

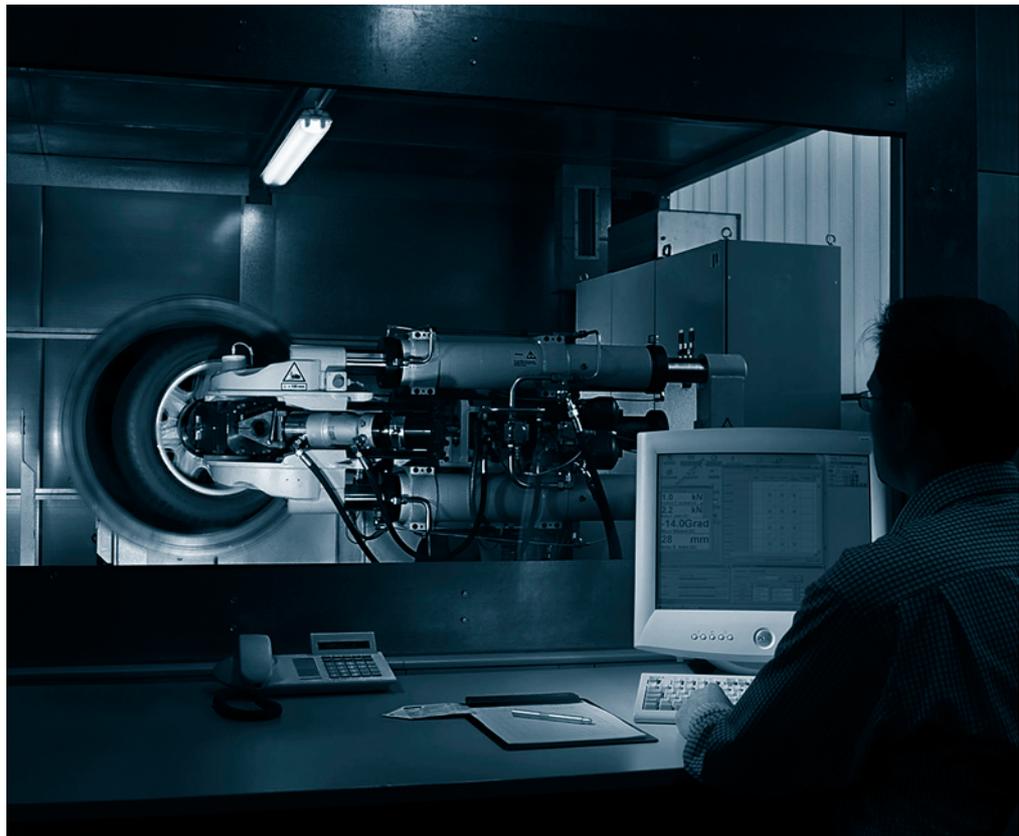


# Sicherheit und Umweltschutz 2002/2003



Die Technik hat uns Menschen das Leben leichter und bequemer gemacht; sie ist aber nicht frei von Risiken.

Die TÜV schützen Leben, Umwelt und Sachgüter vor nachteiligen Auswirkungen der Technik.



*Räder bzw. Reifen sind die „Schuhe“ eines Fahrzeugs, sie müssen zahlreichen Anforderungen gerecht werden. Auf diesem hochmodernen zweiaxialen Räderprüfstand (Zwarp) lassen sich Belastungstests mit den unterschiedlichsten Rädern durchführen.  
(RWTÜV Fahrzeug GmbH)*

# Inhalt

<b>Der VdTÜV auf einen Blick</b>	<b>4</b>
<b>Sicherheit und Umweltschutz 2002/2003</b>	<b>6</b>
<b>VdTÜV-Geschäftsführung</b>	<b>8</b>
Technische Überwachung im Zeichen des Strukturwandels • Sicherheit und Umweltschutz haben eine Lobby • Der Wandel des europäischen Rechtssetzungsprozesses und die besondere Rolle der organisierten Zivilgesellschaft – neue Chancen für die TÜV • Der VdTÜV mit repräsentativer Adresse in der Europäischen Hauptstadt	
<b>Zertifizierung</b>	<b>19</b>
Die Zulässigkeit privater Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung – ein europäischer „Dauerbrenner“! • Kompetente Hilfe im Warenschangel	
<b>Anlagentechnik, Arbeitswelt</b>	<b>27</b>
Die Betriebssicherheitsverordnung – ein neuer „Meilenstein“ • Übergangsbestimmungen für die Betriebssicherheitsverordnung • Betriebssicherheitsverordnung – Weiterbildung für TÜV-Multiplikatoren • Erfolgreiche Arbeit kann nicht fortgesetzt werden – ein Nachruf auf den DAA • Aufzugsanlagen als Arbeitsmittel nach der Betriebssicherheitsverordnung • 80 Jahre Deutscher Dampfkesselausschuss – eine Erfolgsbilanz • Anwendung der Druckgeräterichtlinie nach dem Ende der Übergangsfrist • Das AD 2000-Regelwerk wird wesentlich erweitert • Druckbehälterschäden in 2001 • Neue Vorschriften für Rohrfernleitungen • Technische Regel wassergefährdende Stoffe „Tankstellen“ • Forschungsvorhaben zur Fachbetriebspflicht nach § 19i WHG • Gutachterliche Bewertung der Betriebshandbücher bzw. Sicherheitsspezifikationen von Kernkraftwerken	
<b>Fahrzeug, Verkehr</b>	<b>48</b>
Entwicklungstendenzen bei der Technischen Fahrzeugüberwachung, dem Fahrerlaubniswesen und der Verkehrssicherheit • Überarbeitung der FeV und „EU-Annex II neu“ – Änderungen und Neuerungen im Fahrerlaubnisrecht • Konzepte der Arbeitsgruppe „Theoretische Prüfung“ zu Annex II neu • Aus der Tätigkeit des VdTÜV-Arbeitskreises „EG-Genehmigungsverfahren“ (AK-EG) • Aufwertung der Fahrzeugreihenprüfung • TÜV Auto-Report 2003: Der Trend ist ungebrochen	
<b>Anhang</b>	<b>58</b>
Organisationsplan • Mitarbeit in externen nationalen und in internationalen Gremien • Seminare und Veranstaltungen • Neu herausgegebene Technische Regeln und Merkblätter	
<b>Impressum</b>	<b>69</b>

# Der VdTÜV auf einen Blick



Verband der Technischen  
Überwachungs-Vereine e.V.  
Kurfürstenstr. 56 · D-45138 Essen

## Mitglieder (TÜV/TÜH)



**TÜV Bayern Hessen Sachsen Südwest e.V.**  
und  
**TÜV Süddeutschland**  
Dudenstr. 28 · D-68167 Mannheim  
Westendstr. 199 · D-80686 München



**TÜV NORD GRUPPE**  
TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e.V.  
**TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e.V.**  
Am TÜV 1 · D-30519 Hannover



**TÜV NORD GRUPPE**  
TÜV Nord e.V.  
Große Bahnstr. 31 · D-22525 Hamburg



**TÜV Pfalz e.V.**  
Merkurstr. 45 · D-67663 Kaiserslautern

**RWTÜV**

**RWTÜV e.V.**  
Langemarckstr. 28 · D-45141 Essen



**TÜV Rheinland  
Berlin Brandenburg**

**TÜV Rheinland Berlin Brandenburg**  
Am Grauen Stein · D-51105 Köln  
Alboinstr. 56 · D-12103 Berlin



**TÜV Saarland e.V.**  
Am TÜV 1 · D-66280 Sulzbach



**TÜV Thüringen e.V.**  
Melchendorfer Str. 64 · D-99096 Erfurt



**TÜV Hessen GmbH**  
Rüdesheimer Str. 119  
D-64285 Darmstadt



**Landesbetrieb Verkehr der  
Freien und Hansestadt  
Hamburg (TP Hamburg)**  
Ausschläger Weg 100  
D-20537 Hamburg

## Mitglieder (Industrie)



**BASF Aktiengesellschaft**  
D-67056 Ludwigshafen



**Bayer AG**  
D-51368 Leverkusen



**Buna Sow Leuna  
Olefinverbund GmbH**  
D-06258 Schkopau



**INFRACOR**  
Degussa-Hüls Gruppe  
**INFRACOR GmbH**  
D-45764 Marl  
(Degussa-Hüls Gruppe)

## Vorstand



*Prof. Dr.-Ing. habil.  
Bruno O. Braun,  
TÜV Rheinland  
Berlin Branden-  
burg e.V.,  
Vorsitzender*



*Dr.-Ing.  
Wolfram  
Oppermann,  
TÜV Pfalz e.V.*



*Dr.-Ing.  
Peter Hupfer,  
TÜV Süddeutsch-  
land Holding AG,  
Stellv. Vorsitzender*



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

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



*Dr. jur.  
Lutz K. Wessely,  
VdTÜV e.V.,  
Geschäftsführendes  
Vorstandsmitglied*



*Dr. rer. nat.  
Klaus-Dieter Röker,  
TÜV NORD  
GRUPPE,  
Stellv. Vorsitzender*



*Dr. Jörg Oltrogge,  
Landesbetrieb Ver-  
kehr der Freien und  
Hansestadt Ham-  
burg (TP Hamburg)*



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



*Dr.-Ing.  
Hans N. Rindfleisch,  
Bayer AG*

## Geschäftsführung

*Dr. jur. Lutz K. Wessely  
Geschäftsführer*

*Dr. jur. Lutz K. Wessely  
Geschäftsbereich 1  
Zertifizierung*

*Geschäftsbereich 3  
Fahrzeug, Verkehr*

*Dipl.-Ing. Jochem Graßmuck  
Stellv. Geschäftsführer,  
Geschäftsbereich 2  
Anlagentechnik, Arbeitswelt*

*Dipl.-Betriebsw. Peter Hebestreit  
Zentralbereich 4  
Personal, Finanzen, Verwaltung*

## Mitarbeiter

*insgesamt 35*

# Sicherheit und Umweltschutz 2002/2003

Im Jahr 2002 hat sich die Abhängigkeit unseres Landes von den Kräften des Weltmarktes und der Weltpolitik wieder deutlich gezeigt. Die seit dem 11. September 2001 herrschende Spannung angesichts eines weltweiten und weitgehend anonymen Bedrohungsszenarios hat sich im vergangenen Jahr noch einmal vertieft.

Das Jahr 2002 galt lange Zeit als das Jahr der Hoffnung. Doch die Wende zum Besseren wollte sich nicht einstellen. Im Gegenteil: wir mussten spätestens nach der Bundestagswahl im September erkennen, dass nicht einmal die bescheidenen Prognosen der Bundesregierung für 2002 erreicht werden konnten. Das Wirtschaftswachstum sank mit nur 0,2% Zunahme des Brutto-Inland-Produkts auf ein erschreckend niedriges Niveau. Die Zahl der Arbeitslosen ging nicht zurück. Das Haushaltsdefizit nahm stetig zu und erreichte mit 3,6% ein besorgniserregendes Ausmaß. Die EU-Kommission hat inzwischen sogar ein Defizitverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet.

Für die Wachstums- und Beschäftigungskrise, in der wir leben, gibt es viele Begründungen. Für die Lösung der Probleme sind wir alle verantwortlich, denn größter Einflussfaktor ist und bleibt der Mensch. Die praktische Umsetzung dieser Erkenntnis stößt jedoch in Politik und Gesellschaft auf ungeahnte Schwierigkeiten. So sind denn die auf den Standort Deutschland wirkenden Belastungen auf wirtschafts- und gesellschaftspolitischer Ebene im Wesentlichen erhalten geblieben.

Ähnlich verhält es sich mit den Standortfaktoren, hier wurden wichtige Hausaufgaben nicht gemacht. Die Reform des Steuer-, Renten- und Gesundheitssystems ist seit Jahren überfällig. Die Pisa-Studie hat drastisch gezeigt, dass auch im Land der Dichter und Denker Bildung nicht an Bäumen wächst, sondern richtig organisiert sein muss. Seit der Bundestagswahl 2002 befindet sich das Land in einer Lähmung, weil Dauerkampfkampf zu Konzeptionslosigkeit führt. Auch hier offenbart sich Reformbedarf in unserem politischen System.

Die Diagnose ist vielfach gestellt. Therapievorschläge gibt es in ausreichender Zahl. Jetzt ist zügiges Handeln angesagt, wenn wenigstens die bescheidenen Prognosen des Jahreswirtschaftsberichtes der Bundesregierung für 2003 erreicht werden sollen. Sollte die reale Entwicklung im laufenden Jahr allerdings ähnlich stark hinter den Prognosen zurückbleiben wie im vergangenen, dann müssen wir uns auf eine noch viel ernstere Situation einstellen. Zunächst einmal haben wir allerdings alle ungelösten Probleme in die neue Legislaturperiode verschoben, eine in der deutschen Politik nicht unbekannt Übung mit immer gravierenderen Folgen.

Auch die Technischen Überwachungsvereine (TÜV) haben – wenn auch mit einiger Verzögerung – die wirtschaftlichen Folgen dieser Entwicklung zu spüren bekommen, sie aber bislang gut gemeistert. Mit einer nahezu stabilen Beschäftigtenzahl von rd. 25.000 Mitarbeitern konnten sie im Berichtsjahr den Umsatz auf 2,3 Mrd. € leicht steigern.

Sicherheit ist in Zeiten politischer und ökonomischer Krisen ein wichtiges Thema. Für die TÜV stand im Berichtsjahr wieder die Sicherheit in technischen Bereichen zum Schutz von Leib und Leben und zur Erhaltung der Sachgüter im Mittelpunkt ihrer Arbeit. Beherrschendes Thema für den Verband war die Betriebssicherheitsverordnung, die im Juni 2002 vom Bundesrat verabschiedet wurde und zum 1. Januar 2003 in Kraft getreten ist. Eine Vielzahl von Einzelverordnungen für überwachungsbedürftige Anlagen wurde überarbeitet und mit den europäischen Arbeitsschutzanforderungen gemeinsam in ein neues Paket geschnürt.

Zusammen mit der Novellierung des Gerätesicherheitsgesetzes im Jahre 2000 ist damit für die Technischen Überwachungs-Vereine auch im Bereich der überwachungsbedürftigen Anlagen die Zeit des Regionalprinzips bald Geschichte. Die TÜV haben sich bereits auf diese Herausforderungen vorbereitet und sehen vor allem die positiven Effekte, die der Wettbewerb auf dem Prüfmarkt bedeutet. Dennoch, es gibt Grundprinzipien der Technischen Überwachung, die es standhaft zu verteidigen gilt: So wird es mit uns keine Abkehr vom sogenannten „Third-Party-Prinzip“ geben. Prüfung und Betrieb einer Anlage gehören in zwei verschiedene Hände. Nach diesem Grundsatz

hat die Technische Überwachung in Deutschland seit über 130 Jahren erfolgreich gehandelt.

Nach wie vor sind die TÜV wichtige Ansprechpartner in Fragen der Verkehrssicherheit. So unterstützt der VdTÜV aktiv das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bei der so dringend notwendigen Reform der Hauptuntersuchung. Viel mehr als noch vor zwanzig Jahren bestimmen elektronische Systeme die Sicherheit eines Fahrzeuges. Auch sie müssen zukünftig von den TÜV geprüft werden. Darüber hinaus gehören die Wirkungsprüfung für Stoßdämpfer und eine Verkürzung der Prüfzeiten von älteren Fahrzeugen zu unseren Empfehlungen.

Der TÜV Auto-Report 2003 stellt fest, dass viele Bürger am falschen Ende sparen und als Konsequenz 3,5 Mio. Autos mit erheblichen Mängeln auf unseren Straßen unterwegs sind. Diese vielen Autos bedeuten ein enormes Gefahrenpotenzial! Trotz der kontinuierlichen Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit und des veränderten Fahrverhaltens ist die Zahl der Unfallopfer auf deutschen Straßen zwar rückläufig, aber immer noch inakzeptabel hoch. Hier weitere nachhaltige Erfolge zu erringen, bleibt eines der wichtigsten Ziele unserer erfolgreichen Arbeit in der Verkehrssicherheit.



# VdTÜV-Geschäftsführung

## Technische Überwachung im Zeichen des Strukturwandels

### VdTÜV-Mitgliederversammlung

Die 53. ordentliche Mitgliederversammlung des Verbandes fand auf Einladung des TÜV Rheinland Berlin Brandenburg am 15. Mai 2002 in Berlin statt. Der Vorsitzende des VdTÜV-Vorstandes, Prof. Bruno O. Braun, begrüßte die anwesenden Vertreter der Technischen Überwachungs-Vereine, der Technischen Prüfstelle Hamburg sowie der Industriemitglieder. Er stellte die Beschlussfähigkeit des Gremiums fest. Alle 15 Mitglieder des Verbandes waren satzungsgemäß stimmberechtigt vertreten.

Prof. Braun gab anschließend einen kurzen Abriss über die Geschichte der Deutschen Hauptstadt, die diese Funktion seit dem Beschluss des Deutschen Bundestages vom 20. Juni 1991 über den Umzug von Parlament und Regierung wieder bekleidet. Er stellte fest, dass dieser Beschluss inzwischen im Wesentlichen vollzogen ist. Die meisten Ministerien haben sich planmäßig in Berlin etabliert, und es steht zu erwarten, dass sich die noch in Bonn verbliebenen Ressorts und Ressortteile letztlich alle in Berlin wiederfinden werden. Schon deshalb messe er dem Aufbau des Hauptstadtbüros des Verbandes ganz besondere Bedeutung bei.

*Ein Prototyp des neuen Maybach absolvierte den TÜV-Crashtest erfolgreich. (DaimlerChrysler AG)*



Der Vorsitzende berichtete sodann über die wesentlichen personellen Veränderungen im Mitgliederkreis seit der Mitgliederversammlung im Mai 2001 in Kaiserslautern.

### Mitgliederstand

Die Mitgliederzahl des Verbandes blieb im Berichtsjahr konstant. Dem VdTÜV gehören zu Beginn des Jahres 2003 zehn Mitglieder aus der Gruppe der Technischen Überwachungs-Vereine, der Landesbetrieb Verkehr/Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr der Freien und Hansestadt Hamburg (TP Hamburg) und die vier Industriemitglieder BASF AG, Bayer AG, Buna Sow Leuna Olefinverbund GmbH und Infracor GmbH an (Vergleiche dazu ausführlich das Faltblatt „Wer · Wo · Was beim VdTÜV“ in der vorderen Umschlagseite dieses Geschäftsberichtes).

### VdTÜV-Präsidium

Das VdTÜV-Präsidium trat im Berichtsjahr turnusgemäß zu drei Sitzungen zusammen. Im Mittelpunkt der Beratungen standen Fragen einer noch engeren Kooperation der einzelnen Mitglieder, insbesondere auch im Bereich der Pressearbeit und Informations-tätigkeit, sowie die Begleitung der Arbeiten der Leitstelle Anlagentechnik an der Betriebs-sicherheitsverordnung.

Weitere Beratungsthemen im Präsidium waren schließlich die Weiterentwicklung des Verbandes sowie seine personelle Situation.

### VdTÜV-Vorstand

Der Vorstand trat im vergangenen Jahr zu ebenfalls drei Sitzungen zusammen. Beherrschendes Thema waren hier die Entwicklung der Betriebssicherheitsverordnung und die künftigen Rahmenbedingungen für die Technischen Überwachungs-Vereine im Bereich der überwachungsbedürftigen Anlagen. Der Vorstand ist zur Erhaltung des hohen Sicherheitsniveaus darum bemüht, hohe Voraussetzungen für die Akkreditierung der künftig



*Diese neu eröffnete Kreuzeck-Seilbahn in Garmisch-Partenkirchen ist nach umfangreichen TÜV-Prüfungen zum Betrieb freigegeben worden. (TÜV Süddeutschland)*

im Markt agierenden Überwachungsorganisationen durchzusetzen.

Mit Sorge hat der Vorstand die schleppende Behandlung des Antrags zur Anpassung der Gebührenordnung für den Bereich der überwachungsbedürftigen Anlagen zur Kenntnis genommen. Die damit verbundenen finanziellen Belastungen sind inzwischen zu einer echten Gefahr für die Arbeitsplätze in diesem Tätigkeitsfeld geworden. Der Vorstand hat deshalb die VdTÜV-Gebühren-Kommission gebeten, ihre Anstrengungen in diesem Felde zu verstärken.

Weitere Themen der Vorstandsberatung waren die Vereinbarungen zur TÜV-Konvention, die Gestaltung der Akkreditierungsvoraussetzungen für die künftige Zulassung von Überwachungsorganisationen sowie Fragen der Dateiführung über die überwachungsbedürftigen Anlagen. Schließlich beriet der Vorstand über die Ausrichtung des Verbandes vor dem Hintergrund der künftigen Marktöffnung.

### VdTÜV-Geschäftsstelle

Ende des Jahres 2002 beschäftigte der Verband 30 (Vorjahr 35) Mitarbeiter/innen. In dieser Zahl nicht enthalten sind fünf weitere

Mitarbeiter/innen, die aufgrund von Geschäftsbesorgungsverträgen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit bzw. dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit in der Geschäftsstelle des Umweltgutachterausschusses bzw. des Deutschen Dampfkesselausschusses angestellt sind. Die Ausgaben des Verbandes betragen 5,8 Mio. € im Kalenderjahr 2002 (im Vorjahr 5,7 Mio. €).

### Der VdTÜV gibt vielfältige Literatur heraus

Sowohl für Hersteller, Betreiber und Behörden als auch für die Sachverständigen der Technischen Überwachung bilden die technischen Regelwerke der bisherigen amtlichen Ausschüsse nach dem Gerätesicherheitsgesetz eine wichtige Arbeitsunterlage. Solche Regelwerke sind vorhanden für Dampfkessel, Druckbehälter, Druckgase, Aufzüge, brennbare Flüssigkeiten, Acetylenanlagen und Calciumcarbidlager, sowie für Gashochdruckleitungen. Der VdTÜV gibt sie als Loseblattsammlungen, als Taschenbücher und teilweise als elektronisches Medium (CD-ROM) heraus (s. Anhang 4).

Aufgrund der zum 1. Januar 2003 in Kraft getretenen Betriebssicherheitsverordnung und der als Folge aufgelösten amtlichen Ausschüsse werden die Arbeiten an den vorstehenden Regeln nicht mehr fortgesetzt. Sie gelten für die betrieblichen Belange jedoch so lange weiter, bis sie durch neue technische Regeln, die der Ausschuss für Betriebssicherheit aufstellen soll, abgelöst werden. Auch hier wird der VdTÜV zusammen mit den Mitgliedern sein Fachwissen einbringen.

Erwähnt werden muss auch das seit Oktober 2000 vom VdTÜV herausgegebene AD 2000-Regelwerk. Es ist Nachfolger der bisherigen AD-Merkblätter, wird von den AD-Verbänden erarbeitet und ist für Druckbehälter und Rohrleitungen zugeschnitten auf die seit dem 29. Mai 2002 allein verbindliche Druckgeräte-Richtlinie (RL 97/23/EG) für die Beschaffenheit von Druckgeräten.

*Ultraschallprüfung  
an einem Lichtmast  
(TÜV Rheinland Berlin  
Brandenburg)*



Eine weitere wichtige Gruppe technischer Unterlagen des VdTÜV sind die Merkblätter, Werkstoffblätter, Kennblätter für Schweißzusätze und Bauteilprüfblätter, außerdem die TÜV-Lehrbücher. In den VdTÜV-Merkblättern finden die Ergebnisse der Fachausschusstätigkeit oder Vereinbarungen mit anderen Verbänden zu speziellen Prüffragen Niederschlag; sie sind oftmals Vorläufer von anderen übergeordneten technischen Regeln. Die VdTÜV-Werkstoffblätter und die VdTÜV-Kennblätter für Schweißzusätze (auf CD-ROM) enthalten Angaben über Analysewerte und zeigen dem Verwender die spezifischen Werkstoffeigenschaften bzw. die Einsatzbereiche auf. Bei den VdTÜV-Bauteilprüfblättern handelt es sich um zusammengefasste Gutachten über sicherheitstechnische Ausrüstungsteile, beispielsweise Sicherheitsventile, Wasserstandregler, Strömungssicherungen usw. Die TÜV-Lehrbücher sind praxisbezogene Handbücher für Unternehmen bzw. deren Mitarbeiter auf den Gebieten des Gefahrguttransports, der Ver- und Entsorgung, für Spediteure, für Berufskraftfahrer u. a. m.

Im Springer-VDI-Verlag schließlich erscheint monatlich die Zeitschrift TÛ, bei der der VdTÜV als Herausgeber zeichnet und die kompetent über Fragen der Sicherheit, der Zuverlässigkeit und des Umweltschutzes in Wirtschaft und Verkehr berichtet.

### **Der VdTÜV druckt und verlegt in eigener Regie**

Spezielle Objekte und einzelne Schriftenreihen, die sehr kurzfristig zu den Empfängern gelangen müssen oder die nur eine niedrige Auflage haben, fertigt und vertreibt der VdTÜV in eigener Regie. Dies gilt z. B. für die auf die Belange der TÜV-Sachverständigen zugeschnittenen TÜVIS-Prüfgrundlagen mit inzwischen 104 Bänden. Für diese Loseblattsammlungen haben wir in 2002 mehr als 240 Änderungsdienste hergestellt. Den geänderten Nutzungsbedürfnissen und den heutigen Möglichkeiten der Kommunikationstechnik folgend, ist der VdTÜV zur Zeit mit der Herausgabe der TÜVIS-Prüfgrundlagen auf Datenträger befasst. Es gibt sie inzwischen für die Fachgebiete Kerntechnik sowie Aufzüge; weitere werden im Laufe des Jahres 2003 folgen.

Eine Publikation des VdTÜV, die nicht ausschließlich mit Technik zu tun hat und die der VdTÜV selbst verlegt, ist die Schriftenreihe Recht & Technik. In dieser Reihe werden nach Bedarf Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen usw. veröffentlicht, die allgemeine oder spezielle Rechtsfragen der Technischen Überwachung behandeln.

### **Gebühren und Entgelte**

Der VdTÜV hatte im Dezember 2001 beim Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) eine weitere Anhebung der Gebühren für überwachungsbedürftige Anlagen von 6 % zum 1. April 2002 beantragt. Die eingeschalteten Bundesländer hatten sich bis Ende April fast ausnahmslos für den beantragten Erhöhungssatz ausgesprochen, so dass mit einem Inkrafttreten der Gebühren Mitte des Jahres 2002 gerechnet werden

konnte. Vor einer Fortsetzung des Verfahrens verlangte das BMWA allerdings von den Aufsichtsbehörden die testierten Zahlen aller Überwachungsorganisationen für das Jahr 2001. Die letzten Testate lagen dem BMWA erst Anfang Oktober 2002 vor.

