

HAUPTUNTERSUCHUNG IN DEN WIRTSCHAFTS- WUNDERJAHREN

Ab dem Beginn der 1950er-Jahre erlebten Kraftfahrzeuge eine massenhafte Verbreitung. Waren 1950 etwa 0,7 Millionen Pkw gemeldet, fuhren 1965 bereits über 10,5 Millionen über die bundesdeutschen Straßen. Für die Überwachung der Verkehrstüchtigkeit waren mit Einführung der Hauptuntersuchung am 1. Dezember 1951 maßgeblich die TÜV zuständig. Um der wachsenden Nachfrage gerecht zu werden, errichteten die Vereine vielerorts neue Prüfhallen.



Kfz-Prüfhalle des TÜV Hamburg, Dienststelle Flensburg, die Betriebsaufnahme erfolgte am 1. Oktober 1962.



Oben: Hauptuntersuchung an Lkw beim TÜV Hannover, um 1955.

Unten: Prüfung eines Motorradgespanns beim TÜV Hannover, 1974.



Oben: Die 1968 bezogene Hauptdienststelle des TÜV Norddeutschland in Hamburg-Stelling mit Kfz-Prüfhalle, um 1969.

Unten: Die Dienststelle Kiel mit Kfz-Prüfhalle um 1957.

NUR ZUR ANZEIGE



Unten links: Bremsentest in der Prüfstelle Neumünster, um 1965.

Oben und unten rechts: Unterbodenuntersuchungen in der Prüfstelle Flensburg, 1966.

**VON DER WIEDER-
VEREINIGUNG BIS ZUR
ENTSTEHUNG DER
TÜV NORD GRUPPE**

1990–2004



MAUERFALL UND WIEDERVEREINIGUNG: DAS ZUSAMMENWACHSEN DER TÜV IN OST UND WEST

Als im Oktober 1989 hunderttausende Menschen in der DDR gegen das SED-Regime protestierten, ging auch der Rostocker TÜ-Inspektor Joseph Anderle mit einigen seiner Kollegen auf die Straße:

„Ich bin mit vor die Marienkirche gegangen, als der oppositionelle Pfarrer Joachim Gauck dort predigte, obwohl ich selbst kein Kirchgänger war. Die anschließende Demonstration führte am Sitz der Staatssicherheit vorbei zum Rathaus. In den nächsten Wochen fiel in Berlin die Mauer, und die Herrschaft der SED brach ins sich zusammen. Das sorgte auch in unserer TÜ-Dienststelle für Unruhe. Es gab eine Versammlung ohne unseren Inspektionsleiter, und es wurde gefragt: Wollt ihr mit dem noch zusammenarbeiten? Die Mehrheit entschied sich gegen ihn.“

Die Situation in der Rostocker Dienststelle blieb jedoch monatelang unklar, und erst am 1. Mai 1990 ernannte die TÜ-Zentrale Joseph Anderle zum neuen kommissarischen Inspektionsleiter. Anderle hatte keine SED-Vergangenheit und war 1984 sogar aus einer Leitungsfunktion entfernt worden, weil seine Familie ihre Kontakte zu Verwandten in Westdeutschland nicht hatte abbrechen wollen. Die neue Verantwortung war für ihn allerdings

eine enorme Herausforderung: Inzwischen zeichnete sich die deutsche Wiedervereinigung ab, und dies bedeutete auch, dass es für die Technische Überwachung der DDR keine Zukunft gab. Anderle und seinen Kolleginnen und Kollegen drohte die Arbeitslosigkeit. Deshalb planten sie die Gründung einer privaten technischen Überwachung und orientierten sich früh an den westdeutschen TÜV:

„Schon bevor ich kommissarischer Leiter war, bin ich zum TÜV Norddeutschland nach Hamburg gefahren. Meine Ansprechpartner dort waren aber recht zurückhaltend. Vielmehr hat sich beispielsweise der TÜV in West-Berlin um uns bemüht. Aber wir wurden über die gesamte DDR-Zeit von Berlin aus geführt und kontrolliert, allein deshalb hatten wir schon eine emotionale Abneigung gegen die Berliner Avancen – egal ob aus Ost oder West.“

