

Ergebniszusammenfassung

Evaluierung des Deutschen Lebensmittelbuches (DLMB) und der Deutschen Lebensmittelbuch-Kommission (DLMBK)

Az.: 123-02.05-20.0268/13-II-E

Projektlaufzeit: 17.03.2014 bis 17.12.2014

Im Auftrag der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) für das
Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL)

Bonn, den 17. Dezember 2014



Agenda

- ▲ Forschungsdesign
- ▲ Zentrale Ergebnisse
- ▲ Handlungsszenarien /-Empfehlungen
- ▲ Ansätze zur Optimierungsumsetzung



Sekundär- & Primärdatenanalyse	Literatur-analyse	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Analyse der bestehenden Literatur zum DLMB und DLMBK, insbesondere bestehender Gerichtsurteile, Ergebnisberichte der Lebensmittelüberwachung, Dokumentationen alternativer (inter-) nationaler Instrumente, Kommentare- und /oder Kritiken in der Fachpresse oder auf Internetseiten
	Qualitative Interviews	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 48 Experteninterviews mit ausgewählten Vertretern der verschiedenen Stakeholder-Gruppen ➤ 6 Experteninterviews mit Vertretern von involvierten Ministerien & Behörden (Bund / Länder) ➤ 8 Experteninterviews mit ausgewählten Mitgliedern der DLMBK
	Quantitative Erhebung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schriftliche Erhebung bei Herstellern, Händlern und Verbraucher-NGOs (Online-Umfrage) (n=1.300; Rücklauf 247, davon 241 auswertbar, R-Quote:18,5%)
Beantwortung der Evaluierungsfragen	DLMB	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Untersuchung der Leitsätze (Status Quo) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beurteilung der generellen Notwendigkeit / Vorteilhaftigkeit der Beschreibung der Verkehrsauffassung von LM ▪ Beurteilung der Eignung des Instruments DLMB für die Beschreibung der Verkehrsauffassung ▪ Beurteilung der Relevanz der Leitsätze / des DLMB für die Beschreibung der Verkehrsauffassung ➤ Untersuchung alternativer Instrumente <ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifikation und Erläuterung der Funktionsweise alternativer (inter-)nationaler Instrumente sowie deren Eignung für die Beschreibung der Verkehrsauffassung im Vergleich zum DLMB / den Leitsätzen ➤ Identifikation von Optimierungsoptionen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfen, ob grundsätzlich eine Fortführung der Beschreibung der Verkehrsauffassung von LM sinnvoll ist ▪ Prüfen, ob eine Fortführung durch den Einsatz alternativer Instrumente effizienter dargestellt werden kann ▪ Ableiten von Optimierungsoptionen zur effektiveren und effizienteren Gestaltung der Beschreibung der Verkehrsauffassung von Lebensmitteln
	DLMBK	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Untersuchung der Kommission aus ablauf- und aufbauorganisatorischer Sicht <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beurteilung der Eignung der DLMBK für die Definition von LS im DLMB ▪ Identifikation kritischer Prozesse und Strukturen ▪ Ableiten von Optimierungsoptionen zur effizienteren Ausgestaltung der DLMBK ➤ Untersuchung alternativer Umsetzungskonzepte <ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifikation von Vor- und Nachteilen alternativer Umsetzungskonzepte gegenüber der DLMBK
	→ Ableiten von Handlungsszenarien und Optimierungsempfehlungen	