Wegen der ab dem 1. Januar 2003 in Kraft tretenden Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) verlangte das BMWA nunmehr eine Anpassung der Kostenverordnung an die neue Rechtslage. Insbesondere sollten neue Prüftatbestände wie z. B. die Anlagenprüfung, Gesamtanlagenprüfung und die Überprüfung der Ermittlung der Prüffristen in die Kostenverordnung aufgenommen werden. Nicht unter den Geltungsbereich der BetrSichV fallende Prüfungen, z. B. Fernleitungen, sind zu streichen.

Der Verband hat kurzfristig dem BMWA einen auf die Betriebssicherheitsverordnung abgestellten Entwurf der Kostenverordnung übermittelt. Wegen der zahlreichen sachlichen und strukturellen Änderungen will das BMWA diesen Entwurf zunächst mit den Ländern abstimmen. Bei Redaktionsschluss stand noch nicht fest, wann die Kostenverordnung in den Bundesrat eingebracht und verabschiedet wird. Der Verband hat das BMWA mehrfach auf die finanziellen Auswirkungen der zeitlichen Verzögerung hingewiesen.

Im Verkehrsbereich sind die Gebühren für mehrere Arbeitsgebiete seit mehr als drei Jahren unverändert geblieben. Die letzte Anhebung der Grundgebühren bei Typprüfungen sowie die Rahmensätze bei Abgasuntersuchungen datieren sogar aus dem Jahr 1992. Anhand der testierten Betriebsergebnisse für das Jahr 2001 sahen sich die Technischen Überwachungs-Vereine veranlasst, für die Gebiete Fahrerlaubnis, Typprüfungen, Abgasuntersuchung und Medizinisch-Psychologische Untersuchungen Anfang 2003 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Gebührenerhöhungen von durchschnittlich 9,5 % ab dem 1. Juli 2003 zu beantragen. Der Bund/Länder-Fach-

ausschuss Gebühren wird auf seiner Sitzung Anfang April 2003 den Gebührenantrag behandeln.

*Lutz K. Wessely*

*Peter Hebestreit*

*Hans-Joachim Ohde*

*Clemens Rolfes*

## Sicherheit und Umweltschutz haben eine Lobby

### Was ist Lobbyismus und wie ist er entstanden?

Lobbyismus ist so alt wie die Ausübung von Macht. Seit die Menschen mehr oder weniger freiwillig anderen Menschen das Recht überlassen, ihre Geschicke zu lenken, gibt es auch die Erkenntnis, dass derjenige, der die Entscheidungen zu treffen hat, niemals alle dafür nötigen Informationen besitzt. Wer sich früher als Abgesandter bestimmter Interessensgruppen bei Hofe tummelte – und dort versuchte, so nah wie möglich in den engeren Kreis des Herrschers vorzudringen – verlegte später seinen Wirkungsbereich in die Eingangshalle (Lobby) der freigewählten Parlamente. Denn auch wenn nun das Volk der Souverän war, konnte ein Abgeordneter nicht alles wissen: Ein fairer Handel entstand, bei dem der Abgeordnete Fachwissen erhielt und der Lobbyist die Möglichkeit, die Parlamentsentscheidungen nach seinen Interessen zu beeinflussen. Sir Norman Foster hat bei der Umgestaltung des Berliner Reichstagsgebäudes diese angelsächsische Tradition aufgegriffen und die große Wandelhalle um den Plenarsaal großzügig mit kleinen Treffpunkten und Sitzgruppen ausgestattet.

Längst ist die Lobby, in der sich die Interessensvertreter mit den Entscheidungsträgern treffen, größer als die Parlamentsgebäude. Die Lobby des Deutschen Bundestages umfasst ungefähr den historischen Stadtbezirk Berlin-Mitte mit seinen Ministerien, Abgeordnetenbüros, Firmensitzen, Verbändehäusern und Restaurants. Auch der VdTÜV hat hier in der Nähe des Bahnhofs Friedrichstraße seine Adresse, inmitten des politischen und kulturellen Zentrums der deutschen Hauptstadt.

### VdTÜV als Beispiel seriöser und wirkungsvoller Lobbyarbeit

Lobbyismus ist im Jahr 2002 nicht immer positiv in die Schlagzeilen gekommen. Vor allem die als „Lobbyismus“ angebotenen Dienstleistungen eines Frankfurter Bera-

tungsunternehmens stellten sich als zwielfachig heraus und kosteten einigen Politikern das Amt. Grund genug, um in die Offensive zu gehen: Bei einer öffentlichen Podiumsdiskussion, die im August 2002 zum Thema „Lobbyismus nach der Affäre Hunzinger“ von der dpa-Tochter „news aktuell“ organisiert worden war, hatte man dem VdTÜV die Rolle des Vertreters der ehrlichen Prinzipien zugeordnet: der Verband der Technischen Überwachungs-Vereine als Beispiel der – wenn auch öffentlich unspektakulären – im Stillen aber wirkungsvollen Lobbyarbeit.

In ihrer 130-jährigen Geschichte haben die Technischen Überwachungs-Vereine wertvolle Erfahrungen in allen Fragen der Sicherheit und des Umweltschutzes sammeln können. Durch viele Kontakte zu Abgeordneten und Mitarbeitern verschiedener Ministerien hilft unser Expertenwissen bei der Entscheidungsfindung in teilweise hochkomplexen Fragen. Gleichzeitig bietet sich dem VdTÜV die Möglichkeit, die Interessen seiner Mitglieder wir-



*Der Jahresempfang 2002 des VdTÜV in den historischen Sälen des Berliner Museums für Naturkunde fand reges Interesse. (Heckmann/Gritzner, Berlin)*

kungsvoll an der richtigen Stelle zu vertreten. In Gesprächsrunden, parlamentarischen Abenden und informellen Treffen wurden die Kontakte ausgebaut und für unsere Mitglieder neue Ansprechpartner aus Politik und Verwaltung gewonnen, wobei die enge Verbindung zwischen den Entscheidungszentren Brüssel und Berlin für den VdTÜV im Zentrum der Aufmerksamkeit steht.

chungs-Vereine sei unverändert der Auftrag, Leben, Umwelt und Sachgüter vor nachteiligen Auswirkungen der Technik zu schützen. Mit dem VdTÜV haben Sicherheit und Umweltschutz eine Lobby.

*Johannes Näumann*

### **Lobbyarbeit und Öffentlichkeitsarbeit mit gleichem Ziel**

Lobbyarbeit und Öffentlichkeitsarbeit sind eng verbunden. Mit zahlreichen Veranstaltungen ist der VdTÜV auf dem Berliner „Parkett“ vertreten. Die „TÜV-Foren für Sicherheit und Umweltschutz“ sind für ein interessantes Publikum bereits ein fester Bestandteil des Terminkalenders geworden. Fragen, die das gesamte und vielfältige Angebotspektrum der Technischen Überwachungs-Vereine betreffen, werden hier diskutiert, wobei vor allem das profunde Fachwissen der Referenten und die Möglichkeit einer aktiven Beteiligung des Zuhörerkreises geschätzt werden. Im Jahr 2002 konnten die TÜV auf den Berliner Foren ihre Kompetenz in den unterschiedlichsten Bereichen beweisen. Die Betriebssicherheitsverordnung war ebenso Thema wie die Frage nach Datensicherheit oder die Sicherheit von Kinderspielplätzen.

Ein gesellschaftlicher Höhepunkt des Jahres 2002 war zweifellos der TÜV-Jahresempfang. Der VdTÜV lud in die historischen Säle des Berliner Museums für Naturkunde und feierte mit über 300 Gästen aus Politik, Wirtschaft und Verbänden. In ihren Statements würdigten der Vorsitzende des VdTÜV, Prof. Bruno O. Braun, und der Parlamentarische Staatssekretär Stephan Hilsberg die Arbeit der Technischen Überwachungs-Vereine. Prof. Braun hob besonders die Fähigkeit der TÜV hervor, auf technologische und gesellschaftliche Entwicklungen stets mit kompetenten Konzepten zu reagieren und damit für die Zukunft bestens gerüstet zu sein; Leitmotiv der Technischen Überwa-

## Der Wandel des europäischen Rechtssetzungsprozesses und die besondere Rolle der organisierten Zivilgesellschaft – neue Chancen für die TÜV

### Ehrgeizige Ziele für den Wirtschaftsraum Europa

Auf der Frühjahrstagung des Europäischen Rates in Lissabon am 23./24. März 2000 haben sich die Staats- und Regierungschefs der EU-Mitgliedstaaten bekanntlich das ehrgeizige Ziel gesetzt, die Union bis zum Jahre 2010 „zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum in der Welt zu machen – einem Wirtschaftsraum, der fähig ist, ein dauerhaftes Wirtschaftswachstum mit mehr und besseren Arbeitsplätzen und einem größeren sozialen Zusammenhalt zu erzielen“. Der damit u. a. angestrebte Übergang zu einer „Informationsgesellschaft für alle“ sowie die Schaffung eines europäischen Raums der Forschung und Innovation wird seither seitens der Europäischen Kommission mit zahlreichen Initiativen und insbesondere dem kürzlich angelaufenen 6. Forschungsrahmenprogramm energisch vorangetrieben.

### Die besondere Rolle der organisierten Zivilgesellschaft

In Wahrnehmung ihrer Funktion als „Motor der Integration“ verlässt sich die Europäische Kommission jedoch bei der Vorbereitung ihrer Aktionen nicht mehr allein auf die bislang üblichen selektiven Konsultationsmechanismen, bei denen förmliche Anhörungsverfahren mit ausgewählten Kreisen im Vordergrund standen, sondern setzt vor

allem auf die extensive, transparente Rückkopplung politischer Entscheidungsprozesse mit der organisierten „Europäischen Zivilgesellschaft“. Die Schaffung einer auf entsprechende Internet-Portale gestützten „e-Kommission“, die mit dem „Kodex für gute Verwaltungspraxis“ eingeleitete Verwaltungsreform, die von der Kommission als Selbstverpflichtung proklamierte Entwicklung einer „dienstleistungsorientierten Kultur“ und die damit eng verbundene „Initiative zur interaktiven Politikgestaltung“ werden in den kommenden Jahren die politischen Mitwirkungsinstrumentarien aller EU-Bürger, aber primär auch die rechtsgestaltenden Einflussmöglichkeiten der Unternehmen sowie der an ihrer Seite streitenden Verbandslobbyisten nachhaltig steigern. Die Aktivierung aller betroffenen Rechtssubjekte und die von europäischen Vordenkern bereits propagierte Schaffung einer „Europäischen Privatrechtsgesellschaft“ wird damit sukzessive Realität, womit gemeint ist, dass der gesamte normative Ordnungsrahmen zunehmend unter Einbindung sowie Mitwirkung aller betroffenen Ebenen, der EU-Bürger, der Sozialpartner, der Nichtregierungsorganisationen (NRO), der regionalen bzw. lokalen Vertretungen in Form eines „Bottom-up“-Ansatzes, d. h. von „unten nach oben“ gestaltet wird.

Mit der intensivierten Konsultation der Europäischen Zivilgesellschaft wird der Entscheidungsprozess der demokratisch legitimierten Organe nicht ersetzt, sondern konstruktiv unter Integration einer weiteren tragenden Säule erweitert. Mit anderen Worten: im Zuge des erweiterten Geltungsanspruchs von Elementen partizipativer Demokratie wird das europäische Modell der repräsentativen Demokratie modifiziert.

Der verfassungsrechtlich geschützte Grundsatz der Privatautonomie sowie der experimentelle Ansatz „freiwilliger Selbstverpflichtungen“, d. h. zivilrechtlich von den relevanten Wirtschaftsteilnehmern unter Beachtung politischer Handlungsziele geschaffener Regelungsmodelle, wird somit der Intention nach sinnvoll ergänzt durch die unmit-

*In dieser sog. Absorber-Halle werden z. B. elektronische Geräte auf ihre elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) getestet. (CETECOM)*



Probenuntersuchung  
im Chemielabor  
(TÜV Thüringen)



telbare politische Einflussnahme aller europäischen Gesellschaftsakteure auf die Schaffung geeigneter legislativer und nicht-legislativer Ordnungsmodelle. Der hiermit verfolgte dezentrale, aktiv-partnerschaftliche Konzeptionsansatz unter maßgeblichem Rückgriff auf die kreativen Kräfte der zivilen Bürgergesellschaft wird auf der europäischen Bühne durch Anwendung des „offenen Koordinierungsverfahrens“ als Mittel zur Verbreitung bewährter Praktiken und zur Herstellung einer größeren Konvergenz effektiv flankiert. Der angestrebte gesellschaftliche Modernisierungsprozess, der für die Wettbewerbsfähigkeit Europas in einem zunehmend global-komplexen Beziehungsgeflecht unverzichtbar erscheint, wird durch das neu eingeführte „offene Koordinierungsverfahren“ dabei in der Weise unterstützt, dass die politischen Leitlinien und Ziele mit detaillierten Zeitplänen für ihre Realisierung festgelegt, regelmäßig überwacht, bewertet und einer kritischen Prüfung unterzogen werden.

Mittels eines umfassenden Dialogs zwischen den europäischen Institutionen und der Gesellschaft will die europäische Staatengemeinschaft ordnungspolitischen Fehlentwicklungen frühzeitig entgegensteuern und in Form des Benchmarking als besonders wirksam identifizierte Projekte, regulative Instrumentarien und Lösungsmodelle gezielt europaweit ausbauen. Der mit vorbezeichnetem Interaktionsmodell eingeleitete Gesellschaftswandel, bei dem alle Seiten voneinander lernen, trägt infolge der initiierten

Impulse der Zivilgesellschaft dem Subsidiaritätsprinzip in weitreichendem Umfang Rechnung und impliziert einen umfassenden europäischen Demokratisierungsprozess.

### Europäische Gesellschaftsakteure als mitgestaltende Verantwortungsträger

Die mit dem zuvor beschriebenen Wandel der europäischen Verfassungsrealität untrennbar verbundene Steigerung des individuellen Verantwortungsgrades aller europäischen Gesellschaftsakteure zwingt insbesondere dazu, sich offensiv den Anforderungen der wissensbasierten Gesellschaft und innovativer technologischer Entwicklungen zu stellen. Dabei gilt es in erhöhtem Maße, den nationalen Blickwinkel in Richtung Europa zu erweitern.

Konkret bedeutet dies, dass es für die Wirtschaftssubjekte nicht mehr opportun erscheint, auf europäische Vorgaben, seien dies beispielsweise EU-Richtlinien oder Verordnungen, mit zeitlich verzögerten Anpassungen ihrer nationalen und transnationalen unternehmerischen Aktivitäten lediglich passiv zu reagieren, sondern dass es vielmehr unumgänglich ist, die unternehmerischen Interessen in Brüssel aktiv mitgestaltend einzubringen. Daraus ergibt sich primär die Chance und Notwendigkeit, an den auf europäischer Ebene geführten offenen Diskussionen über geplante oder zukünftige Legislativmaßnahmen mit hohem Engagement und hinlänglicher Sachkenntnis umfänglich, d. h. vor allem auch initiativ mitzuwirken. Dies setzt voraus, dass sich die Unternehmen in enger Koalition mit ihren Verbänden unter Einsatz moderner Informations-/Kommunikationsmedien sowie hinreichender finanzieller und personeller Ressourcen einen angemessenen sachthemenständigen Kenntnisstand verschaffen und konsequent ausloten, in welchen Bereichen legislativer Handlungs- bzw. Anpassungsbedarf besteht. Neueste EU-Informationen aus gesicherter Quelle bieten somit die Basis verantwortlichen Handelns der Unternehmen im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Reformprozess.

## Der VdTÜV als Informationsquelle

In angemessener Reaktion auf den zuvor beschriebenen Wandel des europäischen Ordnungsrahmens erscheint es zur Vorbereitung lobbyistischer Aktionen aus Verbandsperspektive wichtiger denn je, die Mitglieder über aktuell in Brüssel diskutierte Themen, potentiell aus europäischen Legislativakten erwachsende neue Geschäftsfelder, die Vorstellungen der übrigen Marktteilnehmer sowie zukünftige sektorübergreifende Gestaltungstendenzen ständig „up-to-date“ zu halten, um rechtzeitig pro-aktiv unter Berücksichtigung der unternehmerischen Interessen an der Entwicklung geeigneter Problemlösungskonzepte mitzuwirken. Der Verband der Technischen Überwachungs-Vereine trägt dieser Anforderung gezielt dadurch Rechnung, dass er die zentralen Entscheidungsträger seiner Mitglieder mit den „VdTÜV-Nachrichten zur Information der TÜV-Geschäftsführungen“ wöchentlich über die europäischen Diskussionsbrennpunkte informiert und damit die in den „GF-Nachrichten“ regelmäßig einfließenden Berichte aus der VdTÜV-Gremienarbeit auf nationaler oder internationaler Ebene sinnvoll ergänzt.

Die im abgelaufenen Geschäftsjahr gelieferten GF-Beiträge indizieren das Bestreben, sich ständig am Puls europäischer Schlüsselthemen zu bewegen: der Review of the New Approach, die Beseitigung der Handelshemmnisse im Europäischen Dienstleistungssektor, das Satellitennavigationssystem Galileo, der Ausbau regenerativer Energiequellen einschließlich der (Off-Shore-)Windenergie, der Emissionshandel, das 6. Forschungsrahmenprogramm, Nanotechnologie und Biotechnologie, die Revision der Maschinenrichtlinie, die Novellierung der Rechtsvorschriften für Großfeuerungsanlagen, die Sicherheit in Straßentunneln, die Verbesserung des Fußgängerschutzes, die europäische Normung im Dienste der Nachhaltigkeit sowie die Wahrnehmung der sozialen Verantwortung von Unternehmen (CSR) sollen hier als „Schlaglichter“ nur exemplarisch aufgeführt werden.

Die mit der sorgfältigen Aufspürung TÜV-relevanter Rechtsentwicklungen und gesellschaftspolitischer Strömungen verbundenen VdTÜV-internen Recherchemechanismen und die daraus resultierende hohe Informationsqualität sind für die Reputation des VdTÜV, das operative Geschäft der Mitglieder, das internationale Image der weltbekannten Marke „TÜV“ und die Identifikation von Zukunftsmärkten unverzichtbar. Die effektive, auf breitem Erfahrungsschatz basierende Informationsanalyse unter Rückgriff auf persönliche Kontakte der VdTÜV-Referenten zu externen Verbandskollegen, Europaparlamentariern und Europäischer Kommission zählt folgerichtig zu den zentralen Verbandsfunktionen. Die GF-Nachrichten und damit korrespondierend der umfangreiche VdTÜV-Dokumentationsdienst, der alle relevanten nationalen und europäischen Legislativdokumente integriert, bieten für die Verbandsmitglieder eine wertvolle Arbeitshilfe und dienen der Wissenstransformation sowie der nachfolgenden Koordinierung der Geltendmachung ihrer gemeinsamen geschäftspolitischen Interessen auf europäischem Parkett.

Den Technischen Überwachungs-Vereinen steht der VdTÜV somit zugleich als „europäisches Sprachrohr“ und kompetente Informationsquelle zu Diensten. Durch die GF-Nachrichten versetzt der Verband seine Mitglieder rechtzeitig in die Lage, als verantwortungsbewusster, mit umfänglichen Europa-Informationen versorgter Aktivposten der europäischen Zivilgesellschaft auf die Entwicklung der Prüf- und Zertifizierungsmärkte sowie das zukünftige europäische Sicherheitsniveau in guter Tradition maßgeblich Einfluss zu nehmen. Die signifikante Resonanz und bereichsübergreifende Zustimmung, die der Verband für seine umfangreichen Informationsdienstleistungen von Seiten der Mitglieder erhält, motiviert sein mit der Informationsbeschaffung betrautes Mitarbeiterteam und bildet zugleich die Basis für die Fortführung seiner erfolgreichen Informationsarbeit.

*Rainer Gronau*

## Der VdTÜV mit repräsentativer Adresse in der Europäischen Hauptstadt



*Eingangsbereich zum renommierten Maison de l'Economie européenne, in dem auch das neue Brüsseler Büro des VdTÜV seinen Sitz hat (VdTÜV)*

### Neues Büro in einem Brüsseler Verbändehaus

Die Auflösung der Bürogemeinschaft von VdTÜV und AUMA in Brüssel gab den Anstoß für die Suche nach einer neuen Bürolösung. Nach intensiver Recherche und mit ein wenig Glück ist es dem VdTÜV auf dem äußerst angespannten Immobilienmarkt in Brüssel gelungen, ein neues Büro in einem Verbändehaus in sehr guter Lage zu finden. Der Umzug der VdTÜV-Repräsentanz bei der Europäischen Union fand dann im Sommer des Berichtsjahres statt.

Das Verbändehaus „Maison de l'Economie européenne“ mit repräsentativer Adresse liegt mitten im „quartier européen“, in unmittelbarer Nachbarschaft zur Ständigen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei der Europäischen Union. Sämtliche Institutionen der Gemeinschaft sowie das CEOC-Büro sind leicht zu Fuß zu erreichen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Besprechungen mit bis zu 50 Teilnehmern direkt im Hause abzuhalten.

Eine sehr gute Verkehrsanbindung und die Nähe zu anderen Verbänden runden die Vorzüge des neuen Büros ab. Nicht zuletzt

im Hinblick auf die EU-Erweiterung und die damit zu erwartenden engeren Verhältnisse in Europas Hauptstadt hat der Verband der Technischen Überwachungs-Vereine mit dieser strategischen Standortentscheidung sehr gute Voraussetzungen für seine künftige Arbeit auf europäischer Ebene geschaffen.

### Beispiele für Kontakte und Themen: Maschinenrichtlinie, ...

Auch im Jahr 2002 ist es dem VdTÜV gelungen, seine guten Kontakte zu den politischen Entscheidungsträgern der Europäischen Union zu pflegen und noch weiter auszubauen.

Für die Technischen Überwachungs-Vereine ist beispielsweise die Revision der EU-Richtlinie für Maschinen 98/37/EG nach wie vor von besonderer Bedeutung. Ursprünglich sollte die im Januar 2001 begonnene Überarbeitung lediglich mehr Klarheit und eine bessere Abgrenzung zu anderen Richtlinien herstellen; mittlerweile ist daraus eine komplette Überarbeitung geworden und erfordert daher von Verbandsseite große Aufmerksamkeit sowie die Kontaktpflege zu den entsprechenden politischen Akteuren.

So trafen sich Mitte des Jahres Vertreter der VdTÜV-Kommission Europafragen am Rande einer ihrer Sitzungen mit dem Berichterstatter Rainer Wieland (MdEP) in Brüssel, um mit ihm den aktuellen Stand sowie die TÜV-relevanten Eckpunkte zur Novellierung der Maschinenrichtlinie zu besprechen. Die VdTÜV-Vertreter begrüßten die Auffassung des Abgeordneten, wonach die CE-Kennzeichnung kein Qualitätszeichen für den Verbraucher sei und die EU-Kommission keine Veranlassung habe, durch den Hinweis auf einen Leitfaden freiwillige Prüfzeichen wie z. B. die TÜV-Prüfzeichen in Deutschland zu schwächen.

Die Verhandlungen zur Novellierung der Maschinenrichtlinie sind zwischenzeitlich ins Stocken geraten. Mit der zweiten Lesung rechnet das Büro des Berichterstatters nicht vor Ende 2003.

### **... Review of the New Approach ...**

In engem Zusammenhang und für die TÜV von bedeutender Relevanz steht derzeit der „Review of the New Approach“ (Neuer Ansatz). Die Europäische Kommission führte hierzu 2001 eine Umfrage durch. Der VdTÜV hatte im Rahmen der Beantwortung die Position der Technischen Überwachungs-Vereine kommuniziert. Darüber hinaus suchte der Verband den Kontakt mit dem Verfasser der Mitteilung an den Rat und das Parlament, um in persönlichen Gesprächen die Position der TÜV insbesondere im Hinblick auf die CE-Kennzeichnung und die Bedeutung der unabhängigen Drittstellen in den politischen Willensbildungsprozess einzubringen.

Es zeichnet sich mittlerweile ab, dass es innerhalb der EU-Kommission Bestrebungen gibt, über alle Richtlinien des Neuen Ansatzes hinweg zentrale Aspekte der Konformitätsbewertung einheitlich im Rahmen einer Richtlinie oder eines Standard-Artikels neu zu regeln. Es wird damit gerechnet, dass die Europäische Kommission die Mitteilung zum „Review of the New Approach“ in der Mitte des Jahres vorlegen wird. Der „Review of the New Approach“ wird auch künftig für den Verband ein zentrales europapolitisches Thema bleiben, das es aufmerksam zu verfolgen gilt.

### **... sowie Produktsicherheit**

Ende 2002 hatte der VdTÜV erneut eine Sitzung der VdTÜV-Kommission Europafragen zum Anlass genommen, in Berlin politische Entscheidungsträger einzuladen, darunter auch Vertreter der EU-Kommission, um mit ihnen Fragen der Produktsicherheit zu diskutieren, auf die Expertise der Technischen Überwachungs-Vereine hinzuweisen und sich als kompetenten Partner im Rahmen der politischen Willensbildung den politischen Akteuren anzubieten.

*Daniel Pflumm*

# Zertifizierung

## Die Zulässigkeit privater Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung – ein europäischer „Dauerbrenner“!

### Das „neue Konzept“ (New Approach)

In der Europäischen Gemeinschaft wurden seit der grundlegenden Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine „neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung“ und im Anschluss an den richtungsweisenden „Modulbeschluss“ vom 21. Dezember 1989 bis heute mehr als 20 Einzelrichtlinien für bestimmte industriell gefertigte Produkte erlassen und in nationales Recht umgesetzt. Diese Richtlinien dienen der sukzessiven Annäherung einschlägiger produktbezogener nationaler Rechtsbestimmungen mit dem Ziel, aus der Unterschiedlichkeit mitgliedstaatlicher Vorschriften erwachsende Handelshemmnisse abzubauen und damit die Funktionsfähigkeit des Binnenmarktes sowie den freien Warenverkehr zu fördern.

Die mit dem „neuen Konzept“ angestrebte Harmonisierung der Rechtsvorschriften beschränkt sich auf die Festlegung der „wesentlichen Anforderungen“, denen in der Gemeinschaft in den Verkehr gebrachte Produkte genügen müssen, um dort ungehindert zu zirkulieren. Die nach dem neuen Konzept verfassten Richtlinien sehen vor, dass der Hersteller die alleinige und unmittelbare Verantwortung für die Konformität seines Produktes mit den anwendbaren Richtlinien trägt, d. h. vor allem für die Übereinstimmung des Erzeugnisses mit den dort festgelegten Sicherheitsanforderungen. Insbesondere hat der Hersteller für eine ordnungsgemäße Konformitätsbewertung nach den relevanten Richtlinienbestimmungen und den dort produktspezifisch zur Auswahl gestellten Verfahren einzustehen.