Mit dieser Abneigung gegen die ehemalige „Zentrale“ Berlin war Anderle nicht allein. Viele TÜ-Dienststellen lehnten die Idee eines einheitlichen „TÜV Ostdeutschland“ ab, wie sie vom TÜV West-Berlin, dem TÜV Rheinland und der TÜ-Zentrale in Ost-Berlin forciert wurde. Stattdessen gründeten TÜ-Mitarbeitende Überwachungsvereine auf Basis der

Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Brandenburg, die im deutschen Einigungsprozess entstanden. Und im Norden? Josef Anderle erinnert sich:

„Wir waren etwas verspätet, unter anderem weil ich erst im Mai 1990 zum Leiter ernannt worden war. Als wir dann analog zu anderen soeben entstandenen Ost-Vereinen den TÜV Mecklenburg-Vorpommern gründen wollten, mussten wir feststellen, dass es den schon gab. Ein Kfz-Instandhaltungsunternehmen hatte einen TÜV dieses Namens in Schwerin gegründet, mit der Absicht, zukünftig unter anderem die Kfz-Hauptuntersuchung ausüben zu können. Wir mussten daher für unsere Gründung einen anderen Namen finden und wählten TÜV Nord.“

In Magdeburg verlief die Wendezeit nicht weniger dramatisch. Der stellvertretende Inspektionsleiter, ein überzeugtes SED-Mitglied, beging Selbstmord. Unter dem Eindruck dieser Ereignisse trat auch der Inspektionsleiter selbst zurück. Die meisten Mitarbeitenden drängten nun den Inspektor Fred Hollenbach, der aufgrund seiner Weigerung, sich der Betriebskampfgruppe der TÜ Magdeburg anzuschließen degradiert worden war, die Leitung zu übernehmen – eine große Herausforderung, wie sich Hollenbach erinnert:

„Es war für mich nie ein Thema, dass ich Leiter werden würde. Ich hatte aufgrund der Anfrage schlaflose Nächte und habe viele Einzelgespräche geführt. Letztlich habe ich mich dann doch dazu entschieden, die Verantwortung zu übernehmen. Wir mussten uns

VIELE TÜ-MITARBEITENDE LEHNTEN EINEN EINHEITLICHEN „TÜV OSTDEUTSCHLAND“ AB.



Gemeinsame Informationsveranstaltung der TÜV Hannover und Sachsen-Anhalt, um 1991.

URKUNDE

Die Vereinigung

Technischer Überwachungs-Verein Nord e.V.

mit dem Sitz in Rostock, Stephanstr. 9

wurde am 18. Juli 1990

unter laufender Nummer 158 des Vereinsregisters

des Kreisgerichts Rostock-Stadt

registriert.

Mit der Registrierung ist die Vereinigung rechtsfähig.



Die Gründungsurkunde des TÜV Nord e.V.

sodann schnellstmöglich etwas einfallen lassen, denn durch die Abwicklung der TÜ waren die Arbeitsplätze von 110 Mitarbeitern der Dienststelle unseres Bezirks bedroht. Unser Ziel war es, einen TÜV nach westlichem Vorbild zu gründen, aber wir hatten von deren Organisationsstrukturen naturgemäß kaum eine Vorstellung. Daher fuhren wir kurz nach der Wende ohne Erlaubnis über die Grenze zur Dienststelle Braunschweig des TÜV Hannover, um uns zu informieren.“

Beim TÜV Hannover war man von diesen ersten Kontaktaufnahmen zunächst überrascht, wie sich der spätere Personalleiter, Hans-Ullrich Deichmüller, erinnert:

„Noch bevor der ‚Passzwang‘ aufgehoben wurde, bekamen wir zahlreiche Besuche aus Betrieben der DDR, die mit uns zusammenarbeiten wollten. Die Legitimation der Besucher für solche Gespräche war anfangs oft unklar. In dieser Phase wussten wir noch wenig über die technische Überwachung in der DDR. Diese erste Unsicherheit wurde aber schnell überwunden und offizielle Kontakte zu den Dienststellen der Technischen Überwachung in Magdeburg und Halle hergestellt.“

Doch schon schnell zeigte sich, dass beide Seiten großes Interesse an einer Zusammenarbeit hatten, wie Fred Hollenbach berichtet:

„Es haben sich zwar etliche westdeutsche Vereine um uns bemüht, aber wir waren uns schnell einig, dass wir mit dem TÜV Hannover kooperieren wollten. Nicht zuletzt war der Geschäftsführer des TÜV Hannover, Prof. Dr. Klaus Weber, ein gebürtiger Sachsen-Anhalter, der daher eine gewisse Verbundenheit zu uns hatte. Das haben wir bald gemerkt.“

Der TÜV Hannover unterstützte nicht nur die offizielle Gründung des TÜV Sachsen-Anhalt, der am 9. Mai 1990 aus den früheren Dienststellen Magdeburg und Halle hervorging.

