliche nationale Gremien

#### Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS)

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

#### Ausschuss für Gefahrstoffe (AGS)

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

#### Ausschuss für Rohrfernleitungen (AfR)

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

#### AK Erfahrungsaustausch zu § 19

<b>Abs. 3 und 29 StVZO (AKE)</b>	Hans-Joachim Voss
----------------------------------	-------------------

<b>Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB)</b>	Dr. Hermann Dinkler
--	---------------------

#### Erfahrungsaustauschkreis der Prüf- und Zulassungsstellen

<b>für Gefahrguttanks (EA-GG)</b>	Dr. Hermann Dinkler
-----------------------------------	---------------------

#### Ausschuss für technische Arbeitsmittel und

<b>Verbraucherprodukte (AtAV)</b>	Jochem Graßmuck
-----------------------------------	-----------------

#### Beraterkreis des BMAS zur

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

#### Bund-Länder-Fachausschuss Fahrerlaubniswesen (BLFA-FE)

UA Fahrerlaubnisprüfung	Dr. Bernhard F. Reiter
-------------------------	------------------------

#### Bund-Länder-Fachausschuss

<b>Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK)</b>	Hans-Joachim Voss
---	-------------------

#### 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

#### Kommission Anlagensicherheit (KAS)

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

#### Lenkungsgremium Zertifikat

<b>Sicherer Busbetrieb (DVR)</b>	Hans-Joachim Voss
----------------------------------	-------------------

#### Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS)

Zentraler Erfahrungsaustauschkreis zugelassener Stellen nach GPSG (ZEK)	Jochem Graßmuck, Ernst-A. Siekhans
> EK 3 Aufzüge	Ernst-A. Siekhans
> EK 6 Druckgeräte	Jochem Graßmuck
> EK 9 Maschinen, Sicherheitsbauteile	Ernst-A. Siekhans
> EK Ortsbewegliche Druckgeräte	Dr. Hermann Dinkler
> EK ZÜS Zugelassene Überwachungsstellen	Jochem Graßmuck
> AK 1 Druck	Dr. Hermann Dinkler
> AK 2 Aufzugsanlagen	Ernst-A. Siekhans
> AK 3 Ex-elh	Dr. Hermann Dinkler
Sektorkomitee 112 „Aufzugsanlagen“	Ernst-A. Siekhans
Sektorkomitee 113 „Druckgeräteeanlagen“	Jochem Graßmuck
Sektorkomitee 114 „Ex-Anlagen und Anlagen für brennbare Flüssigkeiten“	Dr. Hermann Dinkler
Sektorkomitee 115 „Ortsbewegliche Druckgeräte“	Dr. Hermann Dinkler



## Andere nationale Gremien

### Akkreditierungsbeirat des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie

Dr. Klaus Brüggemann

### Deutsches Akkreditierungssystem Prüfwesen (DAP)

Gesellschafterversammlung Dr. Klaus Brüggemann  
Beirat Daniel Pflumm

### Arbeitsgemeinschaft Druckbehälter (AD)

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

### Ausschuss Bildung und Personalentwicklung (BUP)

Dr. Bernhard F. Reiter

### Berufsgenossenschaften (BG) FA Bau

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

### Bundes-ArGe für Sicherheit und Gesundheit (Basi)

Vorstand Jochem Graßmuck  
Mitgliederversammlung Jochem Graßmuck

### DECHEMA/GVC-Fachausschuss „Sicherheits-technik in Chemieanlagen“

Jochem Graßmuck

### Deutsche Akkreditierungsstelle Technik (DATEch)

Lenkungsausschuss (LA) Jochem Graßmuck

### Deutsche Elektrotechnische Kommission (DKE)

Lenkungsausschuss (LA) Jochem Graßmuck  
Technischer Beirat Konformitätsbewertung (TBKON) Jochem Graßmuck

### Deutscher Ausschuss für Aufzüge

Ernst-A. Siekhans

### Deutsche Gesellschaft für Verbandsmanagement e. V. (DGVM)

Mitgliederversammlung Rainer Gronau

### Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA)

Fachausschuss „Wassergefährdende Stoffe“ Dr. Hermann Dinkler  
> AG „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

### Deutsche Verkehrswacht e. V.

Beirat Dr. Klaus Brüggemann  
Finanzausschuss Dr. Klaus Brüggemann

### Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.