Im Verantwortungsbereich des Herstellers liegt zudem inhaltlich sämtlicher New-Approach-Richtlinien hinsichtlich der davon tangierten Produkte zwingend die Anbringung der sog. CE-Kennzeichnung. Mit dieser wird seitens des Herstellers im Wege der Selbstzertifizierung die Konformität seines Erzeugnisses mit den grundlegenden Anforderungen und die Einhaltung der einschlägi-

gen Konformitätsbewertungsverfahren erklärt. Um Missverständnissen im Keim vorzubeugen: es handelt sich bei der vorgeschriebenen Herstellererklärung um eine mehr oder minder glaubwürdige Behauptung des Herstellers, die in der Praxis allzu oft leider nicht den – spätestens im Rahmen der Marktaufsicht ans Licht tretenden – Tatsachen entspricht. Anders gewendet: die CE-Kennzeichnung besagt zwar, dass der Hersteller damit gegenüber den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Konformität seines Erzeugnisses mit den einschlägigen grundlegenden Anforderungen anzeigt. Sie enthält jedoch keinerlei Garantie für die Konformität des Produkts mit den grundlegenden Anforderungen bzw. die Einhaltung der in den Richtlinien festgelegten Schutzzielvorgaben.

### Freiwillige Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung sind grundsätzlich zulässig!

Alle nach dem neuen Konzept erlassenen Richtlinien enthalten Regelungen zur Zulässigkeit der Anbringung sonstiger Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung. Mit zum Teil wörtlich mehr oder weniger divergierenden Formulierungen wird in den New-Approach-Richtlinien festgelegt, dass sonstige Prüfzeichen ohne Beeinträchtigung der Sichtbarkeit und Lesbarkeit der CE-Kennzeichnung grundsätzlich neben dieser aufgebracht werden dürfen und nur ausnahmsweise, nämlich dann verboten sind, wenn sie geeignet sind, Dritte hinsichtlich der Bedeutung (und/oder des Schriftbildes) der CE-Kennzeichnung in die Irre zu führen.

### Der Irrweg der Europäischen Kommission

Trotz dieser prinzipiell eindeutigen, legislativ abgesicherten Regelung unternimmt die Europäische Kommission fortlaufend und unter Missachtung geltenden Europarechts den beharrlichen Versuch, sich an die Stelle des Europäischen Gesetzgebers sowie der zur abschließenden Rechtsinterpretation

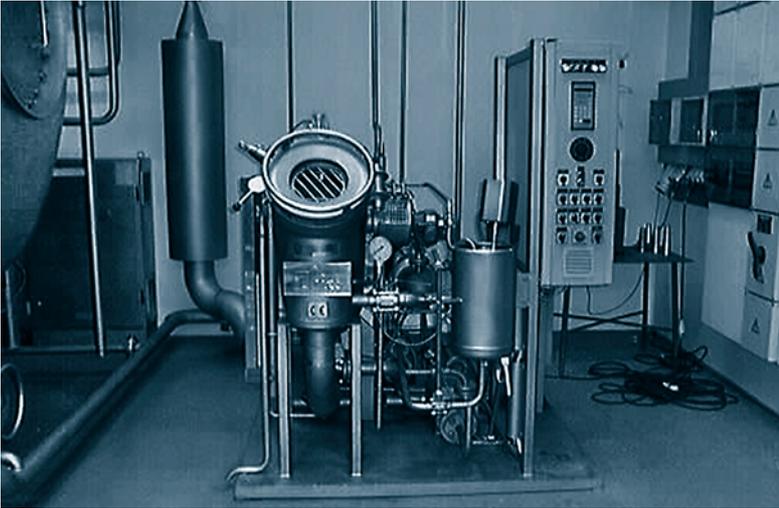
befugten Gerichte zu setzen, indem sie anlässlich relevanter Legislativinitiativen, bei offiziellen Verlautbarungen und im sog. Blue Guide, dem bekannten Leitfaden für die Umsetzung der nach dem neuen Konzept verfassten Richtlinien, mit mehr oder minder subtilen Formulierungen eine weitreichende Irreführungsfahr durch private Prüfzeichen heraufbeschwört. Die Kommission vertritt dabei zentral die apodiktische, aus den relevanten Textpassagen der EU-Richtlinien keineswegs abzuleitende Ansicht, dass zusätzliche Prüfzeichen nur dann zulässig seien, wenn sie gegenüber der CE-Kennzeichnung einen „zusätzlichen Nutzen“ (added value) haben. Der vom europäischen Gesetzgeber bewusst inhaltlich ausgerichtete, einer juristischen Betrachtung zugängliche Bewertungsmaßstab „Irreführung über die Bedeutung“ gerät durch Rückgriff auf den zweckgerichteten Terminus „Nutzen“ zunehmend in den Diskussionshintergrund. Das freiwillige Prüfzeichen soll auf diese Weise zum leichteren Angriffsziel werden, denn der Nutzen eines Prüfzeichens ist in stärkerem Maße einer kontroversen Diskussion zugänglich als die objektiv nachweisbare Bedeutung eines Prüfzeichens!

Im Blue Guide wird konkretisiert, dass ein zusätzlicher Nutzen nur dann vorliege, wenn die freiwilligen Prüfzeichen „die Konformität mit Zielen zum Ausdruck bringen, die sich von den Zielen der CE-Kennzeichnung unterscheiden (z. B. indem sie auf Umweltaspekte abstellen, die in den geltenden Richtlinien nicht berücksichtigt sind)“. In ihrem öffentlichen Konsultationsdokument vom 31. Dezember 2001 zur Vorbereitung des Review of the New Approach fordert die Kommission mit gleicher Stoßrichtung, die Kriterien für die Vergabe privater Prüfzeichen müssten über die grundlegenden Anforderungen, harmonisierten Normen und/oder die in den anzuwendenden Richtlinien geforderten Konformitätsbewertungsverfahren hinausgehen. Inhaltlich eines jüngst veröffentlichten Interviews wird seitens eines verantwortlichen Vertreters der Kommission deren Position mit der nachfolgenden These provokant zu-

gespitzt: „Wenn ein anderes Prüfzeichen ähnliches aussagt wie die CE-Kennzeichnung, steht es in Konflikt mit der EG-Richtlinie, auch wenn die Prüfung von einem unabhängigen Dritten vorgenommen wurde“. Die Kommission strebt damit augenscheinlich an, bei der Vergabe freiwilliger Prüfzeichen nicht länger die Bezugnahme auf grundlegende Sicherheitsaspekte zu akzeptieren, sondern allenfalls noch die in den EU-Richtlinien weitgehend ausgeblendet, tendenziell zweitrangigen Produkthaspekte wie z. B. „Ergonomie/Komfort“ oder „Haltbarkeit“ als Gegenstand der ergänzenden Third-Party-Prüfung anzuerkennen.

Die „zusätzliche Funktion“, welche die Kommission als unverzichtbare Prämisse für ein zulässiges Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung erachtet, wird damit substantiell übermäßig eingengt. Sobald ein freiwilliges Prüfzeichen zum Ausdruck bringt, dass die zeichenvergebende Prüfinstitution auch materielle Kriterien, d. h. Referenznormen oder andere normative Dokumente (z. B. nationale technische Normen und Spezifikationen) usw. geprüft hat, die im Rahmen der Ausfüllung der grundlegenden Anforderungen bereits zu berücksichtigen sind bzw. vom Hersteller nach seiner Einschätzung berücksichtigt wurden, wird das Prüfzeichen alleine durch diese partielle Überschneidung des materiellen Aussagegehalts seitens der Kommission als unzulässig erachtet, und zwar unabhängig von seinem sonstigen, darüber hinausgehenden inhaltlichen Aussagegehalt.

Ebenso will die Kommission allem Anschein nach auch grundsätzlich die Anwendung der in den relevanten New-Approach-Richtlinien z. T. alternativ vorgesehenen Konformitätsbewertungsverfahren (z. B. Baumusterprüfung mit Fertigungsstellenüberwachung als Alternative zum System der umfassenden Qualitätssicherung) als mögliche Prüfinstrumentarien bei der Vergabe freiwilliger Zeichen neben der CE-Kennzeichnung unterbinden. Diese unausgewogene, nicht zuletzt aus den Schwächen der CE-Kennzeichnung er-



*Mit CE-Kennzeichnung  
versehene Druckgerät-  
Baugruppe. In dieser Labor-  
anlage werden Stoffe auf  
ihre Eignung zum Einfärben  
getestet.  
(RWTÜV Systems GmbH)*

wachsende Rechtsinterpretation der EU-Kommission erweist sich jedoch als Irrweg.

### **Die Gesamtheit des Aussagegehalts freiwilliger TÜV-Prüfzeichen als wesentliches Abgrenzungskriterium**

Die Kommission verkennt offensichtlich, dass es bei dem in einzelfallabhängiger Beurteilung zu prüfenden Tatbestandsmerkmal „Irreführung über die Bedeutung der CE-Kennzeichnung“ einer differenzierten, exakt die jeweilige Symbolbotschaft vergleichenden Betrachtungsweise bedarf. Eine Überschneidung des Aussagegehalts in dem Sinne, dass im Rahmen der Vergabe des freiwilligen Prüfzeichens durch eine Prüfinstitution auch einzelne materielle Aspekte geprüft wurden, die bereits vom Hersteller im Rahmen der Konformitätsbewertung zu berücksichtigen sind, reicht bei verständiger Betrachtungsweise keineswegs aus, um eine Irreführung über die Bedeutung der CE-Kennzeichnung herbeizuführen. Denn nicht eine partielle inhaltliche Überschneidung des Aussagegehalts zweier voneinander unabhängiger Zeichen/Kennzeichnungen verwirrt ihre Adressaten, sondern ihre mangelnde Unterscheidungskraft unter wertender Berücksichtigung der Gesamtheit ihres jeweiligen Aussagegehalts.

Es ist daher grundsätzlich jeweils zu bestimmen, welchen Aussagegehalt das zu beurteilende freiwillige Prüfzeichen bzw. die CE-Kennzeichnung für sich betrachtet hat, und anschließend zu analysieren, ob eine Gegenüberstellung der Gesamtheit ihres jeweiligen Aussagegehalts zu dem Ergebnis führt, dass sich die nebeneinander stehenden Zeichen ihrem Bedeutungsgehalt nach substantiell und für Dritte hinreichend erkennbar unterscheiden. Der Aussagegehalt eines freiwilligen Prüfzeichens bzw. der CE-Kennzeichnung kann sich dabei abstrakt u. a. auf die Beantwortung folgender Fragen erstrecken: Wer ist Adressat des Zeichens, wer hat das Zeichen aufgebracht, in wessen Verantwortung wurde es aufgebracht, welche materiellen Prüfmaßstäbe wurden bei der Zeichenvergabe zu Grunde gelegt? Wurde eine unabhängige Drittstelle eingeschaltet?

### **Der Bedeutungsgehalt freiwilliger TÜV-Prüfzeichen**

Betrachtet man nun die nach den jeweiligen Prüf- und Zertifizierungsordnungen der Technischen Überwachungs-Vereine vorgesehenen allgemeinen Verfahrensgrundsätze sowie materiellen Anforderungen für die Vergabe eines neben der gesetzlich vorgeschriebenen CE-Kennzeichnung potenziell aufzubringenden freiwilligen TÜV-Prüfzeichens, so wird sehr schnell deutlich, dass sich der Aussagegehalt eines TÜV-Prüfzeichens stets substantiell in der Gesamtheit seines Aussagegehalts von der Bedeutung der CE-Kennzeichnung unterscheidet: Das TÜV-Prüfzeichen steht abweichend von der CE-Kennzeichnung insbesondere als Nachweis für die tatsächliche Einschaltung einer neutralen Drittstelle (TÜV), für die Freiwilligkeit der erfolgten Prüfung und Bewertung, eine in jedem Falle durchgeführte Baumusterprüfung, ergänzt durch eine regelmäßige Produktüberwachung im Rahmen der Fertigungskontrolle, eine eindeutige Bezeichnung der angewandten Kriterien/technischen Spezifikationen und eine klare namentliche Identifikation der das Prüfzeichen vergebenden Drittstelle (TÜV).

Darüber hinaus unterscheidet sich die CE-Kennzeichnung auch mit Blick auf ihren Adressatenkreis grundlegend vom freiwilligen Prüfzeichen. Während sich die CE-Kennzeichnung als „Europass“ ausschließlich an die Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten richtet und ihnen gegenüber die Einhaltung der Richtlinienkonformität der hiermit gekennzeichneten Produkte anzeigt, richten sich die freiwilligen TÜV-Prüfzeichen in ihrer Funktion als anerkannte und vertrauensbildende Qualitätszeichen unmittelbar an die Verbraucher sowie die sonstigen maßgeblichen Wirtschaftsakteure.

Schließlich ist für die Bestimmung des Bedeutungsgehalts freiwilliger Prüfzeichen auch ein ergänzender Blick auf die Europäische Norm EN 45020 (:1998) Abschnitt 15.6 hilfreich: Demnach versteht man unter einem Konformitätszeichen ein „geschütztes Zeichen, das nach den Regeln eines Zertifizierungssystems verwendet oder vergeben wird und das zum Ausdruck bringt, dass Vertrauen besteht, dass das betreffende Produkt, der betreffende Prozess oder die betreffende Dienstleistung mit einer bestimmten Norm oder einem anderen normativen

*Entflammbarkeits-Prüfung  
an einem Plüschtier  
(TÜV Thüringen)*



Dokument konform ist“. Im übrigen befindet sich derzeit eine ISO/IEC-Norm für Konformitätszeichen in der Schlussabstimmung, wodurch der anerkannte Bedeutungsunterschied freiwilliger Third-Party-Zeichen gegenüber der CE-Kennzeichnung in begrüßenswerter Weise international und förmlich abgesichert werden soll. Diese ISO/IEC-Norm könnte im Anschluss an ihre avisierte Verabschiedung in einem weiteren richtungweisenden Schritt als Europäische Norm (EN) vom Europäischen Komitee für Normung (CEN) übernommen bzw. veröffentlicht werden.

### **Ein Ausschluss freiwilliger TÜV-Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung ist Rechtsbruch**

Im Rahmen eines seitens des Verbandes in Auftrag gegebenen Gutachtens zweier renommierter Rechtswissenschaftler wurde bereits nachgewiesen, dass ein von der Europäischen Kommission offensichtlich mittelfristig verfolgtes Verbot freiwilliger Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung gegen das Gemeinschaftsgrundrecht der Berufsfreiheit sowie den gemeinschaftsrechtlich geschützten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen würde (siehe Schriftenreihe Recht & Technik Bd. 16).

Zu ergänzen wäre, dass auch der gemeinschaftsgrundrechtlich geschützte Grundsatz der Privatautonomie einem Verbot freiwilliger Prüfzeichen entgegensteht. Die im Wege der individuellen Vertragsgestaltung ausgeübte unternehmerische Freiheit, unter Einhaltung bestimmter Lizenzbedingungen, insbesondere nach Durchlaufen strenger Prüf- und Bewertungsverfahren, das Produkt mit der TÜV-Marke zu schmücken und hiermit den Bedürfnissen des Marktes zu entsprechen bzw. die Produktvermarktung per Verkaufsargument „TÜV-geprüft“ anzukurbeln, darf unter der Beachtung des gemeinschaftsrechtlichen Übermaßverbotes sowie des gemeinschaftsweiten TÜV-Markenschutzes nicht unzumutbar beeinträchtigt werden.



*Prüfung von Mobiltelefonen/Handys: Mit speziellen Testeinrichtungen und Simulatoren kann das Sende- und Empfangsverhalten unter verschiedenen Bedingungen simuliert bzw. untersucht werden.  
(CETECOM)*

Sollte die Kommission angesichts des hiermit dargelegten Argumentationsspektrums nicht hinlänglich gewarnt sein, den Anforderungsbogen mit Blick auf freiwillige Prüfzeichen ohne Not zu überspannen? Will die Kommission das internationale Absatzförderungsinstrument „TÜV-geprüft“ weiterhin torpedieren? Verkennt die Kommission hiermit nicht die Implikationen der weltweiten Globalisierung des Produkthandels und der Dienstleistungsmärkte? Will die Kommission den Import außereuropäischer Erzeugnisse unterbinden, wenn diese neben der CE-Kennzeichnung Prüfzeichen außereuropäischer Prüfinstitutionen tragen? Will die Kommission den Herstellern die kostensteigernde Pflicht auferlegen, zukünftig zwei unterschiedliche Produktausführungen vorzuhalten, nämlich zum einen das für den außereuropäischen Markt bestimmte Produkt mit freiwilligem Prüfzeichen und zum anderen das Produkt für den innereuropäischen Raum ohne freiwilliges Prüfzeichen bzw. ausschließlich mit der CE-Kennzeichnung?

Und schließlich: Verkennt die Kommission nicht den positiven, die Mitgliedstaaten entlastenden Beitrag der Prüfinstitutionen zur

Marktaufsicht im Rahmen der kontinuierlichen Produktüberwachung aufgrund der Vergabe freiwilliger Prüfzeichen?

### 2003 – voraussichtlich das Jahr der Weichenstellung

Die von der Europäischen Kommission mit dem bereits zuvor erwähnten Konsultationsdokument *Review of the New Approach* eingeleitete Debatte über die Fortführung des Neuen Ansatzes und die im Frühjahr 2003 zu erwartende Vorlage des entsprechenden Berichtsdokuments der Europäischen Kommission (derzeitiger Arbeitstitel: „Enhancing the Implementation of the New Approach“) bieten Anlass zur Sorge, dass die Kommission im Jahr 2003 einen erneuten Anlauf unternehmen wird, die freiwilligen Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung in ein negatives Licht zu rücken und letztlich mit einem weitreichenden Verbot zu belegen. Dabei wird die Kommission voraussichtlich unter dem Deckmantel einer „Klarstellung“ der relevanten Richtlinienanstreben, ihrer einseitigen Rechtsinterpretation mit Blick auf die Zulässigkeit freiwilliger Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung Vorschub zu leisten.

Dem Vernehmen nach plant die Kommission bereits unter dem Leitbild der Stärkung der Rolle der CE-Kennzeichnung die Vorbereitung einer allgemeinen „horizontalen Richtlinie“, in der sämtliche zentralen Begriffs- und Verfahrensbestimmungen im Zusammenhang mit den Konformitätsbewertungsverfahren einschließlich der CE-Kennzeichnungsthematik möglichst weitreichend einheitlich und mit Geltungsanspruch für alle New-Approach-Richtlinien geregelt werden sollen. Eine solche Rahmenrichtlinie („CE-Richtlinie“) ist kürzlich auch bereits von Seiten des Europäischen Parlaments unter Hinweis auf zuträgliche Transparenzgewinne als grundsätzlich erwägenswert beurteilt worden, ohne damit jedoch die Ziele der Kommission mit Blick auf die Verdrängung privater Prüfzeichen automatisch in irgendeiner Weise zu teilen.

Darüber hinaus ist die Zulässigkeit freiwilliger Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung auch im Zuge der anstehenden Novellierung der Europäischen Maschinenrichtlinie einmal mehr in den Diskussionsblickpunkt geraten. Das Europäische Parlament hatte in seiner jüngsten Stellungnahme zum entsprechenden Kommissionsvorschlag unter Federführung des Berichterstatters (MEP Rainer Wieland) diverse, von der Kommission jedoch umgehend als zu restriktiv abgelehnte Änderungseinträge eingebracht, die darauf abzielten, die Bedeutung freiwilliger Prüfzeichen positiv herauszustellen. So sollte nach Vorstellung des Parlaments in die Maschinenrichtlinie ein neuer Erwägungsgrund folgenden Inhalts eingefügt werden: „Es ist anerkannt, dass von Verbraucherorganisationen, Herstellern, Betreibern und anderen Branchenteilnehmern entwickelte freiwillige Zertifizierungs- und Kennzeichnungssysteme in einem wettbewerbsorientierten Markt zur Qualitätssicherung beitragen und ein nützliches Mittel sind, um das Vertrauen der Verbraucher in Produkte zu stärken“. Erläuternd hatte der Berichterstatter in der Begründung des Änderungsantrags ausgeführt, dass sich die Frage stelle, wie die CE-Kennzeichnung durch externe Zertifizierungsverfahren ergänzt werden könne. Jedenfalls sei „die mit dem Richtlinienvorschlag erkennbare Intention der Kommission, das CE-Kennzeichen durch Verdrängung oder Zurückdrängung anderer Zertifizierungszeichen aufzuwerten, ... nicht nur aus Überlegungen hinsichtlich der WTO-Problematiken, sondern auch aus eigenständigen Überlegungen des Unionsgedankens ein Schritt in die falsche Richtung“. Vielmehr müsse „die Bedeutung der CE-Kennzeichnung unter Beibehaltung der Möglichkeiten, Drittzertifizierungszeichen am entsprechenden Gerät anzubringen, eigenständig aufgewertet werden“. Im selben Atemzug liest sich die weitere Kritik, wohl nicht zuletzt mit Blick auf die verwirrenden Ausführungen der Kommission zum Verhältnis freiwilliger Prüfzeichen zur CE-Kennzeichnung im sog. Blue Guide: „Eine schwere Fehlentwicklung ist auch das um sich greifende Leitfaden-Unwesen. Die Tendenz,

Rechtsnormen rechtlich bindend zu interpretieren, entspricht nicht der der Kommission zugewiesenen Rolle im Rechtssetzungsgefüge der europäischen Union“.

Bewertet man diese Statements in der Gesamtschau, so dürften die Weichenstellungen klar sein. Zwischen Europäischem Parlament und Europäischer Kommission besteht derzeit gravierende Uneinigkeit, wie man mit der Frage freiwilliger Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung zukünftig umgehen will. Während für die Europäische Kommission die freiwilligen Prüfzeichen nichts anderes als ein „rotes Tuch“ darstellen, erachtet sie das Europäische Parlament nicht als unerwünschte Konkurrenz für die CE-Kennzeichnung, sondern im Hinblick auf das Vertrauensbedürfnis der europäischen Verbraucher als sinnvolle Ergänzung.

### Resümee

Zieht man ein vorläufiges Resümee, so bleibt für den aufmerksamen Beobachter der europäischen Bühne an dieser Stelle zu konstatieren: „Die Lage für freiwillige Prüfzeichen neben der CE-Kennzeichnung ist ernst, aber nicht hoffnungslos!“ Daher sollten sich der Verband und seine Mitglieder vor allem im Jahr 2003 – dem Jahr der Weichenstellung für die Zukunft freiwilliger Prüfzeichen – aufgerufen fühlen, die Entwicklung der angesprochenen Legislativvorhaben mittels gezielter Lobbyaktivitäten positiv zu beeinflussen und vor allem aus den Reihen der Parlamentarier mittels überzeugender Argumente weg begleitende Verbündete zu gewinnen – die Vorzeichen dafür stehen jedenfalls nicht schlecht!

*Rainer Gronau*

## Kompetente Hilfe im Warenschongel

Nie war die Flut an neuen Konsumgütern so groß, der Weg zur Kaufentscheidung so schwierig. Der Verbraucher verliert zunehmend den Überblick über die Qualität und Sicherheit der Produkte und wird häufiger denn je als „Versuchskaninchen“ für unreife Versionen herangezogen. Aber auch von gefälschten Markenwaren oder Raubkopien droht Unheil. Allein im Jahr 2001 entdeckten Zollbeamte an den EU-Grenzen rund 95 Mio. Artikel – 39 Prozent mehr als im Vorjahr und 900 Prozent mehr als 1998. Der Wert dieser Plagiate: 2 Mrd. €! Hilfe in diesem „Warencocktail mit gefährlichen Nebenwirkungen“ bringen intelligentes Importmanagement und eine funktionierende Marktüberwachung – beispielsweise von den Technischen Überwachungs-Vereinen.

„Bohrt Beton wie Butter!“ – sagt die Produktaufschrift. Aber hält die Bohrmaschine wirklich, was sie verspricht? „Für die Haltbarkeit verbinden Sie Strebe A mit Strebe B und nutzen dafür Schraube C“ – erklärt die Bauanleitung. Aber steht der Büroschrank jetzt wirklich sicher? Nicht unbedingt, denn immer häufiger drängen minderwertige Produkte oder Produktfälschungen auf den deutschen Markt. Experten schätzen den wirtschaftlichen Schaden auf weltweit 300 Mrd. €; zudem fallen diesem kriminellen Treiben 200.000 Arbeitsplätze zum Opfer – jeweils pro Jahr! „Zwangsläufig leidet darunter in zunehmenden Maße auch die Produktsicherheit“, heißt es ergänzend im Jahresbericht des Bundesministeriums der Finanzen, Abteilung Zollverwaltung. Und: „Gefälschte Autoreifen oder Bremscheiben können zu schweren Unfällen führen. Aber auch fehlende Wirkstoffe im Arzneimittelbereich sowie Giftstoffe in gefälschten Zigaretten können fatale Folgen auslösen.“

Vor diesem Hintergrund gewinnt intelligentes Importmanagement in Verbindung mit einer funktionierenden Marktüberwachung immer mehr an Bedeutung – auch im Hinblick auf das seit 2002 verschärfte Gewährleistungsrecht in der Europäischen Union. Denn wer heute 100.000 Stehlampen über

seine Baumärkte in den Verkauf bringt, der möchte auch sicher gehen, dass er nicht 100.000 Mal Ärger eingekauft hat. Ärger nämlich dann, wenn sich die Stehlampe als brandgefährlich erweist und eine groß angelegte Rückrufaktion einen immensen wirtschaftlichen Schaden nach sich zieht – von dem Imageverlust ganz zu schweigen.

### China drängt auf Weltmärkte

Gefälscht wird, was bestellt wird – Kosmetika, Medikamente, Textilien, Autoersatzteile, Zigaretten oder Luxusgüter. Mal stümperhaft, mal so exzellent, dass sogar Experten ins Grübeln kommen. Neben Hochpreis-Produkten haben die Fälscher auch Massenware auf ihren Angebotslisten. Als Kopierweltmeister gelten bislang die Chinesen. Wenn beispielsweise heute in der Freihandelszone Shenzhen bei Hongkong ein Wasserkocher oder eine Bohrmaschine vom Montageband laufen, dann finden sich auf den Kunststoffgehäusen regelmäßig „leicht modifizierte“ Markenlabel wieder. Beispielsweise „Moulinet“. Ähnlichkeiten mit existierenden Produkten (Moulinex) sind durchaus beabsichtigt.