Anders als im Fall von TÜV Nord sollte die Gründung des TÜV Sachsen-Anhalt von Anfang an nur eine Vorbereitung für die Fusion mit dem TÜV Hannover sein. Folgerichtig übernahm mit Dr. Detlef Bauerschlag schon bald der seinerzeitige Niederlassungsleiter Hannover die Geschäftsführung von TÜV Sachsen-Anhalt.

Auch in den übrigen Bundesländern unterstützten westdeutsche Überwachungsvereine im Jahr 1990 die Gründung ostdeutscher TÜV, so der TÜV aus West-Berlin in Ost-Berlin und Brandenburg sowie der TÜV Bayern in Sachsen. Der RWTÜV förderte zur gleichen Zeit die Entstehung des TÜV Thüringen, der als einziger dieser neuen Vereine dauerhaft weiterbestand, mittlerweile aber auch zu TÜV NORD gehört.

DAS ZUSAMMENWACHSEN DER TÜV IN OST UND WEST

Die meisten ehemaligen Beschäftigten der Technischen Überwachung der DDR wechselten zu den neugegründeten ostdeutschen Überwachungsvereinen. Ihr Ausbildungsgrad in den klassischen Prüfbereichen wie etwa Dampf- und Drucktechnik war hoch, und in anderen Geschäftsfeldern erhielten sie Aus- und Weiterbildungen durch die westdeutschen TÜV. Vor allem der TÜV Hannover unterstützte den TÜV Sachsen-Anhalt materiell und mit Know-how, aber auch der TÜV Nord nahm Dienstleistungen des TÜV Norddeutschland in Anspruch, etwa im Bereich IT. Dieses Engagement der westdeutschen TÜV in der ehemaligen DDR war allerdings mehr als reine Aufbauhilfe: Es passte auch in die strategische Neuausrichtung der West-Vereine. Im gemeinsamen EU-Binnenmarkt sollten ab dem Jahr

1993 auf allen Ebenen Monopole möglichst durch Wettbewerb ersetzt werden. Den Verantwortlichen der Überwachungsvereine war daher bewusst, dass amtliche Prüfgebühren für das TÜV-Geschäft an Bedeutung verlieren würden. Der Trend zur Liberalisierung ließ sich nicht mehr aufhalten und wurde durch den Zusammenbruch des kommunistischen Ostblocks weiter beschleunigt.

Um im Wettbewerb mit anderen Anbietern mithalten zu können, mussten die TÜV sich vollständig zu marktwirtschaftlich agierenden Unternehmen wandeln und neue Geschäftsfelder und Regionen erschließen. Zur gleichen Zeit, als auch die neuen Überwachungsvereine in der noch existierenden DDR entstanden, gründeten TÜV Hannover und TÜV Norddeutschland Holdinggesellschaften, mit denen sie die Voraussetzung schufen, sich an anderen Unternehmen zu beteiligen. Der RWTÜV beschloss aus dem gleichen Grund ein Jahr später die Gründung einer gewinnorientierten Aktiengesellschaft.

TÜV Hannover und TÜV Norddeutschland sahen lukrative Möglichkeiten in Ostdeutschland: Die Technische Überwachung der DDR war für die Prüfung von Fahrzeugen nicht zuständig gewesen, die daher in ganz Ostdeutschland neu vergeben werden musste. Der ökologische Raubbau, der die DDR-Wirtschaft in ihrem hoffnungslosen Versuch gekennzeichnet hatte, mit der westlichen Welt ökonomisch mithalten, erforderte zahlreiche Untersuchungen und Maßnahmen im Umweltschutz. Und schließlich die Kerntechnik: Im Zuständigkeitsgebiet des TÜV Nord lag mit Greifswald das einzige in Betrieb befindliche DDR-Kernkraftwerk, in Stendal auf dem Gebiet des TÜV Sachsen-Anhalt befand sich eine weitere Anlage noch im Bau. Letztlich



Fred Hollenbach, 1968 bis 1990 Fachinstrukteur der TÜ, ab 1990 Leiter der Dienststelle Magdeburg des TÜV Sachsen-Anhalt.