Ausschuss für Öffentlichkeitsarbeit Johannes Näumann

### Deutscher Verband für Schweißen und verwandte Verfahren e. V. (DVS)

Ingo Blohm

### Deutsches Institut für Normung e. V. (DIN)

Deutscher Rat für Konformitätsbewertung im DIN (DINKonRat) Jochem Graßmuck  
Kommission Managementsysteme (KM) Jochem Graßmuck  
Kommission Sicherheitstechnik im DIN (KS) Jochem Graßmuck  
NA Eisen und Stahl (FES) Ingo Blohm  
NA Kerntechnik (NKe)  
> FB 3 Reaktortechnik und Sicherheit Hermann Staudt  
NA Maschinenbau (NAM)  
> AA Aufzüge Ernst-A. Siekhans  
> AA Fahrtreppen Ernst-A. Siekhans  
> AA Hubarbeitsbühnen Ernst-A. Siekhans  
> AA Krane Ernst-A. Siekhans  
> AA Lagertechnik Ernst-A. Siekhans  
NA Qualitätsmanagement, Statistik und Zertifizierungsgrundlagen (NQSZ)  
> Beirat Clemens Rolfes  
> AA Qualitätsmanagementsysteme Clemens Rolfes  
> UA Grundgedanken und Begriffe Clemens Rolfes

#### Deutsches Institut für Normung (DIN) – Fortsetzung –

> AA Zertifizierungsgrundlagen	Daniel Pflumm
> UA Managementsysteme	Daniel Pflumm
> UA Produktzertifizierung	Daniel Pflumm
NA Sicherheitstechnische Grundsätze (NASG)	
> Beirat	Dr. Hermann Dinkler
NA Schweißtechnik (NAS)	
> Beirat	Jochem Graßmuck
> NAS Förderkreis	Jochem Graßmuck
> AA 4.1/AG Q2 Qualitätssicherung beim Schweißen	Ingo Blohm
NA Tankanlagen (NATank)	
> Beirat	Dr. Hermann Dinkler
> AA Gefahrguttransporte	Dr. Hermann Dinkler

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

Dr. Hermann Dinkler

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

Jochem Graßmuck

#### EUROLAB Deutschland

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

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

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

#### Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS)

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

#### Gütegemeinschaft Tankschutz

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

#### Gemeinschaftskreis DVS/VdTÜV „Kunststoffe“

Ingo Blohm

#### Interessengemeinschaft der Benannten Stellen für Medizinprodukte in Deutschland

Pia Kathöfer

#### Kommission Fahreignung (K-F)

Dr. Bernhard F. Reiter

#### Institut für Sachverständigenwesen (IFS)

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

#### Kommission Verkehrswesen (KV)

Hans-Joachim Voss

#### Kuratorium der Heilbronner Aufzugstage

Ernst-A. Siekhans

#### Nationales Komitee des International Council for Pressure Vessel Technology (ICPVT)

Jochem Graßmuck

#### Netzwerk Europäische Bewegung Deutschland

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

#### Stahlinstitut VDEh

Ingo Blohm

#### Trägergemeinschaft für Akkreditierung (TGA)

Gesellschafterversammlung	Rainer Gronau
Hauptausschuss	Daniel Pflumm

#### Überwachungsgemeinschaft Chemieanlagen-Betreiber (ÜChem)

Vorstand	Jochem Graßmuck
Mitgliederversammlung	Jochem Graßmuck

#### Verband der Materialprüfungs- anstalten e. V. (VMPA)

Dr. Klaus Brüggemann

#### Verein Deutscher Ingenieure e. V. (VDI)

VDI-Gesellschaft „Technische Gebäudeausrüstung“	
> AK „Elektrotechnik“	Ernst-A. Siekhans
> AK „Aufzüge“	Ernst-A. Siekhans
> AK „Technische Sicherheit“	Jochem Graßmuck

#### Verein für Wasser-, Boden- und Lufthygiene e. V.

Mitgliederversammlung	Dr. Hermann Dinkler
-----------------------	---------------------

**Verein zur Förderung des Instituts für**

**Umwelt- und Technikrecht der Universität Trier**

Mitgliederversammlung Rainer Gronau

**VGB PowerTech e. V.**

Mitgliederversammlung Jochem Graßmuck

**Vollversammlung der anerkannten Sachverständigen-**

**organisationen nach VAwS**

Dr. Hermann Dinkler

Koordinierungskreis der Sachverständigen-

organisationen nach VAwS

Dr. Hermann Dinkler

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

Mitgliederversammlung Rainer Gronau

## Internationale Gremien

### Comité Européen de Normalisation (CEN)

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

### Commission Internationale des Examens de Conduite

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

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

Member of the Board	Dr. Klaus Brüggemann,
Generalversammlung	Dr. Klaus Brüggemann, Jochem Graßmuck

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

### EA European Co-operation for Accreditation

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

### EUROLAB/CEOC

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

### Europäische Union (EU)

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

### European Forum on Services in the International Market

Working Group on Standards	Daniel Pflumm
----------------------------	---------------