Keine Frage, der wirtschaftliche Aufschwung Chinas ist eng mit diesen Plagiaten verknüpft; im Reich der Mitte wird alles gefälscht, was auf den Weltmärkten Rang und Namen hat. Und seit ihrem Beitritt in die World Trade Organisation (WTO) drängen immer mehr kleine und mittelständische Firmen mit minderwertigen Produkten auf den Markt. Diese Plagiate richten jedoch nicht nur einen großen wirtschaftlichen Schaden an, sie bedeuten oftmals eine große Gefahr für Leib und Leben. Exemplarisch zu nennen sind in diesem Zusammenhang z. B. kopierte Thermo-Schalter eines englischen Produzenten: Chinesische Hersteller exportierten pro Jahr etwa 2 Mio. Wasserkocher nach Europa, die mit gefälschten Thermo-Schaltern ausgerüstet sind. Zwar gleichen sie dem Original bis ins kleinste Detail, doch führten minderwertige Materialien zu einer gefährlichen Abweichung von den Sicher-

heitsstandards. Diese Imitate haben bereits mehrere schwere Unfälle und Brände verursacht.

### **Doch wie kann man sich vor diesen „Stolperfallen“ schützen?**

Um negativen Erlebnissen vorzubeugen, gibt es verschiedene Vorgehensweisen. Beispielsweise bieten einige TÜV ein intelligentes Importmanagement für Industrie, Baumärkte und Handelsketten. Dieser moderne Service kann Qualitätsuntersuchungen im Land der Produktion sowie Sicherheitsprüfungen nach allen internationalen Normen und gesetzlichen Anforderungen umfassen – und zwar vor, während und nach der Herstellung. Dabei prüfen die TÜV-Ingenieure streng nach einem maßgeschneiderten, individuellen Kriterienkatalog der jeweiligen Handelsfirma und arbeiten dazu eng mit weltweit angesiedelten Niederlassungen zusammen. So bieten die Produktexperten etwa an, frühzeitig ein so genanntes Baumuster der Ware auf mögliche Sicherheitsmängel zu untersuchen – also noch ehe das Gerät in Serie produziert wird. Die möglichen Risikopunkte können dabei unter anderem mangelhaft gesicherte Zuleitungen oder Schalter, unzureichende Schutzblenden oder auch unverständlich formulierte Bedienungsanleitungen sein. Sind die von einer Handelskette geordneten Produkte, wie beispielsweise Lampen und Leuchten, Elektrowerkzeuge oder auch Küchengeräte, bereits hergestellt, überprüft der TÜV-Experte die gesamte schriftliche Dokumentation. Zudem nehmen die Prüfer die Produkte vor der Verschiffung mittels repräsentativer Stichprobenkontrollen genau unter die Lupe.

Ganz auf Nummer sicher gehen die TÜV-Ingenieure bei der Überwachung der Produktionsstätten. Dort kontrollieren sie unter anderem regelmäßig, ob möglicherweise bereits geprüfte und abgenommene Einzelteile durch billigere und qualitativ minderwertigere Komponenten ersetzt wurden. So wird sichergestellt, dass die Waren auch in der Serienfertigung die gesetzlichen Sicherheitsaspekte und weitere definierte Qua-

litätskriterien erfüllen. Entsprechen die Produkte allen Anforderungen des Importmanagements, vergibt der damit befasste TÜV auch – je nach Prüfkriterien – international anerkannte Siegel wie beispielsweise das GS-Zeichen. Das Importmanagement begleitet also die gesamte Prozesskette und unterstützt so in idealer Weise die Marktüberwachung – sozusagen präventiv.

### **Marktüberwachung fördert Qualität und Sicherheit**

Moderne Marktüberwachung ist längst keine Undercover-Angelegenheit mehr. Um die klassischen Arbeiten, beispielsweise der Kauf und die anschließende Überprüfung von Produkten direkt aus dem Handel, gruppiert sich längst eine Vielzahl an modernen Info-Tools. Internetgestützte Datenbanken, auf denen Verbraucher, Handel und Industrie rund um die Uhr die Echtheit von Produktzertifikaten überprüfen können, bringen Transparenz und somit Sicherheit in den Warenverkehr. Durch die Einführung bzw. Unterstützung solcher internetgestützten Datenbanken leisten die betreffenden Technischen Überwachungs-Vereine einen wesentlichen staatsentlastenden Beitrag zur Marktüberwachung und entsprechen damit ihrer Verantwortung als Sicherheits- und Qualitätsgarant in umfassendem Maße.

*TÜV Rheinland Berlin Brandenburg*

*Michael Jungnitsch*

Stellvertretender Vorsitzender  
der VdTÜV-Kommission Europafragen

# Anlagentechnik, Arbeitswelt

## Die Betriebssicherheitsverordnung – ein neuer „Meilenstein“

Die Novellierung des Gerätesicherheitsgesetzes (GSG) im Dezember 2000 war ein erster Schritt auf dem Weg zu einer Neuordnung der Betriebs- und Anlagensicherheit in Deutschland. Neben einer Schaffung der gesetzlichen Grundlagen für die Adaptierung an europäische Vorgaben wie die Anpassung des Arbeitsschutzrechts und die Implementierung von Beschaffenheitsrichtlinien brachte das GSG Übergangsfristen für die Ablösung des personenbezogenen Prüf- und Sachverständigenwesens durch ein organisationsbezogenes Prüfwesen beim Betrieb von überwachungsbedürftigen Anlagen. Diese Fristen für Neuanlagen bis zum 31. Dezember 2005 bzw. für Altanlagen bis zum 31. Dezember 2007 sollen ausreichen, um den TÜV im Hinblick auf die bisherigen finanziellen Lasten für ihre Sachverständigen einen Übergang in den Wettbewerbsmarkt bei gleichen Startchancen zu sichern.

### Das Gesamtkonzept der BetrSichV

Als weiterer „Meilenstein“ für die Benutzung von Arbeitsmitteln und Anlagen ist die am

*Überprüfung der Antriebs-  
scheibe des Oberhofer Sessel-  
lifts auf Betriebssicherheit  
(TÜV Thüringen)*



3. Oktober 2002 in Kraft getretene Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) zu betrachten. Sie bildet den Artikel 1 der insgesamt acht Artikel umfassenden „Verordnung zur Rechtsvereinfachung im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, der Sicherheit beim Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes“. Acht Verordnungen zu überwachungsbedürftigen Anlagen wie Dampfkesselverordnung, Druckbehälterverordnung, Aufzugsverordnung, Verordnung über brennbare Flüssigkeiten wurden zum 1. Januar 2003 abgelöst. Dabei sind z.T. bisher prüfpflichtige Anlagen und Prüfungen entfallen. Betreiberüberwachungsstellen werden nach Zahl und Zuständigkeit nicht auf den Status quo beschränkt. Aus Sicht der TÜV wird dadurch das bestehende System der präventiven Gefahrenabwehr durch unabhängige und neutrale Sachverständige und damit das Sicherheitsniveau in Gefahr gebracht.

Die BetrSichV fasst die im Bereich des staatlichen Rechts bisher über zahlreiche Verordnungen verstreuten Arbeitsschutzanforderungen für die Bereitstellung und Benutzung von Arbeitsmitteln und Anlagen einschließlich überwachungsbedürftiger Anlagen in einer einzigen Verordnung zusammen. Auf alle von Arbeitsmitteln ausgehenden Gefährdungen ist das umfassende Schutzkonzept anzuwenden. Grundbausteine dieses Schutzkonzepts sind

- eine einheitliche Gefährdungsbeurteilung,
- der „Stand der Technik“ als Sicherheitsmaßstab,
- Mindestanforderungen für die Beschaffenheit von Arbeitsmitteln, soweit diese nicht europäischen Richtlinien unterliegen,
- geeignete Schutzmaßnahmen und Prüfungen.

Die Verordnung richtet sich an Arbeitgeber mit Beschäftigten bzw. an die Betreiber überwachungsbedürftiger Anlagen. Für allgemeine Arbeitsmittel trat sie sofort in Kraft.

Die Technischen Überwachungs-Vereine haben in der TÜV-Leitstelle Anlagentechnik das Entstehen der Neuordnung in allen Phasen konstruktiv begleitet. In der praktischen Umsetzung ist weiterer Handlungsbedarf zum Erhalt des hohen deutschen Sicherheitsniveaus gegeben. In allen Fragen der Anwendung der Verordnung leisten die TÜV kompetent Hilfestellung. Dies gilt insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, die durch die Komplexität des Verordnungsinhaltes vor besonderen Problemen stehen.

gaben gerecht werden zu können. Die unterschiedlichen Beschaffenheitsniveaus müssen erkannt und berücksichtigt werden, um einen sicheren Betrieb durch unterschiedliche betriebliche Maßnahmen gewährleisten zu können.

*Jochem Graßmuck*

### **Der Betriebssicherheitsausschuss hat sich konstituiert**

Nachdem die „Meilensteine“ Gesetz sind, gilt es nun, das nachgesetzliche Regelwerk an die Verordnung anzupassen. Alle technischen Regeln für überwachungsbedürftige Anlagen sowie die meisten Unfallverhütungsvorschriften sind davon betroffen. Der sich Anfang 2003 konstituierte Betriebssicherheitsausschuss beabsichtigt, in sieben Untergremien die Arbeiten aufzunehmen. Es wird auf die Zusammenarbeit und den Konsens aller Beteiligten ankommen, dass dieses neugestaltete Regelwerk baldmöglichst vorgestellt werden kann. Die Mitglieder des VdTÜV sind dazu bereit. Ziel muss es sein, in absehbarer Zeit wieder ein praxisbewährtes, zweifelsfreies, geschlossenes Rechtssystem mit zuverlässigem und hohem Sicherheitsniveau zu schaffen.

### **Vorschläge für die Strukturen des Wettbewerbsmodells**

Ferner gilt es, rechtzeitig die Strukturen für das ab 2006 entstehende Wettbewerbsmodell für die zugelassenen Überwachungsstellen zu schaffen. Hier haben die Technischen Überwachungs-Vereine Vorschläge unterbreitet, um die Effizienz und Qualität der technischen Überwachung durch ein Akkreditierungsmodell zu erhalten. In Anlehnung an die Regelungen auf dem Kraftfahrzeuggebiet schlagen die TÜV Mindestbedingungen vor, die eine zugelassene Überwachungsstelle erfüllen muss, um den an sie gestellten Auf-

## Übergangsbestimmungen für die Betriebssicherheitsverordnung

Die letzte Phase der Verabschiedung der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) hat bei den beteiligten Kreisen ungeahnte Verunsicherungen mit sich gebracht. Sind doch zwischen dem Referentenentwurf vom Herbst 2001 bis zum Bundesratsbeschluss im Juli 2002 vorher nicht vorstellbare gravierende Änderungen in die eine oder andere Richtung vollzogen worden.

Kaum eine Rechtsänderung für überwachungsbedürftige Anlagen hat in der Vergangenheit zu so viel Unruhe bei den beteiligten Kreisen geführt. Bereits innerhalb der Verabschiedungsphase der neuen Vorschriften haben viele Stellen in Deutschland versucht, die Öffentlichkeit über die vielfältigen Veränderungen sehr früh zu informieren. Leider hat dies dazu geführt, dass eine Reihe von Änderungen diskutiert wurden, die es in der verabschiedeten Verordnung gar nicht mehr gab. Vortragsveranstaltungen, Seminare über die BetrSichV laufen nicht nur bundesweit auf vollen Touren. Da viele Vortragende die Situation vielfach nur aus ihrer Sicht beschreiben, wird berichtet, dass solche Veranstaltungen teilweise tumultartig ablaufen. Uneinigkeit gibt es gelegentlich nicht nur unter den Zuhörern.

Die neue BetrSichV ist kein Ersatz für die Vorschriften der bisherigen Rechtslage mit den verschiedenen Verordnungen. Die Verunsicherungen sind vorprogrammiert. Dem Anwender der neuen Vorschriften muss klar werden, dass Sicherheitstechnik, die weitgehend auf physikalischen Vorgängen basiert, nicht allein durch Rechtsänderungen neu gestaltet wird. Wer will sich schon nachsagen lassen, dass die neuen „komprimierten“ Vorschriften zu weniger Sicherheit führen? Das heißt aber, dass bisherige Vorschriften, die zwar formal ungültig geworden sind, weiterhin als Erkenntnisquelle herangezogen werden können. Die „alten“ technischen Regeln sind sogar in den Übergangsvorschriften ausdrücklich als weiterhin gültig erklärt.

Wie soll auch der neue Betriebssicherheitsausschuss mit relativ kleiner Besetzung für

so viele Arbeitsgebiete neue technische Regeln schaffen? Diese Arbeiten werden sich über viele Jahre erstrecken. Vor allem bleibt zu hoffen, dass sich vernünftige Strukturen für die Erstellung der Regeln analog zum bisherigen System ergeben. Bis zu diesem Schritt wird der bisherige Sachverständige auf dem Weg zur „zugelassenen Überwachungsstelle“ (ZÜS) mit Rat und Tat auf unzählige Fragen zur Anwendung der Betriebssicherheitsverordnung zur Verfügung stehen.

*Horst P. Steffen*

## Betriebssicherheitsverordnung – Weiterbildung für TÜV-Multiplikatoren

Die am 3. Oktober 2002 für technische Arbeitsmittel und am 1. Januar 2003 für überwachungsbedürftige Anlagen in Kraft getretene Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) beinhaltet eine Vielzahl von gravierenden Änderungen im Vergleich zum bis dahin gültigen Recht.

Diese Änderungen umfassen beispielsweise die Einführung neuer Begriffe, deren Auslegung für die Praxis zu definieren ist. Für Arbeitsmittel muss eine Gefährdungsbeurteilung vorgenommen werden. Des Weiteren sind Forderungen hinsichtlich des betrieblichen Explosionsschutzes zu erfüllen. Dazu gehört auch das Erstellen eines Explosionsschutzdokuments. Die Durchführung von Prüfungen sowie die Ermittlung von Prüf- und Prüfumfang bei überwachungsbedürftigen Anlagen werden teilweise neu geregelt.

Intensivseminare zur BetrSichV für TÜV-Multiplikatoren organisiert und durchgeführt.

Die Seminare fanden für die Bereiche Druckbehälter, Dampfkessel, Brand- und Explosionsschutz sowie für Aufzüge statt. Als Referenten wurden Experten aus den verschiedenen TÜV-Organisationen und auch aus den Ministerien bzw. Behörden der Länder verpflichtet. Die Seminare hatten die Zielsetzung, die sich aus der BetrSichV ergebenden Anforderungen herauszuarbeiten und Handlungshilfen zu geben, wobei die nicht eindeutig in der Verordnung formulierten Punkte ausführlich behandelt wurden. Die in reger Diskussion gestellten Fragen konnten die Referenten fachkundig beantworten.

Dieses Weiterbildungsangebot ist von den Teilnehmern als voller Erfolg bewertet worden. Mittlerweile haben die TÜV-Multiplikatoren die erworbenen Kenntnisse an den Kreis ihrer Sachverständigen vermittelt, so dass kompetente und einheitliche Serviceleistungen der TÜV hinsichtlich Umsetzung der Betriebssicherheitsverordnung gewährleistet sind.

*Ingrid Grafahrend*



*Prüfung der Mechanik  
an einem Karussell  
(TÜV Rheinland Berlin  
Brandenburg)*

Die BetrSichV stellt sowohl die Anlagenbetreiber als auch die zuständigen Überwachungsorganisationen vor neue Aufgaben. Um die Betreiber von TÜV-Seite sachkundig und umfassend über ihre Verpflichtungen aus der seit Herbst 2002 bzw. seit Anfang 2003 geltenden Rechtslage informieren und beraten zu können, hat der VdTÜV mehrere

## Erfolgreiche Arbeit kann nicht fortgesetzt werden – ein Nachruf auf den DAA

Am 31. Dezember 2002 hat der Deutsche Aufzugsausschuss (DAA) aufgehört zu bestehen. Dies ist die Folge eines Gesetzgebungsverfahrens, an dessen Ende die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) vom 27. September 2002 steht. Eines der Hauptziele dieser Verordnung ist die Zusammenfassung des bisherigen Rechts der Überwachungsbedürftigen Anlagen. Mit Ablauf des Jahres 2002 ist daher u. a. die geltende Aufzugsverordnung von 1998 außer Kraft getreten, die Rechtsgrundlage für die Berufung und das Arbeiten des Deutschen Aufzugsausschusses war.

### 1925/1926 – der DAA wird gegründet

Der Deutsche Aufzugsausschuss ist 1925/1926 im Zusammenhang mit dem Entstehen der ersten reichseinheitlichen Regelung über Aufzugsanlagen, dem preußischen Normalentwurf der Aufzugsverordnung von 1926, gebildet worden, weil dem Gesetzgeber damals vorschwebte, nur die organisatorischen Vorgaben über die Errichtung und den Betrieb von Aufzugsanlagen in der Verordnung selbst zu regeln, die technischen Anforderungen aber in einer eigenständigen Vorschrift zusammenzufassen. Das damals zum Zweck der Ausarbeitung der „Technischen Grundsätze (TG)“ zusammengerufene Gremium war auf Grund von Vorarbeiten im Verein Deutscher Ingenieure (VDI) in der Lage, innerhalb von neun Monaten einen verabschiedungsreifen Entwurf vorzulegen, der dann zusammen mit der Aufzugsverordnung verabschiedet und in Kraft gesetzt wurde.

Nicht nur die Schnelligkeit, mit der dieses Gremium seinen Auftrag erfüllte, sondern auch die Ausgewogenheit seiner Vorschläge veranlassten den Gesetzgeber zu einer Ergänzung des vorliegenden Entwurfs einer Aufzugsverordnung mit dem Ziel, sich den Sachverstand und die Zusammenarbeit der beteiligten Kreise in diesem Gremium auch für die Durchführung der gesetzlichen Vorgaben zu erhalten. Diese Ergänzung kann man als die eigentliche Geburtsstunde des Deutschen Aufzugsausschusses betrachten.

Über die Arbeiten des Ausschusses zwischen 1926 und dem Ende des zweiten Weltkrieges liegen keine Aufzeichnungen mehr vor. In dieser Zeit sind jedoch mehrere Änderungen der Technischen Grundsätze, über 70 Gutachten und mehr als 140 Auskünfte erarbeitet worden.

### Der Neuanfang im Dezember 1948

Auf Beschluss der Länder des vereinigten Wirtschaftsgebietes wurde der DAA am 8. Dezember 1948 neu gebildet, und er trat noch am gleichen Tag in Düsseldorf zu seiner ersten Sitzung zusammen; sein erster Vorsitzender war Herr von Busch. In dieser Sitzung wurde die Einrichtung eines ständigen Unterausschusses mit der Bezeichnung Prüfungsausschuss (PrA) beschlossen. Er sollte als beratendes Organ des Vorsitzenden fungieren und erhielt als Aufgabenstellung die Fortbildung der Technischen Grundsätze sowie die Vorbereitung der Erläuterungen. Daneben beauftragte ihn der DAA, unverzüglich die Neufassung der Aufzugsbestimmungen in Angriff zu nehmen. Außerdem war er für die Erteilung von Baumusterprüfbescheinigungen für Sicherheitsbauteile zuständig. Zum ersten Obmann des Prüfungsausschusses wurde Prof. Dr. Donandt bestellt.

Bis zum Jahresende 2002 hat der DAA 41 und sein PrA 100 Sitzungen durchgeführt. Die herausragenden Arbeitsergebnisse waren die Technische Verordnung über Aufzugsanlagen (TVAufz), die als Ergänzung zur Aufzugsverordnung vom 28. September 1961 am 19. Oktober 1965 veröffentlicht worden ist. Sie löste die Technischen Grundsätze von 1926 mit ihren Änderungen und den zugehörigen Gutachten und Erläuterungen ab, nachdem in den Jahren zuvor verschiedene Fassungen in Form von Entwürfen den beteiligten Kreisen zur Verfügung gestellt und teilweise angewendet wurden. Es zeigte sich jedoch recht bald, dass die Form einer Verordnung für technische Anforderungen ungeeignet ist, weil die technische Entwicklung häufigere Ergänzungen und Änderungen



*Teilnehmer an der letzten  
(100.) Sitzung des Prüfungsausschusses (PrA) des DAA  
am 17. Dezember 2002 in  
Dortmund  
(VdTÜV)*

erfordert. Auf der Grundlage der TVAufz wurden daher die „Technischen Regeln für Aufzüge (TRA)“ erarbeitet und zusammen mit einer Änderung der Aufzugsverordnung 1972 in Kraft gesetzt. Sie gelten in ihren wesentlichen Grundzügen noch heute.

### **Harmonisierungsbemühungen der europäischen Aufzugsbestimmungen**

Anfang der 70er Jahre begannen intensive Bemühungen, die europäischen Aufzugsbestimmungen zu harmonisieren. Wie schon in den Jahren zuvor, als unter der Leitung des internationalen Arbeitsamtes in Genf erste Versuche, zu gemeinsamen europäischen Aufzugsbestimmungen zu kommen, unternommen wurden, hat der DAA durch Delegation von Mitgliedern in die entsprechenden Gremien mitgewirkt. So entstand bereits 1975 die erste Ausgabe der Europäischen Norm EN 81-1 „Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Elektrisch betriebene Personen- und Lastenaufzüge“. Sie war als Anhang zu einer EG-Richtlinie über Aufzüge gedacht, die 1978 gegenständlich fertig war, aber aus politischen Gründen erst 1984 erlassen wurde. Insbesondere seit Beginn der 80er Jahre war die intensive Beratung der Tätigkeiten in den entsprechenden europäischen Gremien ständiger Tagesordnungspunkt sowohl des PrA, als auch des DAA. Ebenso war es selbstver-

ständlich, dass das zuständige Bundesministerium sich des Rates des DAA in den Fragen der europäischen Richtlinien, soweit sie Aufzugsbelange betrafen, bediente. So hat man sich u. a. über die Vor- und Nachteile des „Neuen Ansatzes“ ausgetauscht, mit dem die EG-Kommission eine Beschleunigung der Harmonisierungsbemühungen im technischen Bereich erreichen wollte.

### **Erfolgreiche DAA-Arbeit dank Beteiligung aller Kreise**

Zu den erfolgreichen Arbeiten des DAA zählen auch die Beschreibungen der Anforderungen an Sicherheitsschaltungen, die Prüfverfahren für Baumusterprüfungen von Sicherheitsbauteilen, die technischen Anforderungen an Behindertenaufzüge und vereinfachte Personenaufzüge und die Bestimmungen über die Verwendung von Glas im Aufzugsbau. Es ist hier nicht der Platz für eine vollständige Aufzählung aller langfristig wirkenden Beschlüsse. Erwähnt werden soll jedoch der Beschluss zur Nachrüstung von Lastenaufzügen mit Schutzeinrichtungen am Fahrkorbzugang. Dieser Beschluss war das Ergebnis einer langjährigen Beobachtung des Unfallgeschehens an dieser Aufzugsart. Mehr als 30% der gemeldeten Unfälle mit erheblichen Verletzungen und einer großen Zahl von Toten waren auf das Fehlen der Schutzeinrichtungen zurückzuführen. Leider sind immer noch erhebliche Widerstände gegen die Umsetzung dieses Beschlusses festzustellen.

Insgesamt kann man jedoch feststellen, dass die vom DAA beschlossenen Maßnahmen für den sicheren Betrieb von Aufzugsanlagen von allen Beteiligten angewendet worden sind. Dies ist sicher darauf zurückzuführen, dass im DAA alle beteiligten Kreise angemessen vertreten waren und die entsprechenden Entscheidungen einmütig getroffen wurden. Dass die bestehenden Meinungsunterschiede der verschiedenen Kreise in z. T. zähen Beratungen überwunden werden konnten, ist ein großes Verdienst der Vorsitzenden des DAA und des PrA und des Wil-

lens der Mitglieder, in sachlicher und fairer Weise einen Interessensausgleich herbeizuführen. So ist es nie zu persönlichen Auseinandersetzungen zwischen den Mitgliedern gekommen, und in vielen Fällen wurden die Kontakte unter den Mitgliedern auch nach deren Ausscheiden aus dem DAA oder dem Berufsleben weitergeführt.

### **Wie geht es weiter?**

Der Bedarf der beteiligten Kreise an Beratung über Anwendung der europäischen Regelungen führte schließlich zur Gründung eines Ersatzgremiums, dem „Deutschen Ausschuss für Aufzüge (DAfA)“. In diesem Kreis wurde der „Umbaukatalog“ erarbeitet, den der DAA in seiner letzten Sitzung den Ländern zur Anwendung empfohlen hat.

Im DAA sind immer beide Seiten der Sicherheit von Aufzugsanlagen, nämlich Beschaffenheit und Betrieb, bedacht worden. Durch die europäischen Regelungen ist eine Trennung der zusammengehörigen Teile bewirkt worden. Die deutschen Belange bezüglich der Beschaffenheit werden künftig durch das DIN wahrgenommen. Die betrieblichen Maßnahmen muss seit dem 1. Januar 2003 der „Betriebssicherheitsausschuss“ festlegen, der diese Aufgabe für alle Arten von Arbeitsmitteln und die überwachungsbedürftigen Anlagen wahrnehmen muss.

*Klaus Gareis*

## Aufzugsanlagen als Arbeitsmittel nach der Betriebssicherheitsverordnung

### Grundlegende Anforderungen

In der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) sind Anforderungen an Arbeitsmittel festgelegt. Jede überwachungsbedürftige Anlage – und somit Aufzugsanlage –, die ein Arbeitgeber seinen Beschäftigten zur Verfügung stellt, ist gleichzeitig Arbeitsmittel und unterliegt den Anforderungen des Abschnittes 2 der BetrSichV. Der Arbeitgeber hat die Verpflichtung zur Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung. Das Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung soll u. a. zur Festlegung von Art, Umfang und Fristen von Prüfungen an Arbeitsmitteln und zur Festlegung der Anforderungen an das Prüfpersonal dienen.

Diese Forderung nach der Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung ist nicht neu; sie war schon im Arbeitsschutzgesetz vom 7. August 1996 enthalten. Für viele Arbeitgeber dürfte damit das Erfüllen dieser Forderung kein Problem sein, da seit Erscheinen des Arbeitsschutzgesetzes die Umsetzung bereits erfolgt ist und für die meisten vorhandenen Arbeitsmittel eine Gefährdungsbeurteilung vorliegt.

Da zu den Arbeitsmitteln auch die überwachungsbedürftigen Anlagen gehören, fallen auch Aufzugsanlagen, wenn sie von Beschäftigten während der Arbeit benutzt werden, unter die Festlegungen des Abschnittes 2. Dies setzt voraus, dass der Arbeitgeber gleichzeitig Betreiber der Aufzugsanlage ist.