Hans-Ullrich Deichmüller, bis 2014 Geschäftsführer TÜV NORD Service.

aber erfüllten sich die Erwartungen in Hannover und Hamburg nur bedingt. Die ostdeutschen Überwachungsvereine durften zwar Kfz-Hauptuntersuchungen durchführen, aber keine Technischen Prüfstellen betreiben. Diese Prüfstellen, die zusätzlich zur Hauptuntersuchung Sonderbefugnisse wie das Recht zur Führerscheinprüfung besaßen, erhielt für das gesamte Gebiet der ehemaligen DDR stattdessen der TÜV-Konkurrent DEKRA. Ferner waren Umweltdienstleistungen zwar sehr gefragt, aber es gründeten sich zahlreiche neue Wettbewerber auf diesem Gebiet. Auch für die Kernkraftwerke gab es in der DDR keine Zukunft mehr, da ihre Umrüstung auf westliche Standards schlicht zu teuer gewesen wäre. Das KKW Greifswald wurde stillgelegt, und Stendal ging niemals ans Netz. Hans-Ulrich Deichmüller erinnert sich an die brisante Lage beim TÜV Sachsen-Anhalt:

„Jeden Tag mussten Anfang der 1990er-Jahre Betriebe die Produktion einstellen. Deshalb war natürlich auch nicht klar, wie hoch unser tatsächlicher Personalbedarf sein würde. Ich habe daher den Beschäftigten des TÜV Sachsen-Anhalt e.V. von Beginn an gesagt: ‚Wenn wir beim TÜV Sachsen-Anhalt gleich hohe Gehälter zahlen, die nicht erwirtschaftet werden können, dann wird es schnell zu Entlassungen führen. Besser ist es, mit einem niedrigeren Lohnniveau anzufangen und regelmäßig zu prüfen, ob die Gehälter erhöht werden können.‘ So kam es dann. Wir begannen mit etwa 40 Prozent des West-Gehalts. Die gute wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens erlaubte erhebliche Gehaltserhöhungen. So konnten wir die Erwartungen der Mitarbeiter erfüllen und das Vertrauen in das neue Unternehmen stärken.“

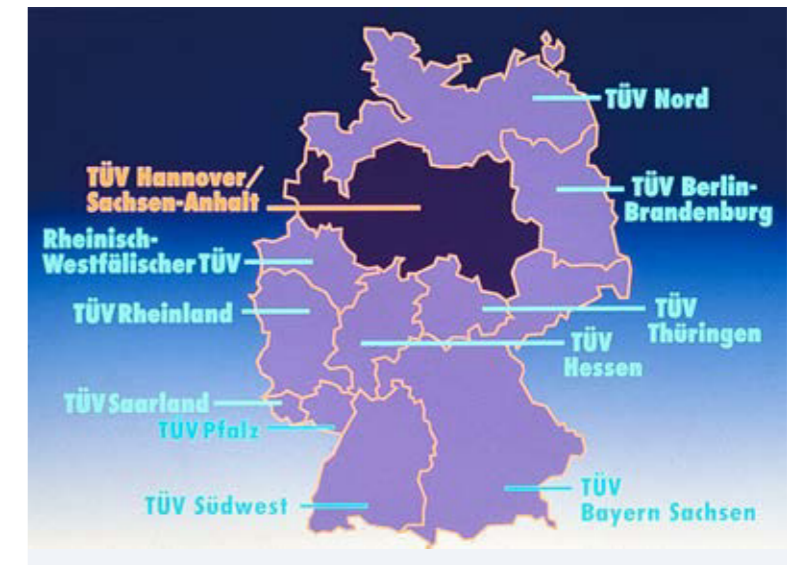
Einweihung der TÜV Station Wernigerode, 1992.