### European-African Regional Committee

(EARC) des ICPVT	Jochem Graßmuck
------------------	-----------------

### European Network for Inspection Qualification (ENIQ)

Deutscher Lenkungs-ausschuss ENIQ	Hermann Staudt
-----------------------------------	----------------

### Koordinierung der benannten Stellen zur

> Aufzugs-Richtlinie	Ernst-A. Siekhans
> Druckgeräte-Richtlinie, Richtlinie für einfache Druckbehälter	Jochem Graßmuck, Ingo Blohm
> Ex-Schutz-Richtlinie	Dr. Hermann Dinkler
> Maschinen-Richtlinie	Ernst-A. Siekhans

### International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA)

Bureau Permanent	Prof. Dr.-Ing. Claus Wolff
WG 1 „Emissions“	Hans-Joachim Voss
Ad-Hoc WG 1 „Suspension Testing“	Hans-Joachim Voss
WG 2 „New Technology“	Hans-Joachim Voss
WG 3 „Quality Assurance“	Hans-Joachim Voss
WG 4 „New Test Items“	Hans-Joachim Voss
WG 5 „Brake Testing“	Hans-Joachim Voss
WG 6 „Test Items“	Hans-Joachim Voss
WG 7 „Electronically Controlled Systems“	Hans-Joachim Voss

### International Organization for Standardization (ISO)

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

## **Kommissionen und Leitstellen**

Gebührenkommission	Clemens Rolfes
Kommission Europafragen	Daniel Pflumm
Kommission Fahreignung	Dr. Bernhard F. Reiter
Kommission Verkehrswesen	Hans-Joachim Voss
Leitstelle Druck- und Tanktechnik	Dr. Hermann Dinkler
Leitstelle Elektro- und Gebäudetechnik	Dr. Hermann Dinkler
Leitstelle Fördertechnik	Ernst-A. Siekhans
Leitstelle Koordinierung und Anlagensicherheit	Jochem Graßmuck
Leitstelle Mensch und Maschine	Ernst-A. Siekhans
TÜV-Leitstelle Kerntechnik	Hermann Staudt
TÜV-Markenschutz	Rainer Gronau

# Impressum

## Herausgeber

### Verband der TÜV e. V.

Friedrichstraße 136, 10117 Berlin  
Tel.: 030 760095-400, Fax: 030 760095-401  
E-Mail: berlin@vdtuev.de  
<http://www.vdtuev.de>  
<https://www.vdtuev/gremien>

Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied:  
Dr. Klaus Brüggemann (verantwortlich)

### Geschäftsstelle Brüssel

Maison de l'Economie européenne  
Rue Jacques de Lalaing 4, B-1040 Bruxelles  
Tel.: 0032 2 5348277, Fax: 0032 2 5343110  
E-Mail: daniel.pflumm@vdtuev.de

## Redaktion

Johannes Näumann  
Wolfram Stahl

## Autoren

Ingo Blohm, Dr. Klaus Brüggemann,  
Dr. Hermann Dinkler, Jochem Graßmuck,  
Rainer Gronau, Dr.-Ing. Peter Hupfer,  
Johannes Näumann, Daniel Pflumm,  
Dr. Bernhard F. Reiter, Ernst-August Siekhans,  
Hermann Staudt, Hans-Joachim Voss

## Konzeption und Design

mit freundlicher Genehmigung von  
yellow too, Berlin

## Layout und Gesamtherstellung

Claudia Damhorst

## Lektorat

Karola Handwerker

## Bildnachweis

Avenue Images, Hamburg (Titel)  
Bayerisches Staatsministerium für Umwelt,  
Gesundheit und Verbraucherschutz (S. 34)  
BILDSCHÖN, Berlin (S. 10-15, S. 19, S. 27)  
Deutscher Bundestag (S. 24)  
dpa (S. 40, S. 41)  
EU-Kommission (S. 21, S. 29, S. 31)  
JupiterImages, Tucson USA (S. 4, S. 8, S. 18, S. 32, S. 44)  
Niedersächsische Landesvertretung, Berlin (S. 17)  
Nord-West Oelleitung GmbH (S. 39)  
OSMA-Aufzüge Albert Schenk GmbH & Co. KG (S. 37)  
Peter Adamik, Berlin (S. 6, S. 9, S. 17)  
Südzucker AG (S. 43)  
TÜV NORD AG (S. 6, S. 22)  
TÜV SÜD AG (S. 6, S. 22)  
Vattenfall, Europe (S. 25)  
VdTÜV, Berlin/Brüssel (S. 27, S. 38)  
yellow too, Berlin (S. 9)