### Neue Definitionen für Aufzüge und Aufzugsanlagen

Mit dem Inkrafttreten der BetrSichV und den Regelungen für überwachungsbedürftige Anlagen gilt die bisherige Aufzugsverordnung seit dem 1. Januar 2005 nicht mehr. Damit sind die nach der bisherigen Aufzugsverordnung definierten Aufzugsanlagen, die ausschließlich dazu bestimmt sind, Güter zu befördern (Güteraufzüge, Kleingüteraufzüge, Lagerhausaufzüge, Behälteraufzüge, Unterfluraufzüge), sowie Aufzüge, die aufgrund

ihrer Bauart ausschließlich zur Beförderung behinderter Personen mit einem Lastaufnahmemittel entlang einer vertikalen oder dem Treppenverlauf folgenden Fahrbahn bestimmt sind (Behindertenaufzüge mit einer Absturzhöhe < 3 m), keine Aufzugsanlagen mehr. Sie sind nach der Sprachregelung der BetrSichV Maschinen und zugleich Arbeitsmittel, wenn ein Arbeitgeber sie seinen Beschäftigten bereitstellt und sie durch diese bei der Arbeit benutzt werden.

### Personen- und Lastenaufzüge als Sonderfall

Ein Sonderfall sind Personen- und Lastenaufzüge, die von Beschäftigten bei der Arbeit benutzt werden, wobei jedoch der Betreiber nicht der Arbeitgeber dieser Beschäftigten ist. Dies trifft zu bei Wartungsarbeiten, Inspektions- und Prüftätigkeiten an Aufzugsanlagen, die nach der Definition der BetrSichV nur als überwachungsbedürftige Anlagen betrieben werden (z. B. Aufzugsanlagen in Eigentums-Wohnanlagen oder im Privatbereich). Da in diesem Fall der Arbeitgeber und der Betreiber nicht die selben Personen sind, ist die Verpflichtung, die sich aus dem Abschnitt 2 der BetrSichV ergibt, hier nur in begrenzten Bereichen anzuwenden.

Vom Montage- und Prüfpersonal wird die Fahrkorbdecke des Aufzuges zum Erreichen bestimmter Arbeitsbereiche innerhalb des Fahrschachtes benutzt. Damit ist die Aufzugsanlage für diese Beschäftigten ein Arbeitsmittel. Für diese im Schacht der Aufzugsanlage durchgeführten Arbeiten hat dann der jeweilige Arbeitgeber eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen.

Hieraus können sich Schwierigkeiten ergeben. Wenn ein Arbeitgeber, der eine Wartungsfirma betreibt, aufgrund der Gefährdungsbeurteilung zu der Erkenntnis kommt, dass an einzelnen Aufzugsanlagen Nachrüstungen erforderlich sind, damit seine Beschäftigten hier gefahrlos ihre Tätigkeit ausführen können, so muss er auch die entsprechenden Maßnahmen festlegen und die

Prüfung der elektrischen  
Installation eines  
Fassadenaufzug-Kranes  
(TÜV Rheinland Berlin  
Brandenburg)



gerufen. Nachdem die Betreiber von Aufzügen, die nur dem Gütertransport dienen, von der Neuregelung der BetrSichV Kenntnis erlangt haben, – hier speziell der Wegfall der bisherigen Prüfpflicht als überwachungsbedürftige Anlage –, wurden den Wartungsfirmen auch sofort die Wartungsverträge gekündigt. Begründung: Die Aufzüge sind nicht mehr prüfpflichtig und somit auch nicht mehr wartungspflichtig.

Dies ist eine Entwicklung in die falsche Richtung, und hier sind die Überwachungsbehörden verstärkt gefordert, damit die Betreiber dieser Maschinen, die ja jetzt keine überwachungsbedürftigen Anlagen mehr sind, auf die Einhaltung der Anforderungen des Abschnittes 2 der BetrSichV hingewiesen werden.

*Ernst-August Siekhans*

Realisierung veranlassen. Hier stellt sich die Frage, wer für die Durchführung der Maßnahmen zuständig ist und wer diese Maßnahmen bezahlt.

Muss der Betreiber der Aufzugsanlage diese Maßnahmen an seiner Anlage zulassen, selbst wenn er für die Nachrüstungen nicht zuständig ist? Da zwischen einem Betreiber einer Aufzugsanlage und einer Wartungsfirma in der Regel ein Wartungsvertrag geschlossen wird, ist es wichtig, dass in diesem Vertrag die entsprechenden Regelungen und Verpflichtungen aufgenommen werden. Der dargestellte Sachverhalt gilt selbstverständlich auch für Arbeitgeber, die Beschäftigte zur Durchführung von Prüfungen an Aufzugsanlagen beschäftigen.

### **Verwirrung und Unklarheiten müssen beseitigt werden**

Die neuen Regelungen der BetrSichV, speziell die neuen Definitionen der Aufzugsanlagen, haben schon erste Reaktionen hervor-

## 80 Jahre Deutscher Dampfkesselausschuss – eine Erfolgsbilanz

Nachdem im 19. Jahrhundert in den deutschen Ländern Erlasse, Verordnungen und Gesetze zum Betrieb von Dampfkesselanlagen erlassen worden waren, wurde im Reichsgesetzblatt mit Datum vom 14. Dezember 1923 die Einrichtung eines Deutschen Dampfkesselausschusses (DDA) verkündet. Dieses Gremium bekam die Aufgabe, Baustoff- und Herstellungsvorschriften zu beschließen, die der Reichsarbeitsminister durch Veröffentlichung in Kraft setzte. Nach dem Krieg wurde der Ausschuss als „Deutscher Dampfkessel- und Druckgefäßausschuss“ (DDA) wieder eingerichtet. Mit der Verordnung über die Errichtung und den Betrieb von Dampfkesselanlagen (Dampfkesselverordnung) erhielt der DDA den Auftrag, Technische Regeln für Dampfkessel (TRD) zu erstellen. Zum 31. Dezember 2002 wurde die Dampfkesselverordnung aufgehoben. Hinsichtlich der Beschaffenheitsforderungen gilt seit dem 29. Mai 2002 allein die Druckgeräte-Richtlinie (97/23/EG), die durch die 14. Verordnung zum Gerätesicherheitsgesetz (Druckgeräte-Verordnung – 14. GSGV) in Deutschland umgesetzt wurde. Für den Betrieb von Dampfkesseln gilt seit dem 1. Januar 2003 die Betriebssicherheitsverordnung.

Der ausgewogen aus Vertretern von Ländern, Herstellern, Betreibern, Technischer Überwachung, Wissenschaft, Normung und Gewerkschaften zusammengesetzte und vom Bundesministerium für Arbeit berufene DDA hat seit 1965 in 43 Sitzungen des Hauptaus-

schusses auf rund 600 Seiten den Bau und Betrieb von Dampfkesselanlagen in rund 100 Technischen Regeln festgelegt. Die Geschäftsstelle wurde dabei von Mitarbeitern des VdTÜV geführt.

### Was hat der DDA erreicht?

Der DDA blickt auf eine 80jährige Erfolgsbilanz in Selbstverwaltung und -verantwortung der beteiligten Kreise zurück. Er hat in dieser Zeit ohne Eigennutz und Selbstzweck

- die Entwicklung der Dampfkessel-Technik mitgeprägt,
- mit dem technischen Regelwerk Maßstäbe bei Werkstofftechnik, Berechnung, Herstellung, Ausrüstung und Aufstellung, Betrieb und Prüfung von Dampfkesselanlagen gesetzt,
- ein hohes Niveau in der Sicherheit bei gleichzeitiger Wirtschaftlichkeit bei Dampfkesseln erreicht,
- weltweite Anerkennung für seine Arbeit bekommen.

Der beste Beweis seines erfolgreichen Wirkens sind die außerordentlich niedrigen Zahlen von Schadensfällen und Unfällen beim Betrieb von Dampfkesselanlagen. All dieses ist nur möglich geworden durch das enge, vertrauensvolle Mit- und Zusammenwirken der Kreise der Wirtschaft, des Bundes und der Länder im DDA und seinen Gremien.

Der DDA, Vorbild für alle amtlichen Ausschüsse für überwachungsbedürftige Anlagen, hat in seiner letzten Sitzung an alle Beteiligten appelliert, die Erfahrungen der Vergangenheit zu nutzen und unterhalb des zukünftig zuständigen Betriebssicherheitsausschusses ein eigenständiges Forum für Dampfkesselselfragen einzurichten. Zum Erhalt des hohen Sicherheitsniveaus bei Dampfkesselanlagen sollte dieses Gremium sich baldmöglichst konstituieren und auf der Grundlage des bestehenden aktuellen und umfassenden TRD-Regelwerks seine Arbeiten aufnehmen.

*Jochem Graßmuck*



*Visuelle Prüfung an einem Wärmetauscher (TÜV Nord Gruppe)*

## Anwendung der Druckgeräterichtlinie nach dem Ende der Übergangsfrist

Die europäische Richtlinie 97/23/EG, auch Druckgeräterichtlinie genannt, wurde 1997 erlassen und ist seit dem 29. Mai 2002 verbindlich anzuwenden. Sie gilt für das Inverkehrbringen von Geräten, die einem Druckrisiko ausgesetzt sind, und wendet sich somit an Hersteller von Druckgeräten. Ziel der Druckgeräterichtlinie ist es, nationale Rechtsvorschriften zu harmonisieren und Handelshemmnisse innerhalb der EU zu beseitigen.

Die unter den Geltungsbereich fallenden Druckgeräte sind Druckbehälter, Dampfkessel, Rohrleitungen, Ausrüstungsteile mit Sicherheitsfunktion und druckhaltende Ausrüstungsteile. Mehrere Druckgeräte, die vom Hersteller zu einer funktionalen Einheit verbunden werden, bilden eine sog. Baugruppe.

Druckgeräte und Baugruppen dürfen gemäß der Richtlinie nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn gewährleistet ist, dass sie die Sicherheit und die Gesundheit von Perso-

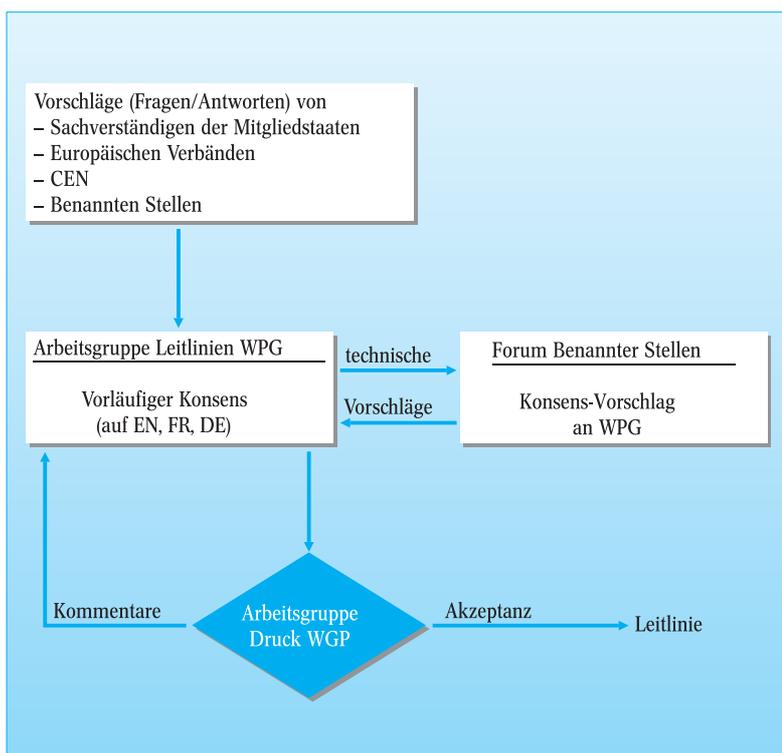
nen und gegebenenfalls von Haustieren und Gütern nicht gefährden. Hersteller müssen deshalb Sicherheitsanforderungen beachten und in einem detailliert vorgegebenen Konformitätsbewertungsverfahren nachweisen, dass die Beschaffenheit ihrer Produkte den sicherheitstechnischen Vorgaben der Druckgeräterichtlinie entspricht. Die Konformität wird durch eine Benannte Stelle bewertet. Bei Übereinstimmung des Produkts mit der Richtlinie wird eine CE-Kennzeichnung angebracht.

Wie sieht nun die Praxis nach dem Ende der Übergangsfrist aus? Mit dem breitgefächerten Geltungsbereich der Richtlinie für verschiedenste Druckgeräte sind umfangreiche und gerätespezifische Vorgaben nicht möglich, es können lediglich grundlegende Sicherheitsanforderungen gestellt werden. Auch wenn bereits einige harmonisierte Normen als unterstützende Spezifikation vorliegen, gibt es zwangsläufig Interpretationsbedarf und Fragen bezüglich der richtigen Anwendung der Richtlinie in konkreten Fällen.

Hier bietet sich als Lösungsweg das Verfahren zur Erstellung von Leitlinien zur Druckgeräterichtlinie an. Das Prozedere verläuft nach dem dargestellten Schaubild. So sind mittlerweile bereits etwa 160 Leitlinien zur Druckgeräterichtlinie entstanden. Auch wenn die Leitlinien keinen rechtsverbindlichen Charakter aufweisen, so bieten sie auf jeden Fall eine ausgezeichnete Orientierungshilfe in der Umsetzung der Druckgeräterichtlinie.

*Ingrid Grafahrend*

*Druckgeräte-Richtlinie:  
Verfahren zum Erstellen  
von Leitlinien  
(VdTÜV)*



## Das AD 2000-Regelwerk wird wesentlich erweitert

Seit dem 29. Mai 2002 gilt in der Europäischen Union und damit auch in Deutschland für die Herstellung von Druckgeräten allein das europäische Recht in Form der Druckgeräte-Richtlinie (DGRL). Die Arbeitsgemeinschaft Druckbehälter (AD) hat sich als maßgeblicher Regelsetzer auf dem Gebiet Druckbehälter fachlich und zeitgerecht auf diese neue Situation eingerichtet und dafür in den letzten beiden Jahren das AD 2000-Regelwerk erstellt. Es entspricht den Anforderungen der europäischen Druckgeräte-Richtlinie (97/23/EG) und enthält gleichzeitig die Erfahrungen aus jahrzehntelanger Praxis mit dem bisherigen AD-Regelwerk. Alle Fachleute, die in den vergangenen Jahren das AD-Regelwerk schätzen gelernt haben, profitieren bei Anwendung des AD 2000-Regelwerkes auch weiterhin von dem bekannt hohen Sicherheitsniveau.

Jedes AD 2000-Merkblatt ist mit einem Abschnitt 0, der „Präambel“, versehen. Die Präambel sagt aus, dass zur Erfüllung der grundlegenden Sicherheitsanforderungen der Druckgeräte-Richtlinie das AD 2000-Regelwerk angewandt werden kann, vornehmlich für die Konformitätsbewertung nach den Modulen G und B + F. Das AD 2000-Regelwerk wurde inzwischen auf Rohrleitungen

erweitert. Bei Rohrleitungen ist insbesondere die Konformitätsbewertung nach den Modulen G und B 1 + F anzuwenden.

Das AD 2000-Regelwerk folgt einem in sich geschlossenen Auslegungskonzept. Die Prüfständigkeit richtet sich nach den Vorgaben des jeweiligen Rechtsgebietes. Das AD 2000-Merkblatt G 1 sagt im Abschnitt 4.1 dazu aus: „Zur Anwendung der AD 2000-Merkblätter ist ein großer Erfahrungsschatz einschließlich vorhandener Betriebserfahrungen erforderlich. Die Arbeitsgemeinschaft Druckbehälter verbindet daher mit einer zuständigen unabhängigen Stelle besondere Anforderungen. Die vor dem 29. November 1999 nach dem AD-Regelwerk tätigen Sachverständigenorganisationen (TÜV, TÜH, AfA und Industrieüberwacherstellen) erfüllen diese Anforderungen“.

Um das AD 2000-Regelwerk anwendungsfreundlich zu gestalten, mussten beispielsweise für die Entwurfsprüfungen, Schluss- und Druckprüfung neue AD 2000-Merkblätter der Reihe HP (Herstellung, Prüfung) aufgenommen werden. Eine entsprechende Zusammenstellung enthält die Tabelle unten. In das AD 2000-Regelwerk wurden ebenfalls verschiedene Merkblätter der HP-Reihe für

Neue AD 2000-Merkblätter	Benennung	Quelle d. Beschaffenheitsanforderungen
A 4	Gehäuse von Ausrüstungsteilen	TRB 801 Nr. 45
A 401	Ausrüstung der Druckbehälter; Kennzeichnung von Ausrüstungsteilen	TRB 401
A 403	Ausrüstung der Druckbehälter; Einrichtungen zum Erkennen und Begrenzen von Druck und Temperatur	TRB 403
A 404	Ausrüstung der Druckbehälter; Ausrüstungsteile	TRB 404
HP 511	Entwurfsprüfung	TRB 511
HP 512	Schluss- und Druckprüfung	TRB 512
HP 100 R	Rohrleitungen aus metallischen Werkstoffen	TRR 100
HP 110 R	Rohrleitungen aus textilglasverstärkten Duroplasten (GFK) mit und ohne Auskleidung	TRR 110
HP 120 R	Rohrleitungen aus thermoplastischen Kunststoffen	TRR 120
HP 512 R	Entwurfsprüfung, Schlussprüfung, Druckprüfung von Rohrleitungen	TRR 512

*Neue AD 2000-Merkblätter mit Angabe der Quelle zu den Beschaffenheitsanforderungen*

Neue AD 2000-Merkblätter	Benennung	Quelle d. Beschaffenheitsanforderungen
HP 801 Nr. 4	Druckbehälter mit Gaspolster in Druckflüssigkeitsanlagen	TRB 801 Nr. 4
HP 801 Nr. 8	Druckbehälter auf Montage- und Baustellen	TRB 801 Nr. 8
HP 801 Nr. 10	Druckspritzbehälter	TRB 801 Nr. 10
HP 801 Nr. 11	Offene dampfmantelbeheizte Kochgefäße für Konserven, Zucker- und Fleischwaren	TRB 801 Nr. 11
HP 801 Nr. 13	Lagerbehälter für Getränke	TRB 801 Nr. 13
HP 801 Nr. 14	Druckbehälter in Kälteanlagen und Wärmepumpenanlagen	TRB 801 Nr. 14
HP 801 Nr. 15	Druckbehälter, die Schwellbeanspruchung ausgesetzt sind	TRB 801 Nr. 15
HP 801 Nr. 18	Druckbehälter für Feuerlöschgeräte und Löschmittelbehälter	TRB 801 Nr. 18
HP 801 Nr. 19	Druckbehälter mit Auskleidung oder Ausmauerung	TRB 801 Nr. 19
HP 801 Nr. 23	Fahrzeugbehälter für flüssige, körnige oder staubförmige Güter	TRB 801 Nr. 23
HP 801 Nr. 25	Flüssiggaslagerbehälteranlagen	TRB 801 Nr. 25 Anlage
HP 801 Nr. 26	Druckbehälter für Gase oder Gasgemische mit Betriebstemperaturen unter $-10\text{ °C}$	TRB 801 Nr. 26
HP 801 Nr. 27	Druckbehälter für Gase oder Gasgemische in flüssigem Zustand	TRB 801 Nr. 27
HP 801 Nr. 29	Rotierende dampfbeheizte Zylinder	TRB 801 Nr. 29
HP 801 Nr. 30	Steinhärtekessel	TRB 801 Nr. 30
HP 801 Nr. 34	Ammoniaklagerbehälteranlagen	TRB 801 Nr. 34 Anlage
HP 801 Nr. 37	Wärmeübertragungsanlagen	TRB 801 Nr. 37
HP 801 Nr. 38	Versuchsautoklaven	TRB 801 Nr. 38
HP 801 Nr. 39	Druckbehälter von Isostatpressen	TRB 801 Nr. 39

Neue AD 2000-Merkblätter zu besonderen Druckbehältern

Rohrleitungen aus metallischen Werkstoffen, textiltglasverstärkten Duroplasten und aus thermoplastischen Kunststoffen integriert (vgl. Tabelle links). Die Vielfalt der Druckbehälterarten erforderte es, die Beschaffenheitsanforderungen für besondere Druckbehälter festzuschreiben. In der Tabelle oben ist eine Übersicht der AD 2000-Merkblätter der Reihe 801 Nr. 4 bis 39 dargestellt. Im Jahr 2002 widmete sich der AD-Arbeitskreis u. a. folgenden Schwerpunktthemen:

- AD 2000-Merkblatt A 4 – komplette Überarbeitung, wie z. B. der Einstufung der Gehäuse von Ausrüstungsteilen;
- AD 2000-Merkblatt HP 30 und zugehörige AD 2000-Merkblätter der B-Reihe – Präzisierung des Prüfdruckes;

- AD 2000-Merkblätter der W-Reihe – Einarbeitung der europäischen Werkstoffnormen;
- AD 2000-Merkblätter der S-Reihe – Aufnahme neuer Berechnungsregeln für Gusseisen mit Kugelgraphit bei Wechselbeanspruchung.

Das AD 2000-Regelwerk ist seit Herbst 2002 als AD 2000-Code in englischer Sprachfassung erhältlich. Dieser AD 2000-Code wurde im Oktober 2002 in der Volksrepublik China als Regelwerk für den Import für Druckbehälter und Rohrleitungen angemeldet; die Zulassung steht noch aus. Seit Frühjahr 2003 ist das AD 2000-Regelwerk auch als elektronische Publikation auf CD-ROM erhältlich.

Olaf Baumann

## Druckbehälterschäden in 2001

Der VdTÜV-Geschäftsstelle lagen im Berichtsjahr insgesamt 59 Schadensberichte für das Jahr 2001 zur Auswertung im VdTÜV-Arbeitskreis „Erfassung und Auswertung von Schäden an Druckbehälteranlagen“ vor. Bei der Auswertung wurde die nach Prüfung des Schadensberichtes wahrscheinlichste Schadensursache ausgewählt. Schwerpunkte bei den für das Jahr 2001 gemeldeten Schadensfällen sind den Auswertungskriterien

- Fertigungsfehler mit 30,5 %
- Konstruktions- und Auslegungsfehler mit 23,7 %
- Abweichungen von der vorgegebenen Betriebsweise mit 23,7 %
- Korrosion, Erosion mit 20,3 %

- mangelnde Wartung mit 1,7 %
- unsachgemäße Reparatur mit 0,0 %

zuzuordnen.

Bei den Apparatetypen liegen auch im Jahre 2001 die Druckluftbehälter an der Spitze mit der größten Schadenshäufigkeit. Fertigungsfehler an einseitig, einlagig ausgeführten MAG-Schweißungen der Längsnähte und mangelnde Entwässerung sind hier die hauptsächlichen Schadensursachen.

Erwähnenswert sind die immer wieder auftretenden Schäden in Form von Rissen und rissähnlichen Anzeigen im Mantelbereich von Trockenzylindern.

Druckgasflasche	Schadensbeschreibung	Schadensursache
Propanflasche, als Reifenaufblasbehälter eingesetzt	Explosion des Behälters	Korrosion Behälterinnenseite, fehlende Entwässerung
Druckgasflasche	Gasfreisetzung	Beim Abschrauben der Metallschutzkappe verklebte sich der zwischen Kappe und Flaschenventil eingelegte Beipackzettel mit der Folge, dass das zwar dicht verschlossene, aber nur leicht angezogene Flaschenventil unbeabsichtigt geöffnet wurde.
Stickoxydul-Druckgasflasche	Flasche zerborsten	Überfüllung
Acetylenflaschen	Acetylenzerfall in einer Acetylenflasche führte zum Brand mit Zerstörung weiterer Flaschen, u. a. auch einer Sauerstoffflasche.	Falscher Umgang
Taucherflasche	Sternförmige Risse an der Stirnseite des Flaschenhalses, 10 mm tiefer durchgehender Riss	Herstellungsfehler
Propan-Haushaltsflasche	Undichtheit, Pore in der Rundnaht	Herstellungsfehler
Propan-Haushaltsflasche	3 Poren in der Rundnaht, Einbrandkerben	Herstellungsfehler
Ammoniakgasflasche	Ammoniakgasflasche geborsten	Korrosion im Bereich des Fußrings (von außen) mit vermutlicher Überfüllung
Atemluftflasche	Undichtheit im Halsbereich	Schmiedefalte

Schäden an Druckgasflaschen und ihre Ursachen



*Geborstene Druckgasflasche  
für Ammoniak  
(Staatliches Umweltamt  
Kiel)*

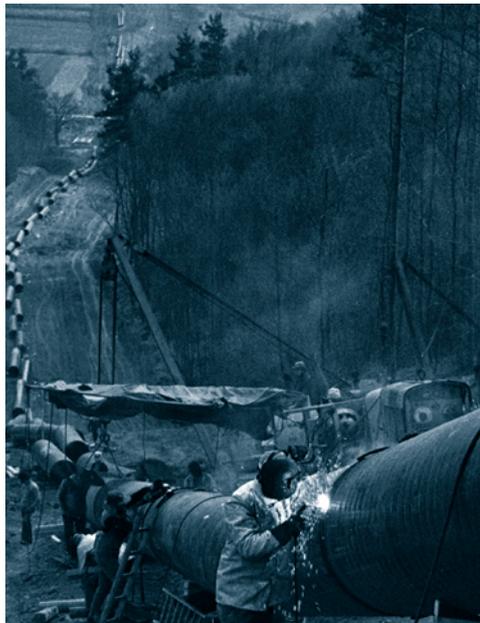
Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass es bei sog. Henze-Dämpfern in zwei Fällen aufgrund Erosion an der Behälterwand durch das Beschickungsgut zum Aufreißen des Mantels gekommen ist. Hier erscheint es notwendig, im Rahmen der Wanddickenmessung bei der wiederkehrenden Prüfung speziell den Bereich des Dampfeintrittstutzens und den Bereich des Flüssigkeitspegels zu untersuchen.

Ein erheblicher Anteil an Schäden trat auch an Druckgasflaschen auf. Die Tabelle zeigt einige typische Schadensursachen. In dem Fall des Berstens der Ammoniakflasche (s. Bild) gab es erfreulicherweise keine Personenschäden, sondern „nur“ einen erheblichen Gebäudeschaden.

*Olaf Baumann*

## Neue Vorschriften für Rohrfernleitungen

Die TÜV bieten für den Rohrfernleitungs- und Anlagenbau die Bauüberwachungen, Inspektionen sowie spezifische Prüftätigkeiten an.  
(TÜV Nord Gruppe)



Als Artikel 4 der „Verordnung zur Vereinfachung im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der Bereitstellung von Arbeitsmitteln und deren Benutzung bei der Arbeit, der Sicherheit beim Betrieb überwachungsbedürftiger Anlagen und der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes“ wurde am 2. Oktober 2002 die „Verordnung über Rohrfernleitungsanlagen (Rohrfernleitungsverordnung)“ veröffentlicht; sie ist am darauf folgenden Tag in Kraft getreten. Mit dieser auf das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung gestützten Verordnung wurden die Vorschriften für Rohrfernleitungen, die bisher auf den § 19a ff Wasserhaushaltsgesetz (WHG), die Verordnung über brennbare Flüssigkeiten (VbF) und die Verordnung über Gashochdruckleitungen (GasHL-VO) verteilt waren, bis auf wenige Ausnahmen zusammengeführt.