Zahlreiche Beschäftigte des TÜV Sachsen-Anhalt mussten zudem umschulen, betriebsbedingte Kündigungen konnten vermieden werden. Fast alle Mitarbeitenden behielten ihren Arbeitsplatz, als am 1. Januar 1992 die geplante Fusion zum neuen TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt vollzogen wurde. Zur gleichen Zeit etablierten sich nach dem Verlust zahlreicher überwachungspflichtiger Anlagen auch wieder neue Geschäftsfelder: Der TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt übernahm beispielsweise die Überwachung der großen Chemiewerke Leuna und Bitterfeld-Wolfen, die zu DDR-Zeiten ihre technischen Kontrollen selbst durchgeführt hatten.

Die Zusammenarbeit zwischen den Nordvereinen entwickelte sich hingegen etwas vorsichtiger und stand unter dem Hamburger Motto „Hilfe zur Selbsthilfe“. Die fachliche Unterstützung aus Hamburg und Kiel war jedoch hervorragend, wie Joseph Anderle berichtet:

„Die Entscheider beim TÜV Norddeutschland waren verständlicherweise vorsichtig. Mecklenburg-Vorpommern war ja ein Agrarland, und es war die Befürchtung spürbar, dass wir wirtschaftlich scheitern könnten. Wir waren jedoch von Anfang an sehr kundenorientiert und haben immer versucht, ‚unseren‘ Unternehmen zu helfen. Den älteren Kollegen ab 55 Jahren haben wir nahegelegt, in den staatlichen Vorruhestand zu gehen. Diese Möglichkeit haben die meisten auch wahrgenommen. Dafür wurden jüngere Leute eingestellt. Schon das Jahr 1991 lief dann wirtschaftlich für uns sehr gut, wir organisierten die FKÜ auch mit eigenen Prüfanlagen und die Medizinisch-Psychologische Untersuchung, und ein Jahr später hatten wir dann immerhin bereits 240



Mitarbeitende. Das hat das Interesse des TÜV Norddeutschland an einem Zusammenschluss mit dem TÜV Nord deutlich erhöht.“

Zum Jahresbeginn 1993 fusionierten TÜV Norddeutschland mit Sitz in Hamburg und TÜV Nord (Mecklenburg-Vorpommern). Im Juli nahm man TÜV Nord als gemeinsamen Namen an, im Gegenzug wurde das Wirtschaftszentrum Hamburg Unternehmenssitz. Mit TÜV Nord und TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt waren damit nach der Wende in Norddeutschland zwei neue wirtschaftsstarke TÜV entstanden mit jeweils fast 300 Millionen D-Mark Umsatz. Damit hatte man auch finanziell deutlich zugelegt. Ruhe kehrte allerdings nicht ins Geschäft ein, denn die Zeit der großen Veränderungen war nicht abgeschlossen, sie hatte gerade erst begonnen.

Die Stammgebiete der deutschen TÜV zu Beginn der 1990er-Jahre.



Dr. Dirk Stenkamp,
Vorstandsvorsitzender TÜV NORD AG

INTEGRITÄT UND NEUTRALITÄT SIND UNSER MARKENKERN – INTERVIEW MIT DR. DIRK STENKAMP

Als Sie 2013 in den Vorstand der TÜV NORD AG eintraten, galten Sie vor allem als Experte für Halbleitertechnik, Photovoltaik und Digitalisierung. Wie haben Sie den Wechsel zur TÜV NORD GROUP erlebt?

Als die Position erstmals an mich herangetragen wurde, war ich von der öffentlich oft vertretenen Meinung geprägt, dass es sich bei einem TÜV kaum um ein Technologieunternehmen handeln könne. Mit der Vorstellung im Gepäck, es gehe vor allem darum, defekte Abgasanlagen aufzuspüren und im grauen Kittel mit einem Klemmbrett bewaffnet den Unterboden von Autos zu inspizieren, war mein Interesse am TÜV NORD noch gering. Erst als ich begann, das Unternehmen durch viele Gespräche genauer kennenzulernen, wuchs meine Faszination. Heute kann ich mit voller Überzeugung sagen: Ich kenne kein anderes Unternehmen aus meiner beruflichen Laufbahn, das technologisch so breit aufgestellt ist. Bis heute lerne ich immer noch neue Technologiefelder kennen: vom tiefsten Bergbauwissen über das große Thema Mobilität auf der Straße, auf der Schiene und in der Luft bis hin zum Bau von Satelliten. In allen diesen Bereichen erleben wir aktuell einen tiefgreifenden Wandel durch die digitale Transformation. Die Herausforderung besteht für mich darin, in diesem umfassenden Spektrum von Technologien die richtigen Entwicklungsakzente zu setzen.