Die Ausnahmen betreffen die sogenannten NATO-Pipelines, für die die VbF bis zum Wirksamwerden eigener Regelungen des Bundesministeriums für Verteidigung weiter in Kraft bleiben, sowie die Rohrfernleitungen für Erdgas, die weiterhin unter der GasHL-VO geregelt werden.

### Technische Regel für Fernleitungen

Nachdem die zuständigen Ausschüsse in den vergangenen Jahren bereits Entwürfe für eine Technische Regel für Fernleitungen (TRFL) erarbeitet und auch verabschiedet hatten, wurde es wegen der geänderten gesetzlichen Grundlagen erforderlich, die TRFL an die Verfahren der Rohrfernleitungsverordnung und damit an die Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung anzupassen. Wie bereits bei der Erarbeitung der TRFL hat der VdTÜV auch an dieser Arbeit intensiv mitgewirkt, so dass die TRFL in den ersten Monaten des Jahres 2003 veröffentlicht werden kann.

### Entwurf einer neuen Verordnung über Gashochdruckleitungen

Wegen der o. a. Verordnung zur Vereinfachung war es außerdem erforderlich, eine neue Gashochdruckleitungs-Verordnung zu erarbeiten, die ausschließlich für die Fernleitungen der öffentlichen Gasversorgung mit Erdgas gelten soll. Auch diesen Verordnungsentwurf hat der VdTÜV bereits im Vorfeld der Verbändeanhörung intensiv begleitet. Der Verordnungsentwurf muss jedoch nach der Anhörung umfangreich geändert werden, um auch Erdgastankstellen in der Verordnung behandeln zu können. Ein neuer Entwurf liegt zur Zeit nicht vor.

### NATO-Pipelines

Da bereits das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung dem Bundesministerium für Verteidigung zugesteht, zur Erfüllung von Aufgaben der Verteidigung und der Einhaltung zwischenstaatlicher Verträge eigenständige Regelungen zu treffen, das Bundesministerium aber noch keine eigene Regelung getroffen hat, muss die VbF für diese Rohrfernleitungen weiterhin in Kraft bleiben.

*Hermann Dinkler*

## Technische Regel wassergefährdende Stoffe „Tankstellen“

Im Jahre 2000 hat die Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) die Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall (ATV-DVWK) beauftragt, eine wasserrechtliche Technische Regel (TRwS) über Tankstellen zu erarbeiten. In dieser Technischen Regel sollen neben öffentlichen Tankstellen auch Eigenverbrauchertankstellen (beide auch unter Berücksichtigung von Biodiesel), Lokomotivtankstellen, Flugzeugtankstellen und Tankstellen für Wasserfahrzeuge behandelt werden. Diese TRwS sollen die wasserrechtlichen Regelungen, die in den einzelnen Bundesländern zu Tankstellen bestehen, zu Gunsten einer bundeseinheitlichen Regelung ablösen (s. a. Vorjahresbericht S. 32).

### Stand der Arbeit für Kraftfahrzeuge

Unter Leitung eines VdTÜV-Referenten wurde ein Entwurf für öffentliche Tankstellen und Eigenverbrauchertankstellen für Kraftfahrzeuge soweit fertig gestellt, dass die öffentliche Anhörung eingeleitet werden konnte. Nach dem Ende der Anhörungsfrist (15. Januar 2003) folgen das Bewerten und Beantworten der eingegangenen Stellungnahmen und Einsprüche, so dass mit einem Abschluss der Arbeiten gegen Ende 2003 zu rechnen ist.

*Sicherheitstechnisch relevant sind in einer Raffinerie u. a. auch die Tankleitungen.*  
(K. Schreiber)



### Betankung von Schienenfahrzeugen

Auf Basis des Entwurfes für Kraftfahrzeuge wurde ebenfalls unter Leitung eines VdTÜV-Referenten im Januar 2002 mit den Arbeiten an einer Technischen Regel für wassergefährdende Stoffe (TRwS) über Tankstellen für Schienenfahrzeuge begonnen. In mittlerweile sechs Sitzungen wurde der Entwurf soweit entwickelt und an die Belange der Schienenfahrzeuge angepasst, dass das Anhörungsverfahren voraussichtlich im Frühjahr 2003 eingeleitet werden kann.

### Betankung von Luftfahrzeugen und von Wasserfahrzeugen

Gemäß dem o. g. Auftrag der LAWA sollen in der wasserrechtlichen Technischen Regel auch Tankstellen für Luftfahrzeuge behandelt werden. Dazu hat die konstituierende Sitzung im Dezember 2003 unter Beteiligung der einschlägigen Verbände stattgefunden. Die von den Arbeitsgruppen für die Kraft- und Schienenfahrzeuge erarbeiteten Vorschläge sollen dabei als Grundlage dienen.

Bei der TRwS bezüglich der Tankstellen für Wasserfahrzeuge haben die Arbeiten ebenfalls begonnen. Wegen der besonderen Bedingungen in diesem Bereich müssen völlig eigenständige Regelungen auch unter Beachtung internationaler Vorschriften, z. B. zu Binnenschiffen, beachtet werden.

*Hermann Dinkler*

## Forschungsvorhaben zur Fachbetriebspflicht nach § 19i WHG

Gemäß § 19i des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) hat der Betreiber einer Anlage zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen mit bestimmten Tätigkeiten Fachbetriebe nach § 19I WHG zu beauftragen, sofern er nicht selbst Fachbetrieb ist. Da von Seiten einiger Bundesländer die Frage aufgeworfen wurde, inwieweit diese Regelung angesichts der bei den Prüfungen festgestellten Mängelziffern effizient und wirksam ist und ob und ggf. wie sie verbessert werden sollte, hat das Umweltbundesamt (UBA) ein Forschungsvorhaben initiiert, das sich mit dieser Fragestellung beschäftigen soll.

Gruppen als auch in der abschließenden Podiumsdiskussion haben die Technischen Überwachungs-Vereine aktiv mitgewirkt.

*Hermann Dinkler*

### Eingeleitete Aktionen

Zunächst hat der Auftragsnehmer des Forschungsvorhabens in einer Fragebogenaktion mehrere tausend Betreiber, Behörden, Umweltgutachter und Hersteller von Komponenten angeschrieben, um ein Meinungsbild zur Fachbetriebspflicht zu gewinnen. Parallel zu dem Vorhaben wurde ein Forschungsbegleitkreis eingerichtet, der das Forschungsvorhaben sowohl methodisch als auch fachlich begleiten soll. In dem Forschungsbegleitkreis sind die Technischen Überwachungs-Vereine durch den VdTÜV vertreten.

### Erste Ergebnisse der Fragebogenaktion

Bereits nach Rücklauf der ersten größeren Menge von beantworteten Fragebögen wurde schnell ersichtlich, dass die Fachbetriebspflicht zwar mehrheitlich begrüßt, eine Ausdehnung aber nicht als erforderlich angesehen wird. Lediglich in der Umsetzung der Fachbetriebspflicht sieht man noch Verbesserungsbedarf.

### Workshop und Präsentation des Umweltbundesamtes

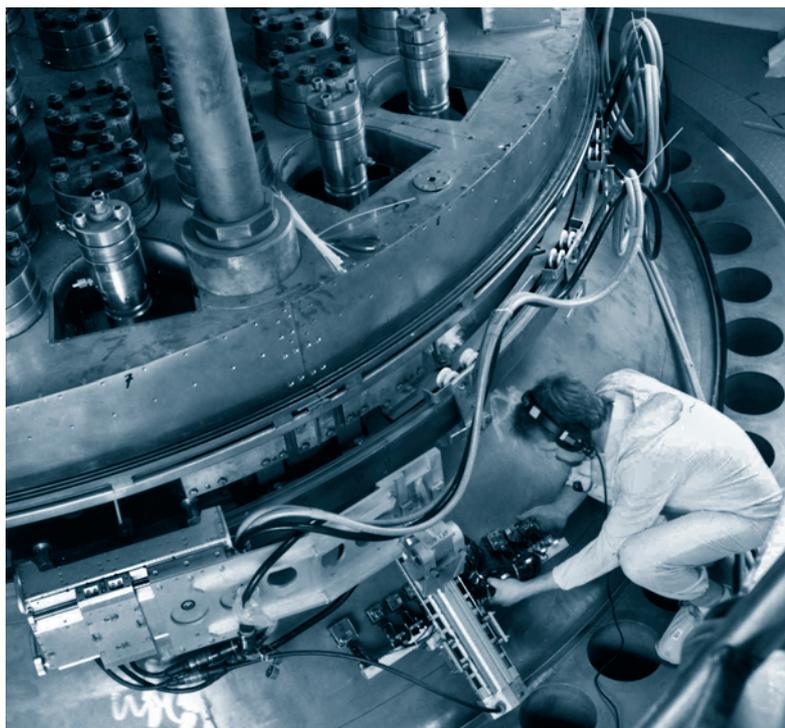
In einem Workshop des Umweltbundesamtes am 14. Januar 2003 sind die Ergebnisse des Forschungsvorhabens der Öffentlichkeit präsentiert und diskutiert worden. Sowohl bei den einleitenden Statements relevanter

## Gutachterliche Bewertung der Betriebshandbücher bzw. Sicherheitsspezifikationen von Kernkraftwerken

Vor Erteilung der Genehmigung zum Betrieb eines Kernkraftwerkes ist u. a. der Nachweis zu erbringen, dass die Anlage während der zu erwartenden Betriebszustände so betrieben werden kann, dass die im gesetzlichen und untergesetzlichen Regelwerk vorgesehenen Schutzziele sicher eingehalten werden. Unter den zu erwartenden Betriebszuständen wird dabei der bestimmungsgemäße Betrieb einschließlich Abfahren, Stillstand und Anfahren, anomaler Betrieb, Störfälle verstanden.

Zur Erfüllung der vorgenannten abstrakten Zielvorgabe bedarf es der Zusammenfassung aller vom Schichtpersonal für ein sicherheitsgerichtetes Handeln benötigten Informationen und Entscheidungsgrundlagen in einer Unterlage. Diese Unterlage muss so strukturiert sein, dass die bereitzustellenden Informationen und Entscheidungsgrundlagen in eindeutiger und transparenter Weise aufbereitet sind sowie vom Schichtpersonal jederzeit aufgaben-, betriebszustand- oder situationsbezogen abgefragt werden können.

*Ultraschallprüfung einer Rundnaht an einem Reaktor-druckbehälter-Deckel  
(Framatome ANP GmbH)*



### Welchem Zweck dienen Betriebshandbücher bzw. Sicherheitsspezifikationen?

Dem vorgenannten Zweck dient das sog. Betriebshandbuch; Teil dieses Betriebshandbuchs ist die sog. Sicherheitsspezifikation. Die zur Sicherheitsspezifikation gehörenden Teile des Betriebshandbuchs werden gegenüber den übrigen Teilen des Betriebshandbuchs optisch besonders hervorgehoben. Der strukturelle Aufbau der Betriebshandbücher folgt bundesweit einem einheitlichen Schema.

Zweck der Sicherheitsspezifikation ist es, jederzeit einen raschen und lückenlosen Nachweis aller für die Sicherheit der Anlage und ihres Betriebes wichtigen Daten, Grenzwerte und Maßnahmen in der jeweils letztgültigen Fassung zu gewährleisten. Die Sicherheitsspezifikationen enthalten beispielsweise sicherheitsrelevante behördliche Anordnungen und Auflagen, vorgelagerte sowie auslösende Grenzwerte, Ablaufbeschreibungen für Stör- und Schadensfälle, Kriterien zur Erkennung und Analyse von anomalen Betriebszuständen oder Störfällen sowie Maßnahmen zu deren Behebung bzw. Beherrschung, zulässige Nichtverfügbarkeitszeiten sicherheitstechnisch wichtiger Systeme u. ä.

### Betriebserfahrungen und Erkenntnisse aus jüngerer Zeit

Die Analyse der Ursachen für das Auftreten nicht Betriebshandbuch-konformer Borsäurekonzentrationen und Füllstände in den Flutbehältern des nuklearen Nachwärmeabfuhrsystems einer baden-württembergischen Anlage in den Jahren 2000 und 2001 führte über das betreffende Bundesland hinausgehend zu einer Überprüfung der Betriebshandbuch-Regelungen. Hierbei ergaben sich u. a. zwei Schlussfolgerungen:

Die bislang praktizierte Vorgabe von sicherheitstechnisch wichtigen Prozess- und Verfahrensparametern ist insbesondere für den sog. Nichtleistungsbetrieb (Abfahren, Still-



Anlieferung eines Behälters  
mit abgebrannten Brennelementen im Standort-  
Zwischenlager des KKW  
Emsland  
(TÜV Nord Gruppe)

stand, Anfahren) teilweise unzuweckmäßig oder lässt zumindest eine ausreichende Präzision bzw. Eindeutigkeit vermissen. Die Betriebshandbücher berücksichtigen bislang schwerpunktmäßig den Leistungsbetrieb. Ergebnisse einer aktuellen probabilistischen Analyse zum sog. Nichtleistungsbetrieb (Abfahren, Stillstand, Anfahren) zeigen, dass auch der Nichtleistungsbetrieb einen nicht zu vernachlässigenden probabilistischen Risikobeitrag liefern kann und eine Ungleichbehandlung der verschiedenen Betriebszustände in Bezug auf die Regelungsdichte und Stringenz der Betriebshandbuch-Vorgaben daher sachlich nicht gerechtfertigt ist.

Für bestimmte in den Betriebshandbüchern verwendete Begriffe (bspw. Sollwert, Verfügbarkeitswert oder Mindestverfügbarkeitswert) gibt es im untergesetzlichen Regelwerk bislang keine einschlägigen Definitionen; hierfür muss ein einheitliches Verständnis geschaffen werden.

Die vorgenannten Schlussfolgerungen betreffen Einzelaspekte der Betriebshandbücher; sie stehen nicht im Widerspruch zu den Rahmenvorgaben des untergesetzlichen Regelwerks und ziehen den bisherigen strukturel-

len Aufbau der Betriebshandbücher nicht in Zweifel.

### VdTÜV-Arbeitsgrundlage zur Vereinheitlichung der gutachterlichen Bewertung

Ausgehend von den vorgenannten Schlussfolgerungen haben die in der TÜV-Leitstelle Kerntechnik beim VdTÜV zusammengeschlossenen Technischen Überwachungsorganisationen die bei der Aktualisierung/Überarbeitung von Betriebshandbüchern aus VdTÜV-Sicht zu beachtenden Mindestanforderungen zur Berücksichtigung des Nichtleistungsbetriebs in einer Arbeitsgrundlage zusammengestellt. Der Anforderungskatalog umfasst:

- Definitionen bisher in den Betriebshandbüchern verwendeter, jedoch nicht standardisierter Begriffe

- Strukturelle Fragen, betreffend beispielsweise

- die Unterteilung der Betriebszustände Abfahren, Stillstand und Anfahren in einzelne Betriebsphasen, deren Abgrenzung gegeneinander in Anlehnung an die Erkenntnisse aus der aktuellen probabilistischen Analyse zum Nichtleistungsbetrieb durch diejenigen Systemzustände gekennzeichnet ist, bei denen sich Änderungen der systemtechnischen Verfügbarkeitsanforderungen ergeben. Diese sind vor Übergang zur nächstfolgenden Phase abzufragen und in einer Checkliste zu bestätigen;

- die konsequente Entflechtung der Handlungsanweisungen und Schrittfolgepläne zur Überführung der Anlage von einer zur nächstfolgenden Betriebsphase von den Regelungen zur Abfrage, Kontrolle und Dokumentation der Betriebsbereitschaft und Funktionsbereitschaft sicherheitsrelevanter Systeme. Die zur Überprüfung/Bestätigung der Betriebsbereitschaft oder Funktionsbereitschaft sicherheitsrelevanter Systeme an bestimmten Haltepunkten/Betriebszuständen zu erstel-

lenden Checklisten sind phasenbezogen zu strukturieren; sie sind für eine „Standard-Revision“ mit Brennelement-Wechsel zu konzipieren und bilden keinen Bestandteil der Sicherheitsspezifikation, sondern sind den einschlägigen Kapiteln des Betriebshandbuchs zuzuordnen;

– die vollständige Wiedergabe aller zum Leistungs- und Nichtleistungsbetrieb gehörenden, an unterschiedlichen Stellen der Genehmigungsdokumentation vorliegenden Werte, die Eingangswerte von Störfallanalysen waren, im Betriebshandbuch einschließlich der Spiegelung der Betriebshandbuch-Vorgaben an den dort wiedergegebenen sicherheitsrelevanten Grenzwerten

#### ■ Die Ergänzung des Betriebshandbuchs um Störfälle im Nichtleistungsbetrieb

Der in der VdTÜV-Arbeitsgrundlage wiedergegebene Anforderungskatalog wird der gutachterlichen Bewertung von Betriebshandbüchern/Sicherheitsspezifikationen nunmehr einheitlich zugrunde gelegt.

*Hermann-Josef Staudt*

# Fahrzeug, Verkehr

## Entwicklungstendenzen bei der Technischen Fahrzeugüberwachung, dem Fahrerlaubniswesen und der Verkehrssicherheit

Die Kommission Verkehrswesen (KV) als oberste Instanz des Verbandes in Sachen Verkehr und Mobilität hat im vergangenen Jahr mit Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann einen neuen Vorsitzenden gewählt. Die Arbeitsschwerpunkte der Kommission für die nächsten Jahre sind Weiterentwicklung der Technischen Fahrzeugüberwachung und der Fahrerlaubnisprüfung, Erfahrungsaustausch unter den Mitgliedern des Verbandes sowie Zusammenarbeit mit der internationalen Führerscheinkommission CITA und der internationalen Vereinigung für die technische Prüfung von Kraftfahrzeugen CIECA.

### Verkehrssicherheit bewahren und fördern

Die Verkehrssicherheit hat in der Bundesrepublik Deutschland ein hohes Niveau erreicht, das es zu bewahren und gezielt zu fördern gilt. Die Kommission Verkehrswesen lenkt neben den traditionellen Aufgaben des Erfahrungsaustausches im zuständigen Fachausschuss auch die Arbeit der Projektgruppen und übrigen Ausschüsse, die sich verbandsintern und extern mit den Fragen der Technischen Fahrzeugüberwachung, dem Fahrerlaubniswesen und der Verkehrssicherheit befassen. Dass sich die technische Fortentwicklung besonders bei den Straßenfahrzeugen in den letzten Jahren besonders rasant vollzogen hat, ist offensichtlich. Ob aber die Zulassungsverfahren von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr und die periodische technische Überwachung noch angemessen sind, muss unter dem Gesichtspunkt einer weiteren möglichen Reduzierung der Unfallzahlen untersucht werden. Die Kommission Verkehrswesen bewertet die Ergebnisse dieser Untersuchungen und berät sie in den zuständigen Gremien. Sie schlägt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) sowie den Ländern Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit vor.

Außerdem trägt die Kommission Verkehrswesen die Verbandsaufgaben, die sich aus den Anerkennungen der Technischen Prüf-

stellen ergeben. Sie führt den Erfahrungsaustausch durch und steckt den Rahmen für die Qualitätssicherung der Prüfstellenaufgaben ab.

### Die Erfahrung scheitert an der Black Box

In der traditionellen Fahrzeugüberwachung waren bisher das Know-how und die Erfahrung des Prüfers für die Fehlererkennung ausschlaggebend. Moderne, elektronisch gesteuerte Systeme legen ihre Fehler höchstens noch in einem Fehlerspeicher ab, durch eine bloße Besichtigung der Geräte sind sie aber auf keinen Fall zu finden. Schlimmer noch: unberechtigte Veränderungen der Software (z. B. sog. Chip Tuning) werden weder angezeigt, noch bei den üblichen Prüfprozeduren bemerkt.

Hier besteht ein erheblicher Bedarf in der Entwicklung von Prüftechniken, die dann in die periodische Fahrzeugüberwachung aufgenommen werden müssen. Während sich Hersteller und Werkstätten vorwiegend um den Anspruch der Halter auf Lifetime-Zu-



*Überprüfung der Airbag-Systeme in einem Personenkraftwagen (TÜV Rheinland Berlin Brandenburg)*

verlässigkeit der Sicherheitssysteme kümmern, wird die Technische Fahrzeugüberwachung den Nachweis der Funktionsfähigkeit liefern müssen.

### **Noch sicher, wenn der Lack ab ist?**

Mit zunehmendem Alter und hoher Laufleistung verschlechtert sich der technische Zustand von Kraftfahrzeugen. Dem stehen feste Untersuchungsintervalle bei der Haupt- und der Abgasuntersuchung gegenüber. Untersuchungen zeigen, dass besonders Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab einem Lebensalter von acht Jahren in einem Maße Mängel aufweisen, die eine Reduzierung des Untersuchungsintervalls von zwei Jahren auf ein Jahr sinnvoll erscheinen lassen. Die Kommission Verkehrswesen arbeitet mit den politisch verantwortlichen Stellen an der Änderung der Prüffristen ab dem 7. Jahr.

### **Fahrerlaubnisprüfung weiterentwickeln**

Im Bereich der Fahrerlaubnisprüfung setzt die Kommission Verkehrswesen auf eine Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung von der Antragstellung bis zum Abschluss des Verfahrens. Systeme, mit deren Hilfe die Daten vom Straßenverkehrsamt zu den Technischen Prüfstellen übertragen und dort bearbeitet werden, dienen der schnellen, zeitgemäßen Verwaltungsabwicklung. Mit der Schulung am PC und der späteren theoretischen Fahrerlaubnisprüfung am PC werden Techniken aufgegriffen, die vor allem den jüngeren Bewerbern vertraut sind und das Prüfungsverfahren vereinfachen. Die Kommission Verkehrswesen sieht ihre Aufgabe in der Abstimmung mit den Behörden und den Fahrlehrerverbänden über die Nutzung dieser international bereits etablierten Verfahren. Sie erkennt dabei nicht, dass bis zur flächendeckenden Einführung dieser Systeme strukturelle Probleme beseitigt sein müssen und vor allem die Fahrlehrerschaft auf ausreichender Planungssicherheit besteht.

### **Qualitätsmanagementsysteme ja, Mehrfachbeurteilungen nein**

Die Verbandsmitglieder sind dem vor mehreren Jahren erteilten Auftrag der Kommission Verkehrswesen nachgekommen und haben Qualitätsmanagementsysteme aufgebaut und zertifizieren lassen. Durch die Vorschriften der Fahrerlaubnisverordnung sind die Technischen Prüfstellen gezwungen, sich für das Aufgabengebiet FE-Prüfung zusätzlich akkreditieren zu lassen. In beiden Verfahren ist das Qualitätsmanagementsystem der Technischen Prüfstelle Gegenstand umfangreicher Prüfung. Die Kommission Verkehrswesen setzt sich dafür ein, die beiden Verfahren so zu koordinieren, dass Doppelbeurteilungen oder gar gegensätzliche Forderungen vermieden werden. Letztlich wird damit nämlich nur der Aufwand unnötig gesteigert.

*TÜV Rheinland Berlin Brandenburg*

*Jürgen Brauckmann*

Vorsitzender der Kommission Verkehrswesen

## Überarbeitung der FeV und „EU-Annex II neu“ – Änderungen und Neuerungen im Fahrerlaubnisrecht

Schon zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) am 1. Januar 1999 war zu sehen, dass darin enthaltene kleinere „Unebenheiten“ und Fehler einer Überarbeitung bedurften. Die lang erwartete Korrektur der FeV, häufig etwas respektlos als „Reparaturverordnung“ bezeichnet, wurde mit dem Inkrafttreten der Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (FeVÄndV) am 1. September bzw. am 1. Oktober 2002 vollzogen (BGBl. I, 3267). Die Neuerungen betreffen die Beschreibung motorisierter Krankenfahrräder, das Mindestalter bei Fahrern, die sich in der Berufskraftfahrer-Ausbildung befinden, eine klarere Definition der Fahrerlaubnisklasse M, die Anerkennung von EU- und EWR-Fahrerlaubnissen, den Wegfall der Bedürfnisprüfung für amtlich anerkannte Begutachtungsstellen für die Fahreignung auf Grund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. Juni 2000 (NZV 2000, 437) sowie eine vereinfachte Punkteabfrage beim Verkehrszentralregister in Flensburg.

Im Anschluss an die FeVÄndV ist die „Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen (Prüfungsrichtlinie)“ neu gefasst worden. Sie wurde am 30. November 2002 im Verkehrsblatt vollständig neu veröffentlicht und ersetzt die bisherige Prüfungsrichtlinie vom 15. September 1998 (VKBl. 2002, 733).

### Die Gefahrenbremsung

Markanteste Novellierung durch die neue Prüfungsrichtlinie ist für die praktische Prüfung die neu eingeführte Grundfahraufgabe „Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung“ (Gefahrenbremsung) in der Klasse B (Pkw). Hierdurch erwartet man nicht ohne Grund eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Denn gerade junge Fahranfänger schaffen es häufig nicht, die naturgegebene Hemmschwelle, das Bremspedal schlagartig mit voller Kraft niederzutreten, zu überwinden. Wer dies aber in der Ausbildung nicht gelernt hat, weil es nicht Prüfungsgegenstand

ist, der wird es in der Praxis, wenn es darauf ankommt, häufig auch nicht beherrschen (siehe Schaubild). Die Details sowie die Aufgabenverteilung in der Prüfung regelt die Anlage zur Prüfungsrichtlinie.

Bei der Einführung der Gefahrenbremsung zeigte sich einmal mehr die gute Zusammenarbeit der TÜV mit der Fahrlehrerschaft. Da der Rechtscharakter der Grundfahraufgabe diese nicht obligatorisch in jeder Prüfung verlangt, sondern lediglich alternativ, konnten die TÜV gemeinsam mit den Landesfahrlehrerverbänden je nach Stand der Vorbereitungsarbeiten die in jedem Fall notwendige Abstimmung, insbesondere über den Einführungstermin, vornehmen.

Eine weitere Änderung betrifft fremdsprachige Theorieprüfungen. Auf Grund der FeVÄndV in Verbindung mit der Prüfungsrichtlinie ist nunmehr eine Klarstellung dahingehend erfolgt, dass Fahrerlaubnisbewerber keinen gesetzlichen Anspruch darauf haben, die theoretische Fahrerlaubnisprüfung auch in einer anderen als der deutschen Sprache abzulegen.