Angesichts der Tatsache, dass TÜV NORD wie alle Unternehmen nur über beschränkte Ressourcen verfügt, wie wollen Sie die zahlreichen Geschäftsfelder parallel entwickeln, ohne den Anschluss an die technologisch meist viel stärker fokussierte Weltspitze zu verlieren?

Es stimmt, dass wir anders als etwa viele börsennotierte Unternehmen mit unseren finanziellen Ressourcen haushalten müssen. Wir können nicht einfach durch eine Kapitalerhöhung neue Liquidität gewinnen. Das kann man aber auch positiv sehen: Wir verzichten auf riskante Großakquisitionen und investieren dafür gezielt in zukunftsträchtige Technologiebereiche durch Entwicklungsgemeinschaften mit Kunden und kleinere Akquisitionen. Auch Kooperationen mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen spielen für uns eine wichtige Rolle.

Dies klingt, also wolle der TÜV NORD Konzern bei der Verbreitung neuer Technologien künftig eine Vorreiterrolle spielen, anstatt lediglich deren Risiken zu minimieren ...

Bei der Innovationsbereitschaft von TÜV NORD haben wir in den vergangenen Jahrzehnten einen Kulturwandel erlebt. Vor der Liberalisierung des Marktes für die Technische Überwachung basierte die TÜV-Welt auf dem Prinzip, das umzu-

setzen, was der Gesetzgeber an Prüfmethode und Standards vorgab. Heute hat sich der Rhythmus technologischer Innovationen so beschleunigt, dass die Politik und Gesetzgebung mit diesem Tempo kaum Schritt hält. Unsere Kunden erwarten daher von uns, die Prüfschemata für neue technologische Kontexte zu entwickeln, noch bevor es entsprechende gesetzliche Regelungen gibt. Der Hintergrund ist, dass solche freiwilligen Standards für die jeweilige Branche gewissermaßen ein gemeinsames, geschlossenes Ökosystem bereitstellen, in dem auch Produkte unterschiedlicher Hersteller miteinander sicher funktionieren. Ein Beispiel dafür ist das von TÜV IT im Jahr 2002 entwickelte TSI-Verfahren (Trusted Site Infrastructure) für Rechenzentren, das inzwischen zu einem de-facto Industriestandard geworden ist.

Wie stellen Sie sicher, dass solche freiwilligen Standards dem gesamtgesellschaftlichen Bedürfnis nach Sicherheit Rechnung tragen, anstatt sich vor allem an wirtschaftlichen Prioritäten zu orientieren?

Wir dürfen die Prüftätigkeiten nicht an kurzfristigen Wirtschaftsinteressen ausrichten. Integrität und Neutralität sind unser Markenkern und untrennbar mit unserem Selbstverständnis als Sachverständigenorganisation verbunden. Die Unabhängigkeit der Dienstleistungen für technische Sicherheit liegt in unserem ureigenen Interesse. Bekanntlich ist Vertrauen sehr viel schneller verspielt als gewonnen. Es kommt hin und wieder vor, dass wir öffentlich für systemische Mängel oder kriminelle Praktiken verantwortlich gemacht werden, auf die wir keinen Einfluss haben. Ein prominentes Beispiel in jüngster Zeit war der Skandal um die Abgasreinigung bei Dieselfahrzeugen, der ab Herbst 2015 nach und nach ans Licht kam. Medienvertreter und auch viele Konsumenten haben kritisch gefragt, wie derart weitreichende Softwaremanipulationen in Fahrzeugen überhaupt möglich seien, wenn doch die TÜV und andere Überwachungsorganisationen regelmäßig Abgasuntersuchungen durchführten. Was dabei übersehen wird: Wir untersuchten – übrigens auf Basis klarer gesetzlicher Vorgaben – nur das Verhalten auf dem Prüfstand. In diesem Kontext funktionierte die Abgasreinigung in der Regel einwandfrei. Die Automobilbauer sind jedoch gesetzlich nicht verpflichtet, den Prüforganisation gegenüber den Quellcode der installierten Software offenzulegen. Wir haben dieses Problem bei der Aufarbeitung der Abgasaffäre

sehr transparent kommuniziert. Natürlich sollten wir gemeinsam mit Herstellern und Politik auch darüber nachdenken, ob nicht eine freiwillige Selbstverpflichtung der Industrie, die den Prüfdienstleistern entsprechende Schnittstellen zur Verfügung stellt, Skandale wie diesen künftig vermeiden könnte. Ein solches System werden wir jedoch nicht im Alleingang ohne den Gesetzgeber implementieren können.

Dies deutet auch darauf hin, dass sich die Aktivitäten von TÜV NORD künftig noch stärker von der Hardware – der Prüfung von Anlagen und des physischen Zustands von Kraftfahrzeugen – in Richtung Software verlagern werden.

Die digitale Transformation bietet Potenziale, die derzeit noch überhaupt nicht ausgeschöpft sind. Schon heute sammelt TÜV NORD Daten über eine Vielzahl technischer Zusammenhänge – von Herstellerangaben über Sensordaten aus dem laufenden Betrieb bis hin zu Umgebungsfaktoren wie etwa der Windstärke am Aufstellort eines Windrades. Diese Daten nutzen wir, um die Sicherheit eines einzelnen Prüfobjekts zu bewerten. Denkbar wäre aber auch, dass wir auf Basis statistischer Analysen zu Erkenntnissen über einen Anlagentyp insgesamt kommen und etwa feststellen, unter welchen Bedingungen eine bestimmte Technologie einer anderen überlegen ist. So würden wir einen Mehrwert generieren, der beispielsweise für Versicherer oder die Entwicklungsabteilungen der Anlagenproduzenten hochinteressant sein kann.

Big Data Analysen werden für uns immer relevanter, weil die Menge an Daten, die wir sammeln, stetig wächst. Spätestens wenn sich selbstfahrende Fahrzeuge im Alltagsverkehr durchsetzen, wird eine dauerhafte Mobilfunkverbindung des Autos mit den internationalen Datennetzen Standard werden. Hier ergeben sich auch für uns als Prüforganisation ganz neue Möglichkeiten. So ließe sich aus den Daten etwa ein digitaler Zwilling jedes einzelnen Fahrzeugs erstellen, an dem fortwährend – und nicht nur im Turnus einer alle zwei Jahre stattfindenden Hauptuntersuchung – Parameter wie Abnutzung der Bremsbeläge und Reifendruck geprüft werden könnten, in Relation zu hunderttausenden weiterer Fahrzeuge. Für uns als Dienstleister im Bereich technische Überwachung sehe ich hier eine hochinteressante Zukunftsperspektive: Analog zu „Software as a Service“ werden wir „Safety as a Service“



anbieten. Auf Basis von Sensordaten unserer Kunden könnten wir Gefahren präventiv erkennen und damit Unfälle verhindern.

Als Historiker haben wir die Aufgabe, auch den Blick zurück auf 150 Jahre Geschichte der technischen Überwachung in Norddeutschland zu richten. Wenn wir zurückgehen bis zu den Anfängen der Dampfkesselüberwachung 1869 in Hamburg und Bernburg und das Selbstverständnis der damaligen Vereine mit dem vergleichen, wofür TÜV NORD heute steht – wo sind da die Gemeinsamkeiten? Gibt es überhaupt einen roten Faden in der Geschichte von TÜV NORD?

Die technische Überwachung wurde schon immer durch Individuen getragen, deren Ziel ein möglichst hohes Maß an Sicherheit war. Diese Menschen und ihr Auftrag stehen im Zentrum unserer Geschichte – nicht Namen, Organisations-

formen oder einzelne Prüfmethode und Messinstrumente. Auch heute, als multikulturelles, internationales und auch technologisch überaus vielfältiges Unternehmen, scheint es mir wichtiger denn je, sich an diese gemeinsame Marschroute zu erinnern. Die Idee der Sicherheit, die wir mit jedem Tag ein Stück besser verstehen und neu definieren, macht die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit ihrem Wissen über alle nationalen und fachlichen Grenzen hinweg zur TÜV NORD Familie.