Außerdem hat es Neuregelungen zur Feststellung der Identität des Fahrerlaubnisbewerbers, zur Bewertung einzelner Prüfungsteile sowie eine Klarstellung zur Verwendung von getönten Scheiben und/oder Folien an Prüfungsfahrzeugen gegeben. Motorräder mit Kombi- bzw. Integralbremsen sind als Prüfungsfahrzeuge nunmehr zugelassen. Die Grundfahraufgabe „Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung“ für die Klassen A, A1 und M ist entsprechend angepasst worden.

### Theoretische Prüfung am PC

Darüber hinaus ist mit der Ersetzung des Begriffs „Fragebogen“ durch das Wort „Übersetzungen“ auch in diesem Bereich der Weg zur Nutzung anderer Medien freigemacht worden. Ein Ziel der ständigen Weiterentwicklung der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfungen muss sein, die leider

immer wieder vorkommenden Manipulationsversuche weitestgehend unmöglich zu machen. Dazu ist das derzeitige System der Verwendung weniger fremdsprachiger Prüfungsbogen durch ein effektiveres zu ersetzen. Die Prüfung am PC scheint hierfür ein geeignetes Mittel zu sein.

Als erstes Bundesland wird Hamburg ab dem 1. April 2003 die Prüfung am PC für Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klasse B einführen, in elf Sprachen und im selben Umfang wie die deutschsprachige Prüfung. Die Reihenfolge der Antworten zu den Fragen wird von einem Zufallsgenerator zusammengestellt, so dass die Manipulationsmöglichkeit reduziert ist. Deutschsprachige Bewerber können zwischen der Prüfung am PC und dem Fragebogen auf Papier wählen.

Eine darüber hinausgehende Einführung der theoretischen Prüfung am PC sollte jedoch möglichst bundesweit einheitlich und gleichzeitig erfolgen; schon alleine um dem sog. Führerscheintourismus vorzubeugen. Zu bedenken ist auch, dass der PC die Möglichkeit bietet, bewegte Bild- bzw. Videosequenzen zu zeigen. Mit solchen Techniken wäre es möglich, nicht nur reine Wissensfragen zu

stellen, wie dies heute größtenteils der Fall ist, sondern vielmehr das Verständnis für den Straßenverkehr, insbesondere die wichtigen Elemente der Gefahrenlehre, tiefergehend abzufragen. Ob die derzeitige 1:1-Abbildung der Fragebögen am PC hierfür der Einstieg sein wird, wird sich zeigen.

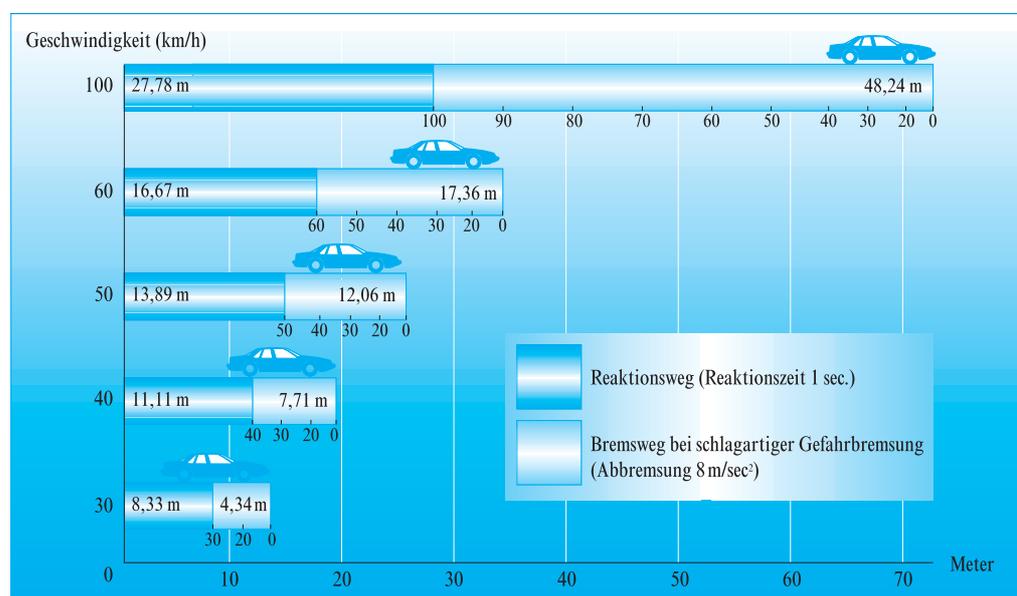
## Annex II neu

Der „Annex II neu“ der 2. EG-Führerscheintrichtlinie wird weitere Neuerungen auf dem Gebiet des Fahrerlaubnisrechts bringen. Die Mindestanforderungen in der theoretischen und praktischen Prüfung sollen EU-weit angehoben und harmonisiert werden.

Der beim VdTÜV eingerichtete Arbeitskreis „Fahrerlaubnisfragen“ mit seinen Arbeitsgruppen „Theoretische Prüfung“ und „Praktische Prüfung“ leistete wie bei der Überarbeitung der FeV auch bei der Umsetzung des „Annex II neu“ erhebliche Vorarbeiten.

Für die theoretische Prüfung wurden im Jahr 2002 vorrangig neue Fragen entwickelt. Insgesamt sind es ca. 200, über deren Einführung die Gremien von Bund und Ländern zur Zeit entscheiden. Schließlich waren noch

*Reaktionsweg und Bremsweg bei schlagartiger Gefahrbremsung, angegeben für verschiedene Fahrgeschwindigkeiten  
(Quelle: Foliensatz „Richtig bremsen bei Gefahr“; Herausgeber Volkswagen AG)*



die bereits vorhandenen Fragen aus dem derzeit gültigen Fragenkatalog zu überarbeiten. Einige Fragen, die als missverständlich, nicht mehr zeitgemäß oder aus ähnlichen Gründen kritisiert worden waren, sind geändert oder gestrichen worden (siehe auch den nachfolgenden Beitrag in diesem Geschäftsbericht).

Auf dem Gebiet der praktischen Prüfung mussten zur Erfüllung der EU-Anforderungen insbesondere die Grundfahraufgaben in erheblichem Umfang überarbeitet werden.

### Anforderungen an Prüfungsfahrzeuge

Immer wieder befassten sich der Arbeitskreis und die Arbeitsgruppe „Praktische Prüfung“ mit technische Neuerungen an Kraftfahrzeugen und der Frage der Zulässigkeit ihrer Verwendung in Prüfungsfahrzeugen. Nunmehr ist dort ein Entwurf vorgelegt worden, der die ständigen Korrekturen und Anpassungen überflüssig machen dürfte; vielmehr sollte die neue Regelung unabhängig davon, welche Techniken zukünftig den Markt erobern, dauerhaften Bestand haben.

Der beim VdTÜV eingerichtete Arbeitskreis „Fahrerlaubnisfragen“ und seine Arbeitsgruppen „Theoretische Prüfung“ und „Praktische Prüfung“ sind mit erfahrenen Mitarbeitern der TÜV aus dem Bereich der Fahrerlaubnisprüfung sowie Vertretern der Fahrlehrerschaft und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) bzw. einem Landesverkehrsministerium besetzt, so dass dort eine kompetente Arbeitsweise sichergestellt ist.

Mit der Umsetzung des „Annex II neu“ der 2. EG-Führerscheinrichtlinie in nationales Recht ist bis zum Ende des Jahres 2003 zu rechnen.

### Ausblick

Der 41. Verkehrsgerichtstag in Goslar, der vom 29. bis 31. Januar 2003 stattfand, hat über das von der Bundesanstalt für Straßen-

wesen (BASt) im Auftrag des BMVBW entwickelte Projekt „Begleitetes Fahren“ entschieden. Die Verkehrsexperten des Verkehrsgerichtstages gaben die Empfehlung ab, das „Begleitete Fahren“, das häufig auch als „Führerschein mit 17“ bezeichnet wird, einzuführen. Wenn auch noch einige der von der BASt-Projektgruppe entwickelten Voraussetzungen als überarbeitungsbedürftig bezeichnet wurden, so waren sich die Experten dennoch einig, dass das „Begleitete Fahren“ grundsätzlich geeignet ist, die signifikant hohen Unfallzahlen junger Fahranfänger zu senken. „Das Begleitete Fahren“ erhöht die Wahrscheinlichkeit, die „gefährliche“ Phase, die erst einige Monate nach der Ausbildung in der Fahrschule und dem Bestehen der Fahrprüfung beginnt, ohne schweren Unfall zu überstehen. Denn ein erfahrener Kraftfahrer steht dem jungen Fahranfänger bei jeder Fahrt mit Rat und Tat zur Seite. Weitere Einübungsmöglichkeiten in die motorisierte Verkehrsteilnahme werden in deutlich höherem Umfang zur Verfügung gestellt. Mit Vollendung des achtzehnten Lebensjahres, im Idealfall also nach einem Jahr, erwirbt der junge Mensch automatisch eine vollwertige Fahrerlaubnis und verfügt nunmehr über wertvolle, selbständig gewonnene Erfahrungen als Kraftfahrer.

Der 41. Verkehrsgerichtstag sprach sich neben dem „Begleiteten Fahren“ für die Einführung der ebenfalls freiwilligen „Zweiten Ausbildungsphase“ aus. Neben der Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule, der Fahrschulausbildung und weiteren Verkehrssicherheitsangeboten stellt die „Zweite Ausbildungsphase“ eine weitere Möglichkeit dar, auf die jugendspezifischen Einstellungen positiv einzuwirken.

Die Verkehrsexperten des Verkehrsgerichtstages haben für die Einführung beider Projekte ein deutliches Votum abgegeben. Jetzt liegt es an den politischen Entscheidungsträgern, vorhandenes Potential zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auszuschöpfen.

*Arne Böhne*

## Konzepte der Arbeitsgruppe „Theoretische Prüfung“ zu Annex II neu

Unmittelbar nach der Veröffentlichung der Richtlinie 2000/56/EG (Annex II) am 21. September 2000 fiel der Startschuss in den entsprechenden Gremien des Verbandes der Technischen Überwachungs-Vereine (VdTÜV) – es wurden Arbeitsgruppen mit der Erstellung von Konzepten zur Umsetzung der Richtlinie beauftragt. Die Arbeitsgruppe „Theoretische Prüfung“ setzte sich aus Mitgliedern der Ausbildungsstellen, der Prüforganisationen und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) zusammen. Aufgrund des engen Zeitrahmens zur Umsetzung des Annex II, der sich mit den Mindestanforderungen an die Fahrerlaubnisprüfung befasst, insbesondere mit der Kenntnisprüfung, musste die Arbeitsgruppe nach einem verbindlichen Zeitplan tätig werden.

### Neues Konzept enthält Ergänzung der bisherigen Prüfungsgrundlagen

Wie sich nach genauem Studium des Annex II schnell herausstellte, gab es eine Vielzahl von neuen Sachgebieten, die bisher im nationalen Recht keine Berücksichtigung gefunden hatten. Dies bezieht sich besonders auf Prüfungsinhalte der Fahrerlaubnisklassen C und D, einschließlich der Anhänger- und Unterklassen.

Um einerseits den bisherigen Umfang der theoretischen Prüfung nicht über Gebühr auszuweiten und andererseits aber alle Vorgaben des Annex II zu berücksichtigen, hat die Arbeitsgruppe ein Konzept mit einer sinnvollen Ergänzung der bisherigen Prüfungsgrundlagen erarbeitet. Hieraus ergab sich eine dem neuen Recht angepasste Zusammenstellung der Prüfungsbögen und der Bewertung der theoretischen Prüfung.

Nachdem das Konzept für die zukünftige theoretische Prüfung erstellt war, erfolgte die Einarbeitung in nationales Recht. Hierzu wurden die Anlage 7 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), die Prüfungsrichtlinie sowie die Anlage 1 zur Prüfungsrichtlinie überarbeitet.

### Struktur des Fragenkatalogs unverändert

Aufgrund der neuen Sachgebiete hat die Arbeitsgruppe „Theoretische Prüfung“ außerdem ca. 200 neue Prüfungsfragen entwickelt. Sie befassen sich überwiegend mit Inhalten über besondere Bestimmungen und allgemeine Kenntnisse in den Klassen C und D, einschließlich der Anhänger- und Unterklassen. Die Einarbeitung der neuen Fragen in den Fragenkatalog für die Fahrerlaubnisprüfung erfolgte unter der Prämisse, die bisherige Struktur im Wesentlichen beizubehalten. Nur so konnte gewährleistet werden, dass die Ausbildungsstellen, Lehrmittelverlage und auch die Prüforganisationen ohne große Umstellungen damit arbeiten können.

An dieser Stelle ist besonders den Vertretern der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände und der Technischen Prüfstellen für die faire und engagierte Mitarbeit zu danken. Trotz der knappen Zeitvorgaben ist es gelungen, den Auftrag fristgerecht abzuschließen; dieses war letztlich aber auch nur möglich, weil der TÜV-Verlag kurzfristig Druckentwürfe zur Verfügung stellte.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die hervorragende Zusammenarbeit der Arbeitsgruppe mit dem BMVBW, mit dessen zuständiger Stelle die einzelnen Arbeitsschritte bei der Umsetzung des Annex II regelmäßig abgestimmt wurden.

Aus VdTÜV-Perspektive bleibt rückblickend festzuhalten, wie wichtig es ist, europäische Rechtsvorgaben auch auf der Sachebene durch abgestimmte VdTÜV-Gremienarbeit effizient zu begleiten und die Umsetzung durch die Bundesministerien zu unterstützen. Mit seinem gezielten partnerschaftlichen Input vermag der Verband das positive Image der Marke „TÜV“ auf ministerieller Ebene langfristig zu sichern.

*Christoph Kleutges*

Federführender der Arbeitsgruppe „Theoretische Prüfung“

## Aus der Tätigkeit des VdTÜV-Arbeitskreises „EG-Genehmigungsverfahren“ (AK-EG)

Der Arbeitskreis „EG-Genehmigungsverfahren“ hat im Jahr 2002 drei Sitzungen abgehalten.

### Vorrangige Beratungspunkte des Arbeitskreises

Wie schon in den vergangenen Jahren, war einer der Schwerpunkte in den Diskussionen die Vereinheitlichung der Tätigkeiten bei den beteiligten Technischen Diensten. Dieser Punkt wird weiterhin als wichtig angesehen, damit sichergestellt ist, dass Wettbewerbsverzerrungen unter den Technischen Diensten möglichst vermieden werden.

Ein weiteres Ziel, das gemeinsam mit der Fahrzeugindustrie und dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) verfolgt wurde, war die Vereinheitlichung der Prüfberichte für Prüfungen nach den EG-Richtlinien an M1-Fahrzeugen. Prüfberichte für 37 Regelungen wurden erstellt und sowohl mit den Fahrzeugherstellern als auch mit dem KBA diskutiert. Dieser Vorgang konnte abgeschlossen werden. Die vereinheitlichten Berichte sind künftig über die Homepage des KBA abrufbar.

Fragen über Teilegutachten, deren Lesbarkeit und Verwendbarkeit durch die amtlich

anerkannten Sachverständigen (aaS) und Prüflingenieure sowie Fragen zur Teilegutachten-Datenbank und die Versendung der Daten an das KBA wurden ausgiebig diskutiert und konnten einvernehmlich gelöst werden.

Die VdTÜV-Merkblätter 750, 751 und 757 befinden sich in Überarbeitung durch Arbeitsgruppen des AK-EG. Leider konnten die Merkblätter für Fahrzeuge, die mit Gasanlagen ausgerüstet sind, noch nicht als Neufassung erstellt werden, da diese von der beabsichtigten Änderung der StVZO (hier: § 41a StVZO) abhängt. Zu dem Entwurf der StVZO-Neufassung, der dem AK-EG erst im Januar 2003 bekannt wurde, hat der AK-EG ausführlich Stellung genommen.

### Wichtige Änderungen im Arbeitskreis EG

Als erster ausländischer Technischer Dienst wurde der Technische Überwachungs-Verein Österreich in den Erfahrungsaustausch im AK-EG aufgenommen.

Die Tätigkeiten des Sektorkomitees der Akkreditierungsstelle (KBA-Dresden) hat der AK-EG erstmals mit der Sitzung 03/02 übernommen. Diesen Vorschlag des KBA-Dresden haben die Mitglieder des AK-EG gerne aufgegriffen und in die Tat umgesetzt, da sie hierdurch Synergieeffekte erwarten; die Mitglieder des Sektorkomitees sind nahezu identisch mit denen des AK-EG. Außerdem steigt dadurch auch die Bedeutung des AK-EG, denn Beschlüsse des Sektorkomitees sind für alle akkreditierten Technischen Dienste bindend.

Mit der Sitzung 03/02 wurde das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) erstmalig in den AK-EG eingebunden.

*Hans-Joachim Voss*

*Jürgen Krause*

Federführender des VdTÜV-Arbeitskreises „EG-Genehmigungsverfahren“

*Typprüfung nach ECE-R 21  
„Innenausstattung“;  
dynamische Ermittlung der  
Kopfaufschlagzone  
(TÜV Rheinland Berlin  
Brandenburg)*



## Aufwertung der Fahrzeugreihenprüfung

Das Hauptthema der internationalen Bemühungen der CITA, die internationale Vereinigung für die technische Prüfung von Kraftfahrzeugen, im Jahr 2002 war „Steigerung des Nutzens der Fahrzeugreihenprüfung“. Als wichtigste Punkte sind dabei hervorzuheben

- die aktive Mitarbeit im Anpassungsausschuss der EU-Kommission in Brüssel,
- die Bearbeitung von EU-geförderten Forschungsprogrammen,
- die Ausrichtung auf neue Technologien im Automobil sowie
- die Harmonisierung von Prüfnormen, Prüfkriterien und der Prüfgeräte.



*Crashversuch VW Polo gegen VW Phaeton von auto-motor-sport und TÜV Automotive GmbH (auto-motor-sport)*

Die Erarbeitung von Vorschlägen zur Weiterentwicklung der Fahrzeugreihenprüfung und die Einbringung dieser Arbeitsergebnisse in den EU-Anpassungsausschuss brachten die Angleichung der Ratsrichtlinie 96/96/EG an den technischen Fortschritt ein wesentliches Stück voran.

Ebenso war es von großem Nutzen, dass CITA Meinungen und Arbeitsergebnisse zu folgenden Themen im Anpassungsausschuss vorstellen konnte und dort Interesse fand: CITA-Studie zum Status und zur Weiterent-

wicklung der AU, CITA-Studie zur Zuverlässigkeit elektronisch kontrollierter Fahrzeugsysteme, Vorschläge zur Reihenprüfung von Krafträdern, Harmonisierung von Qualitätskriterien für die Fahrzeugreihenprüfung sowie Schaffung einer Schnittstelle zwischen UN/ECE- und EU-Arbeiten zur Verkehrssicherheit.

### Ergebnisse der OBD-Studie

Aus dem Paket der Forschungsprogramme, an denen CITA teilnahm, sind die Studien über die OBD-Nutzung bei der periodischen Fahrzeugprüfung (On-Board-Diagnose) und über die Zuverlässigkeit elektronisch kontrollierter Systeme hervorzuheben, beide unter deutscher Federführung. Die Ergebnisse wurden in zahlreichen Zusammenkünften mit Herstellern, Werkstätten, Regierungs- und Kommissionsvertretern sowie Repräsentanten aus Wissenschaft und Forschung diskutiert und sind inzwischen auch veröffentlicht worden.

Aus der OBD-Studie ergeben sich wichtige Hinweise zur Verbesserung der gegenwärtigen Lösung und zur Vermeidung von Problemen bei der Einführung einer künftigen Diesel-OBD. Aus der Elektronik-Studie lässt sich ableiten, dass eine Steigerung der Zuverlässigkeit von elektronisch kontrollierten Systemen in Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Überwachungs-Institutionen bei angemessenem Aufwand und mit praktikablen Prüfverfahren erreichbar ist. Die inzwischen angelaufene, sehr konstruktive Zusammenarbeit mit Experten der Automobilindustrie zum Thema „Systemdaten“ unterstreicht diese Einschätzung.

Die Ausrichtung der CITA-Aktivitäten auf neue Technologien findet ihren Ausdruck in dem Engagement eines Technischen Beraters aus dem Fundus der technischen Kompetenz des Instituts für Kraftfahrwesen an der RWTH Aachen. Auf diesem Wege wird sichergestellt, dass Arbeitsergebnisse der VdTÜV/DEKRA-Projektgemeinschaft „Elektronik“ direkt in die internationale Diskus-

sion eingebracht werden und – wie das o. g. Beispiel zeigt – dort auch aufgegriffen und weiterverfolgt werden.

### **Künftige Schwerpunkte der CITA-Aktivitäten**

Als künftige strategische Schwerpunkte sieht CITA die Harmonisierung von Prüfnormen, Prüfkriterien und der Prüfgeräte. Damit stehen insbesondere Bemühungen beim europäischen Gesetzgeber um eine standardisierte Schnittstelle im Mittelpunkt. Neue Technologien werden das Auto noch sicherer, aber auch komplexer werden lassen.

Herstellern und Kraftfahrzeuggewerbe kommt künftig die Funktion zu, diese neue Sicherheit zu garantieren, der Technischen Überwachung die Aufgabe, diese Garantie unabhängig zu überprüfen.

Über die Einbeziehung der OBD in künftige Testverfahren lassen sich auch für neue Fahrzeugtechnologien geeignete, aussagefähige und effiziente periodische Fahrzeuguntersuchungen darstellen – dieses europaweit und später auch global zu erreichen, ist die Vision von CITA für die kommenden Jahre.

*RWTÜV Fahrzeug GmbH*

*Klaus Wolff*

Vizepräsident des Bureau Permanent der CITA

## TÜV Auto-Report 2003: Der Trend ist ungebrochen

Auch im vergangenen Jahr werteten die TÜV mehr als 7,2 Mio. Hauptuntersuchungen für den TÜV Auto-Report aus. Sämtliche Fahrzeugtypen wurden von den TÜV-Ingenieuren geprüft und dabei auf ihre Mängel untersucht. Im TÜV Auto-Report 2003, dem wichtigsten Gebrauchtwagen-Ratgeber, wurden Ende Januar 2003 die detaillierten Ergebnisse von 185 besonders beliebten Pkw vorgelegt. Die Zahlen geben Anlass zur Sorge: Zwar bestehen immerhin rund 83 % aller untersuchten Fahrzeuge an den TÜV-Prüfstellen die Hauptuntersuchung auf Antrieb, die übrigen fast 17 % stellen aber ein erhebliches Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Mit einer weiteren Steigerung der Quote der erheblichen Mängel um 1,3 Punkte im Vergleich zum Vorjahr auf 16,5 % hat die Zahl der mangelhaften Fahrzeuge auf unseren Straßen einen neuen Höchststand erreicht.

Dieser Trend ist für den Geschäftsführer des VdTÜV, Dr. Lutz K. Wessely, erschreckend: „Rechnet man die vorgelegten Ergebnisse der TÜV-Ingenieure auf den gesamten Pkw-Bestand in Deutschland hoch, sind im Jahr 2002 über 10 Mio. Pkw mit Mängeln, davon mehr als 3,5 Mio. sogar mit erheblichen Mängeln auf den Strassen unterwegs gewesen. Defekte Bremsen oder mangelhafte Beleuchtung sind keine Bagatellen, sondern

stellen ein tödliches Risiko dar“, so Dr. Wessely auf einer Pressekonferenz in Berlin. Er macht für diese Entwicklung neben der schlechten Konjunktur auch die gestiegenen Belastungen für die Autofahrer verantwortlich.

Im Jahr 2003 ist der TÜV Auto-Report wieder in bewährter Zusammenarbeit mit „Auto Bild“ entstanden. Auf 196 Seiten haben TÜV-Ingenieure und erfahrene Motorjournalisten einen unentbehrlichen Ratgeber für den Gebrauchtwagenmarkt zusammengestellt. Aus den 185 untersuchten und ausführlich beschriebenen Fahrzeugtypen werden die „Mängelriesen“ und „Mängelzwerge“ ermittelt. Auffällig ist auch in diesem Jahr das gute Abschneiden deutscher und japanischer Autos. Spitzenreiter ist Toyota mit seinem „Yaris“, der den 1. Platz unter den Mängelzwerge in der Kategorie der Ein- bis Dreijährigen einnimmt. Unter den besten zehn aller untersuchten Jahrgänge wird Toyota 20-mal erwähnt, Mercedes folgt mit 13 Treffern.

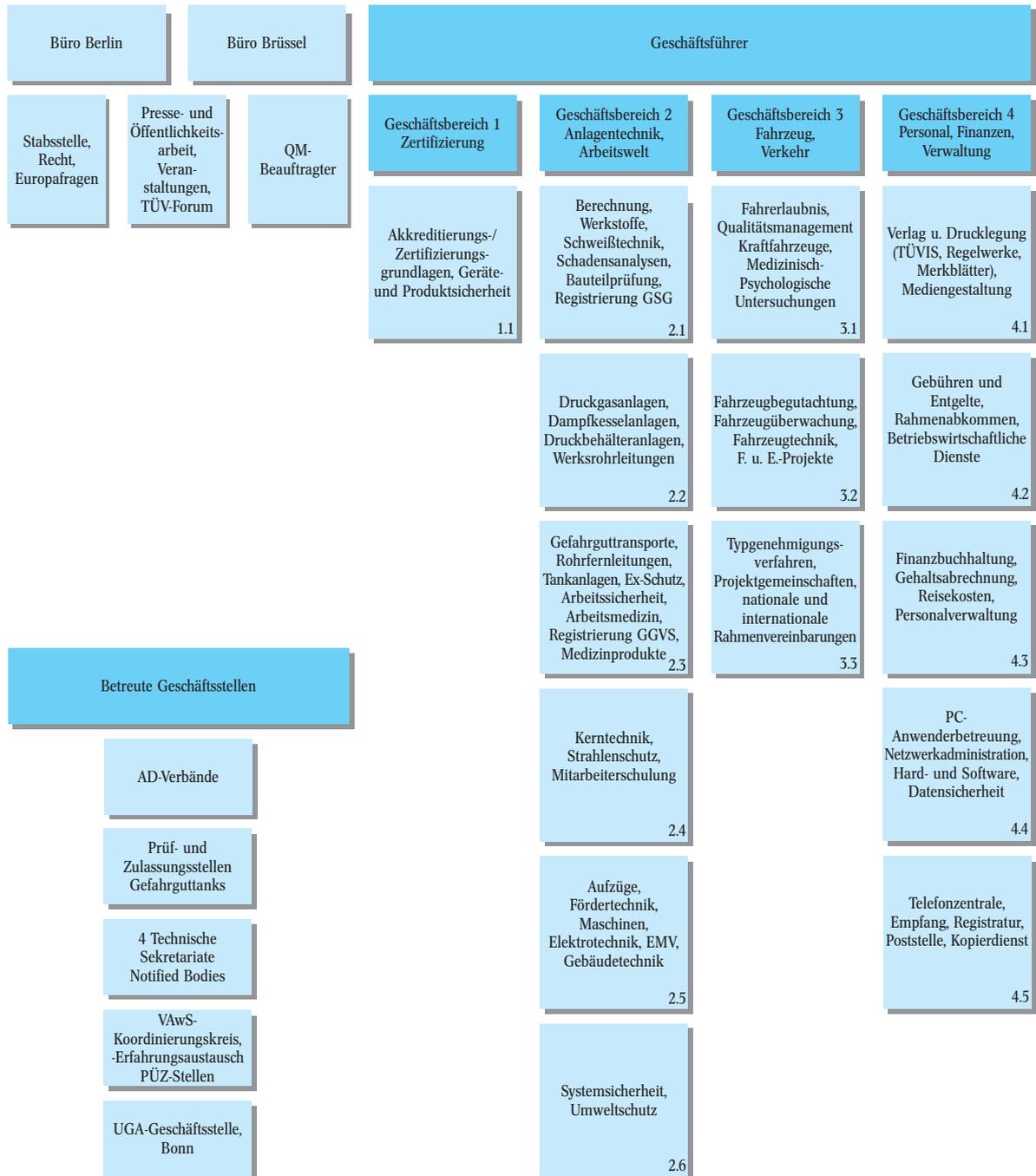
*Johannes Näumann*

*Pressekonferenz des VdTÜV  
am 28. Januar 2003 in Berlin  
zum Erscheinen des  
TÜV Auto-Report 2003  
(M. H. Ebner, Berlin)*



# Anhang

## Anhang 1 Organisationsplan der VdTÜV-Geschäftsstelle



## Anhang 2 Mitarbeiter der VdTÜV-Geschäftsstelle in externen nationalen und in internationalen Gremien (Stand Januar 2003)

### Amtliche und behördliche nationale Gremien

Ausschuss für Betriebssicherheit (ABS)      Graßmuck

Kerntechnischer Ausschuss (KTA)      Dr. Wessely, Staudt

UA Programm und Grundsatzfragen      Staudt

Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik (FKT)      Voss

SA Fahrzeuge für Gefahrguttransporte      Dr. Dinkler

Ausschuss für technische Arbeitsmittel (AtA)      Graßmuck

Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin  
AK Arbeitsschutzforschung      Dr. Dinkler

Störfallkommission (SFK)      Graßmuck

Technischer Ausschuss Anlagensicherheit (TAA)      Graßmuck

#### Sonstige

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

AG Brennbare Flüssigkeiten      Dr. Dinkler

Beirat Lagerung und Transport wassergefährdender Stoffe beim BMU (LTwS)      Dr. Dinkler

A EG des LTwS      Dr. Dinkler

Bund-Länder-Fachausschuss Technisches Kraftfahrzeugwesen (BLFA-TK)      Voss

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

UA Fahrerlaubnisprüfung      Böhne

Arbeitskreis Erfahrungsaustausch zu §§ 19 Abs. 3 und 29 StVZO (AKE)      Voss

Zentralstelle der Länder für Gesundheitsschutz bei Medizinprodukten (ZLG)  
Erfahrungsaustausch der benannten Stellen (EK-Med)      Dr. Dinkler

Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS)

Zentraler Erfahrungsaustauschkreis zugelassener Stellen nach GSG (ZEK)      Siekhans, Graßmuck

EK 3 Aufzüge      Siekhans

EK 6 Druckgeräte      Grafahrend

EK 9 Maschinen, Sicherheitsbauteile      Siekhans

### Andere nationale Gremien

Deutsches Institut für Normung (DIN)

NA Armaturen (NAA)      Baumann

NA Druckgasanlagen (NDG)      Grafahrend

NDG (Beirat)      Grafahrend

NA Eisen und Stahl (FES)      Baumann

NA Kerntechnik (NKe)

FB 3 Reaktortechnik und Sicherheit      Staudt

NA Maschinenbau (NAM)

AA Aufzüge      Siekhans

AA Fahrtreppen      Siekhans

AA Hubarbeitsbühnen      Siekhans

AA Krane      Siekhans

AA Lagertechnik      Siekhans

NA Mechanische Verbindungselemente (FMV)      Baumann

NA Qualitätsmanagement, Statistik und Zertifizierungsgrundlagen (NQSZ) (Beirat)      Baumann

NQSZ-1 Qualitätsmanagementsysteme      Baumann

- A      *Ausschuss*
- AA      *Arbeitsausschuss*
- AG      *Arbeitsgruppe*
- AK      *Arbeitskreis*
- EK      *Erfahrungsaustauschkreis*
- FA      *Fachausschuss*
- GA      *Gemeinschaftsausschuss*
- NA      *Normenausschuss*
- SA      *Sonderausschuss*
- SC      *Sub Committee*
- SK      *Sektorkomitee*
- TC      *Technical Committee*
- UA      *Unterausschuss*
- WG      *Working Group*

NQSZ-1.1 Grundgedanken und Begriffe	Baumann	Deutscher Verband für Schweißen und verwandte Verfahren (DVS)	Baumann
NQSZ-3 Zertifizierungsgrundlagen	Baumann	Gemeinschaftskreis DVS/VdTÜV „Kunststoffe“	Baumann
NQSZ-3-5 Begriffe	Baumann		
NQSZ-3-18 Akkreditierung	Baumann	DVS AG Q 3 Qualitätssicherung von Schweißarbeiten	Baumann
NQSZ-3-21 Managementsysteme	Baumann		
NQSZ-3-25 Prüflaboratorien	Baumann	Verein Deutscher Ingenieure (VDI)	
NA Schweißtechnik (NAS)	Baumann	VDI-Gesellschaft „Technische Gebäudeausrüstung“	
NAS Förderkreis	Baumann	AK „Elektrotechnik“	Siekhans
NAS AA 2/AG Q5 Abnahmefestlegungen für das Personal für Schweißen	Baumann	AK „Technische Sicherheit“	Graßmuck
NAS AA 4.1 Qualitätssicherung beim Schweißen	Baumann	Kommission Reinhaltung der Luft im VDI und DIN (Beirat)	NN
NAS AA 4.3/AG A 3 Schweißen im Anlagen-, Behälter- und Rohrleitungsbau	Baumann	Berufsgenossenschaften (BG)	
NA Sicherheitstechnische Grundsätze (NASG) (Beirat)	Dr. Dinkler	FA Bau	Siekhans
NASG-AA 2	Dr. Dinkler	AK Turmdrehkrane und Bauaufzüge	Siekhans
NASG-GA 2.1 Explosionsschutz	Dr. Dinkler	AK Bauarbeiten u. Gerüste	Siekhans
NA Tankanlagen (Beirat)	Dr. Dinkler	AK PAM	Siekhans
AA Gefahrguttransporte	Dr. Dinkler	FA Bauliche Einrichtungen	Siekhans
Deutscher Rat für Konformitätsbewertung im DIN (DINKonRat)	Graßmuck	AK Fahrtreppen	Siekhans
Kommission Sicherheitstechnik (KS)	Graßmuck	FA Druckbehälter (FAD)	Graßmuck
Arbeitsgemeinschaft Druckbehälter (AD)		UA Koordinierung	Graßmuck
AD-Geschäftsführersitzungen	Graßmuck	FA Hebezeuge I	Siekhans
AD-Arbeitskreis	Baumann	AK Krane	Siekhans
		Anlagenüberwachertagungen (ESA) der BG Chemie	Graßmuck
		Sonstige	
		Bundes-ArGe für Sicherheit und Gesundheit (Basi) Vorstand	Graßmuck
		Mitgliederversammlung	Graßmuck
		DECHEMA/GVC-Fachausschuss „Sicherheitstechnik in Chemieanlagen“	Graßmuck

Deutsche Akkreditierungsstelle Stahlbau und Energietechnik (DASET)		EUROLAB Deutschland	
Vorstand	Dr. Wessely	Mitgliederversammlung	Dr. Wessely
		Vorstand	Dr. Wessely
Deutsche Akkreditierungsstelle Technik (DATech)		Ausschuss Qualitätsmanagement (EDAQ)	Pflumm
Lenkungsausschuss	Graßmuck	Ausschuss Produktprüfung u. -zertifizierung (EDAP)	Pflumm
Deutsche Elektrotechnische Kommission (DKE)		Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS)	
Technischer Beirat		Aufsichtsrat	Dr. Wessely
Konformitätsbewertung (TBKON)	Graßmuck	Gütegemeinschaft Tankschutz	
Deutsche Verkehrswacht e.V.		Güteausschuss	Dr. Dinkler
Beirat	Dr. Wessely	Koordinierungskreis der Sachverständigenorganisationen nach VAWS	Dr. Dinkler
Finanzausschuss	Dr. Wessely	Vollversammlung der anerkannten Sachverständigenorganisationen nach VAWS	Dr. Dinkler
Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (ATV-DVWK)		Nationales Komitee des International Council for Pressure Vessel Technology (ICPVT)	Graßmuck
Fachausschuss „Wassergefährdende Stoffe“	Dr. Dinkler	Trärgemeinschaft für Akkreditierung (TGA)	
AG „Rückhaltevolumina“	Dr. Dinkler	Gesellschafterversammlung	Dr. Wessely
AG „Unterirdische Rohrleitungen und Behälter“	Dr. Dinkler	TÜV-Zertifizierungsgemeinschaft e.V. (TÜV CERT)	
AG „Tankstellen für Kraftfahrzeuge“	Dr. Dinkler	Lenkungsgremium	Dr. Wessely
AG „Tankstellen für Schienenfahrzeuge“	Dr. Dinkler	Überwachungsgemeinschaft Chemieanlagen-Betreiber (ÜChem)	
AG „Tankstellen für Luftfahrzeuge“	Dr. Dinkler	Vorstand	Graßmuck
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.		Verband der Materialprüfungsämter (VMPA)	Dr. Wessely
Ausschuss für Öffentlichkeitsarbeit	Näumann	Stahlinstitut VDEh	Baumann
Deutsches Akkreditierungssystem Prüfwesen GmbH (DAP)		Verein für Wasser-, Boden- und Lufthygiene	
Gesellschafterversammlung	Dr. Wessely	Mitgliederversammlung	Dr. Wessely
Beirat	Dr. Wessely		
Erfahrungsaustauschkreis der Prüf-, Überwachungs- und Zertifizierungsstellen für Bauprodukte nach Ifd. Nr. 15 der Bauregelliste A	Dr. Dinkler		

### Internationale Gremien

Europäische Union (EU)	
Rat der EU/EG	
Kommission der EU, Arbeitsgruppe Druckgeräte (WGP)	Graßmuck
Confédération Euro- péenne d'Organismes de Contrôle, d'Inspection et de Prévention (CEOC)	
Generalversammlung	Dr. Wessely
Direktorium	Dr. Wessely
Technische Kommission Aufzüge und Krane	Siekhans
Technische Kommission Katastrophengefahren	Dr. Wessely
Technische Kommission Konformitätsbewertung	Pflumm
International Organization for Standardization (ISO)	
ISO/TC 178 „Aufzüge“ Sicherheitsanforderungen weltweit	Siekhans
Comité Européen de Normalisation (CEN)	
TC 98 Hebebühnen	Siekhans
WG 1 Hubarbeitsbühnen	Siekhans
TC 296 Tanks zum Trans- port gefährlicher Güter	Dr. Dinkler
WG 1 Terminologie	Dr. Dinkler
WG 5 Prüfung, Über- wachung und Kenn- zeichnung	Dr. Dinkler

### Sonstige

Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA)	Böhne
Co-ordination of Notified Bodies Group „Ex-Schutz-Richtlinie“	Dr. Dinkler
Co-ordination of Notified Bodies Lift Directive	Siekhans
Co-ordination of Notified Bodies Machinery Directive	Siekhans
Co-ordination of Notified Bodies Group „Medizinprodukte“ und „In-vitro-Diagnostika“	Dr. Dinkler
Notified Bodies Forum „Druckgeräte“	Graßmuck, Grafahrend
EA European Co-operation for Accreditation General Assembly	Dr. Wessely
EUROLAB/CEOC Joint TC Product Testing and Certification (JTC PTC)	Pflumm
European-African Regional Committee (EARC) des ICPVT	Graßmuck
European Network for Inspection Qualification (ENIQ)	
Deutscher Lenkungs- ausschuss ENIQ	Staudt
International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA)	
WG 7 Electronically Controlled Systems	Voss

## Anhang 3 Seminare und Veranstaltungen des VdTÜV

21. Januar – 1. Februar 2002, Duisburg.  
46. Schweißtechnischer VdTÜV-Sonderlehrgang für Sachverständige der Fachgebiete Dampfkessel und Behälterbau sowie Rohrleitungen
- 5.– 7. Februar 2002, Duisburg.  
30. Schweißtechnischer VdTÜV-Sonderlehrgang für Sachverständige des Fachgebiets Fördertechnik
20. Februar 2002, Berlin.  
TÜV-FORUM „Die Energieeinsparverordnung“
25. April 2002, Berlin.  
TÜV-FORUM „Betriebssicherheitsverordnung, wo liegt der Fortschritt?“
15. Mai 2002, Berlin.  
Jahresempfang 2002 des VdTÜV
27. Juni 2002, Berlin.  
TÜV-FORUM „Spielplätze – eine Gefahr für Kinder?“
16. September 2002, Essen.  
VdTÜV-Seminar „Betriebssicherheitsverordnung für TÜV-Multiplikatoren; Grundseminar“
30. September 2002, Essen.  
VdTÜV-Seminar „Betriebssicherheitsverordnung für TÜV-Multiplikatoren; Druckbehälteranlagen“
15. Oktober 2002, Essen.  
VdTÜV-Seminar „Betriebssicherheitsverordnung für TÜV-Multiplikatoren; Dampfkesselanlagen“
23. Oktober 2002, Berlin.  
TÜV-FORUM „Datensicherheit – eine Herausforderung für Industrie und Verwaltung“
- 30.– 31. Oktober 2002, Essen.  
VdTÜV-Seminar „Betriebssicherheitsverordnung für TÜV-Multiplikatoren; Brand- und Explosionsschutz“
10. Dezember 2002, Frankfurt/Main.  
VdTÜV-Seminar „Betriebssicherheitsverordnung für TÜV-Multiplikatoren; Großwasserraumkessel“

## Anhang 4 Neu herausgegebene Technische Regeln und Merkblätter

### AD 2000-Merkblätter

#### A 4 (5.02)

Gehäuse von Ausrüstungsteilen

#### A 401 (5.02)

Ausrüstung der Druckbehälter; Kennzeichnung

#### B 5 (1.02)

Ebene Böden und Platten nebst Verankerungen

#### G 2 (1.02)

Zusammenstellung aller im AD 2000-Regelwerk zitierten Normen

#### HP 2/1 (5.02)

Verfahrensprüfung für Fügeverfahren;  
Verfahrensprüfung für Schweißverbindungen

#### HP 3 (5.02)

Schweißaufsicht; Schweißer

#### HP 4 (4.02)

Prüfaufsicht und Prüfer für zerstörungsfreie Prüfungen

#### HP 5/1 (1.02)

Herstellung und Prüfung der Verbindungen;  
Arbeitstechnische Grundsätze

#### HP 5/2 (5.02)

Herstellung und Prüfung der Verbindungen;  
Arbeitsprüfung an Schweißnähten, Prüfung  
des Grundwerkstoffes nach Wärmebehandlung  
nach dem Schweißen

#### HP 5/3 (1.02)

Herstellung und Prüfung der Verbindungen;  
Zerstörungsfreie Prüfung der Schweißverbindungen

#### HP 5/3 Anl. 1 (1.02)

Verfahrenstechnische Mindestanforderungen  
für die zerstörungsfreien Prüfverfahren

#### HP 512 R (5.02)

Bauvorschriften; Entwurfsprüfung, Schlussprüfung und Druckprüfung von Rohrleitungen

#### HP 801 Nr. 4 (4.02)

Besondere Druckbehälter; Druckbehälter  
mit Gaspolster in Druckflüssigkeitsanlagen

#### HP 801 Nr. 8 (4.02)

–; Druckbehälter auf Montage- und Baustellen

#### HP 801 Nr. 10 (4.02)

–; Druckspritzbehälter

#### HP 801 Nr. 11 (4.02)

–; Offene dampfmantelbeheizte Kochgefäße für  
Konserven, Zucker- und Fleischwaren

#### HP 801 Nr. 13 (4.02)

–; Lagerbehälter für Getränke

#### HP 801 Nr. 14 (4.02)

–; Druckbehälter in Kälteanlagen und Wärmepumpenanlagen

#### HP 801 Nr. 15 (4.02)

–; Druckbehälter, die Schwellbeanspruchung  
ausgesetzt sind

#### HP 801 Nr. 18 (5.02)

–; Druckbehälter für Feuerlöschgeräte und  
Löschmittelbehälter

#### HP 801 Nr. 19 (4.02)

–; Druckbehälter mit Auskleidung oder Ausmauerung

#### HP 801 Nr. 23 (4.02)

–; Fahrzeugbehälter für flüssige, körnige oder  
staubförmige Güter

#### HP 801 Nr. 26 (5.02)

–; Druckbehälter für Gase oder Gasgemische  
mit Betriebstemperaturen unter  $-10\text{ °C}$

#### HP 801 Nr. 27 (5.02)

–; Druckbehälter für Gase oder Gasgemische  
in flüssigem Zustand

#### HP 801 Nr. 29 (5.02)

–; Rotierende dampfbeheizte Zylinder

#### HP 801 Nr. 30 (5.02)

–; Steinhärtekessel

#### HP 801 Nr. 34 (5.02)

–; Ammoniaklagerbehälteranlagen

#### HP 801 Nr. 37 (5.02)

–; Wärmeübertragungsanlagen

#### HP 801 Nr. 38 (5.02)

–; Versuchsautoklaven

**HP 801 Nr. 39 (5.02)**

–; Druckbehälter von Isostatpressen

**W 1 (5.02)**

Flacherzeugnisse aus legierten und unlegierten Stählen

**W 2 (5.02)**

Austenitische Stähle

**W 7 (5.02)**

Schrauben und Muttern aus ferritischen Stählen

**AD-Merkblätter****B 5 (1.02)**

Ebene Böden und Platten nebst Verankerungen

**HP 3 (5.02)**

Schweißaufsicht; Schweißer

**HP 5/1 (1.02)**

Herstellung und Prüfung der Verbindungen; Arbeitstechnische Grundsätze

**HP 5/3 (1.02)**

Herstellung und Prüfung der Verbindungen; Zerstörungsfreie Prüfung der Schweißverbindungen

**HP 5/3 Anl. 1 (1.02)**

–; Verfahrenstechnische Mindestanforderungen für die zerstörungsfreien Prüfverfahren

**W 1 (5.02)**

Flacherzeugnisse aus unlegierten und legierten Stählen

**Technische Regeln für brennbare Flüssigkeiten (TRbF)****VbF (2.02)**

Verordnung über Anlagen zur Lagerung, Abfüllung und Beförderung brennbarer Flüssigkeiten zu Lande und Allgemeine Verwaltungsvorschrift

**TRbF 01 (7.02)**

Allgemeines, Aufbau und Anwendung der TRbF

**TRbF 20 (6.02)**

Läger

**TRbF 30 (6.02)**

Füllstellen, Entleerstellen und Flugfeldbetankungsstellen

**TRbF 40 (6.02)**

Tankstellen

**TRbF 50 (6.02)**

Rohrleitungen

**TRbF 60 (6.02)**

Ortsbewegliche Behälter

**Technische Regeln für Dampfkessel (TRD)****BetrSichV (10.02)**

Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV)

**DampfKV (4.02)**

Dampfkesselverordnung und Allgemeine Verwaltungsvorschrift

**Beilage zu TRD 001 Abschn. 2 (12.02)**

DDA-Information zu TRD 001 Abschnitt 2 (Zusammenstellung wichtiger Normen, Merkblätter u. dgl.)

**TRD 001 Anl. 2 (12.02)**

Übersicht über das TRD-Regelwerk

**Beilage zu TRD 305 (4.02)**

DDA-Information zu TRD 305, Fassg. 8.96

**Beilage zu TRD 305 (12.02)**

DDA-Information zu TRD 305, Fassg. 8.96

**Beilage zu TRD 411 (4.02)**

DDA-Information zur TRD 411, Fassg. 2.97

**Beilage zu TRD 503 (4.02)**

DDA-Information zu TRD 503, Fassg. 3.96

**DDA 1001 (2.02)**

DDA-Information über Aufstellung und Betrieb von Landdampfkesselanlagen mit CE-gekennzeichneten Großwasserraumkesseln

**DDA 1002 (12.02)**

DDA-Information über Aufstellung und Betrieb von Dampfkesselanlagen mit CE-gekennzeichneten Dampf/Heißwassererzeugern der Bauart Wasserrohrkessel

**DDA 1003 (12.02)**

DDA-Information über das Ergebnis des ad-hoc-Arbeitskreises „Zustandsüberwachung“

**DDA 1004 (12.02)**

DDA-Information über den Stand der Technik für Druckgeräte < 0,5 bar und Gute Ingenieurpraxis nach Artikel 3 Abs. 3 der Druckgeräte-Richtlinie

**Technische Regeln Druckgase (TRG)****TRG 330 (2.02)**

Besondere Anforderungen an Druckgasbehälter; Fässer aus Stahl

**Technische Regeln – Taschenbücher (TB)**

## AD-Merkblätter (AD)

AD 2000-Merkblätter (AD 2000)

Technische Regeln für brennbare Flüssigkeiten (TRbF)

Technische Regeln Dampfkessel (TRD)

Technische Regeln Druckgase (TRG)

**Technische Regeln – CD-ROM**

AD-Merkblätter

**VdTÜV-Merkblätter****Druckgeräte 201 (6.02)**

Leitlinien zur Anwendung der Druckgeräte-Richtlinie

**Druckgase 506 (12.02)**

Richtlinie für die wiederkehrenden Prüfungen von Druckgasbehältern in Verbundbauweise durch den Sachverständigen

**Tankanlagen 908 (11.02)**

Prüfung von Gasrückführungssystemen

**Tankanlagen 959 (10.02)**

Freiwillige Anforderungen an die Schnittstellen zwischen Tankfahrzeugen und Füllstelle nach 20. BImSchV

**Tankanlagen 960-2002/1 (12.02)**

Richtlinie für die Herstellung von Flachbodentanks mit besonderen Anforderungen

**Rohrfernleitungen 1069 (5.02)**

Richtlinie zur Qualifizierung von Messmolchen (Eignungsprüfung/Verfahrensprüfung)

**Schweißtechnik 1165 (12.02)**

Liste der vom TÜV anerkannten Hersteller nach AD-Merkblatt HP 0, TRD 201, DIN EN 729 und sonstigen Technischen Regeln

**Schweißtechnik 1167 (6.02)**

Verfahrensprüfung für Schweißverbindungen an Rohren und Rohrleitungsteilen aus thermoplastischen Kunststoffen nach den Verfahren Heizelementmuffenschweißen (HD) und Heizwendelschweißen (HM)

**Werkstoffe 1253/1 (12.02)**

Liste der vom TÜV anerkannten Hersteller von Werkstoffen

**Werkstoffe 1253/2 (12.02)**

Liste der vom TÜV anerkannten Bearbeiter von Werkstoffen

**Werkstoffe 1253/3 (12.02)**

Liste der vom TÜV anerkannten Flanschenhersteller mit Verzicht auf eine Prüfbescheinigung

**Werkstoffe 1253/4 (12.02)**

Liste der vom TÜV anerkannten Schrauben- und Mutterhersteller (-bearbeiter) mit Verzicht auf eine Prüfbescheinigung

**Werkstoffe 1264/1 (6.02)**

Hersteller von plattierten Stählen nach AD-Merkblatt W 8

**Energie- und Gebäudetechnik 1303 (6.02)**

Vergaberichtlinie für ein TÜV-Zertifikat „Bereitstellung von Strom aus Erneuerbaren Energien“

## **Bauteilprüfblätter**

### **Druck 100 (E 5.02)**

Anforderungen für die Prüfung von Druckwächtern und Druckbegrenzern

### **Schnellschluss 100 (1.02)**

Bau- und Prüfbestimmungen für Sicherheitseinrichtungen gegen Drucküberschreitung, verursacht durch den Füllvorgang bei Druckbehältern nach TRB 801 Nr. 26, Abschnitt 7

### **Strömung 100 (E 5.02)**

Anforderungen an Strömungswächter und Strömungsbegrenzer

### **Temperatur 100 (E 5.02)**

Anforderungen für die Prüfung von Temperaturreglern, Temperaturwächtern, Temperaturbegrenzern und Thermischen Ablaufsicherungen

### **Wasserstand 100 (E 5.02)**

Anforderungen an Wasserstandsregel- und -begrenzungseinrichtungen

### **Wasserüberwachungseinrichtung 100 (E 5.02)**

Anforderungen für die Prüfung von Wasserüberwachungseinrichtungen



**Verband der  
Technischen Überwachungs-Vereine e.V.  
(VdTÜV)**

Kurfürstenstraße 56, D-45138 Essen,  
Postfach 10 38 34, D-45038 Essen,  
☎ (02 01) 89 87-0, Fax (02 01) 89 87-120  
E-Mail: vdtuev.essen@t-online.de  
www.vdtuev.de

**Büro Berlin**

Albrechtstraße 10 A, D-10117 Berlin,  
☎ (0 30) 76 00 95-30, Fax (0 30) 76 00 95-40  
E-Mail: vdtuev.berlin@t-online.de

**Büro Brüssel**

Maison de l'Économie européenne,  
B-1040 Bruxelles,  
Postanschrift:  
Rue Jacques de Lalaing 4, B-1040 Bruxelles,  
☎ Bruxelles 32 (2) 5 34 82 77,  
Fax Bruxelles 32 (2) 5 34 31 10  
E-Mail: vdtuev.bruessel@t-online.de

Der VdTÜV ist Mitglied der  
**Confédération Européenne  
des Organismes de Contrôle,  
d'Inspection et de Prévention**



Rue du Commerce 20 – 22,  
B-1000 Bruxelles  
☎ 32 (2) 5 11 50 65, Fax 32 (2) 5 02 50 47  
E-Mail: ceoc@skynet.be

Redaktion u. Herstellung: H.-J. Ohde, K. Fomm  
Titel: R. Busbach  
Litho und Druck: Druckerei Wehlmann GmbH, Essen

Gedruckt auf umweltfreundlichem Papier