▲ Agenda







▲ **Forschungsdesign**

▲ **Zentrale Ergebnisse**





▲ **Handlungsszenarien /-Empfehlungen**

▲ **Ansätze zur Optimierungsumsetzung**







- 1) Die zunehmende Zahl der Änderungsanträge weist darauf hin, dass das Interesse an den LS in den vergangenen Jahren tendenziell eher zugenommen hat. Von keiner Anspruchsgruppe wurde bestritten, dass das **Instrument „LS“ grundsätzlich einen Mehrwert** bilden. Die **Relevanz** der LS ist somit als hoch zu bewerten, da ohne LS eine **wichtige rechtliche Orientierung**, bei B2B-, bei B2C-Geschäften, bei der LM-Kontrolle und bei richterlichen Entscheidungen fehlen würde, für die es derzeit keine effektivere Alternative gibt. 
- 2) Aus den soeben beschriebenen Erkenntnissen lässt sich folglich die **Sinnhaftigkeit der Beschreibung der Verkehrsauffassung zu LM** eindeutig bejahen! 
- 3) Die LS **ergänzen die Beschlüssen bestehender Gremien** wie LAV, ALB, ALS und ALTS. Da diese Gremien jedoch keinen Anspruch auf eine umfängliche Interessensabbildung erheben können, ist die Legitimation der LS, insbesondere als antizipiertes Sachverständigengutachten bei richterlichen Entscheidungen, höher. 
- 4) Die Gruppen stellen **unterschiedliche Ansprüche an die LS**. Es differenzieren sich insbesondere die Ansprüche der Verbraucherschaft von denen der Hersteller. Dienen die LS in erster Linie als technische Vorgaben zur Herstellung von LM oder der eindeutigen LM-Kennzeichnung, die den Verbraucher informiert und vor Täuschung schützt? Vertreter der DLMBK und des BMEL gaben an, dass die LS die Auffassung aller beteiligten Gruppen beschreiben sollen, ohne dass dabei einzelnen Gruppen eine Vorrangstellung zukommt. 
- 5) Die **Kritik der Verbraucherschaft** setzt genau hier an. Aufgrund der für den Laien missverständlichen Formulierung der LS werden diese der Funktion des Verbraucherschutzes nicht gerecht. 
- 6) Aus der Diskrepanz zwischen Hersteller- & Verbrauchervorstellung über die Funktion der LS lässt sich ein **Zielkonflikt** ableiten. D.h. ein simultanes Maximieren von Hersteller- als auch von Verbraucheransprüchen an die LS scheint nicht ohne weiteres realisierbar zu sein. **Das Übereinbringen der divergierenden Anspruchshaltungen ist die größte Herausforderungen, die sich derzeit das DLMB stellen muss.** 



- 7) Ebenso eindeutig wie die grundsätzliche Konzeptes der LS befürwortet wird, wird die **Umsetzung des DLMB** gruppenübergreifend kritisiert. 
- 8) Die **geringe Anpassungsgeschwindigkeit** der LS durch die DLMBK führt dazu, dass LS i.T. nicht aktuell sind und somit die aktuelle Verkehrsauffassung nicht korrekt beschreiben. Von Seiten der Hersteller wird die i.T. fehlende Aktualität als innovationshemmend beurteilt. **Es wird gruppenübergreifend betont, dass das offensichtlichste Verbesserungspotential des DLMB in der zeitnahen Anpassung der LS liegt.** 
- 9) Die Zeitspanne zwischen der Antragstellung und dem Bearbeitungsbeginn in einem Fachausschuss der DLMBK lag bei den 97 zulässigen Anträgen (seit 1999), bei durchschnittlich **9 Monaten**. Von den 97 Anträgen sind bis heute (Mai 2014) nur 21 Verfahren abgeschlossen, wobei die Zeitspanne zwischen der erstmaligen Behandlung in einem Fachausschuss und der Beschlussfindung durch die DLMBK bei den abgeschlossenen Verfahren durchschnittlich **2 ½ Jahre** umfasst. 
- 10) Ein weiterer Kritikpunkt am DLMB ist die **Verständlichkeit für den Verbraucher**. Die vorliegende Art der Ergebnispräsentation ist nur bedingt geeignet das Interesse des Verbrauchers zu gewinnen und somit dessen Akzeptanz für die darin enthaltenen LS zu erhöhen. Das Vorliegen einer **unzureichenden Öffentlichkeitsarbeit**, die verbrauchergerecht Ergebnisse und Inhalte des DLMB aufbereitet und über verschiedene mediale Kanäle in die Öffentlichkeit transportiert, verschärft diesen Umstand weiter. 



- 1) Die Institution DLMBK wird über alle Gruppen hinweg grundsätzlich positiv bewertet. Insbesondere die **paritätische Zusammensetzung** des Gremiums wird besonders hervorgehoben. Da die LS nicht rechtsverbindlich sind, **legitimieren sie sich faktisch durch die paritätische Interessensabbildung**. Eine Veränderung der formal gleichgewichtigen Interessenvertretung würde dabei die Legitimation der LS grundsätzlich in Frage stellen. 
- 2) In der **Anbindung der DLMBK an das BMEL** wird kein negativer Einfluss, bspw. durch Einflussnahme der Politik auf die Meinungsbildung, gesehen. Ganz im Gegenteil, die Anbindung wird deutlich befürwortet, weil durch die Kontrolle des BMEL die **Objektivität der DLMBK** gewährleistet bleibt. Eine Anbindung an alternative öffentliche Einrichtungen, wie nachgelagerte Einrichtungen des BMEL, als auch an andere politische Ressorts, ist zwar denkbar, eine deutliche Vorteilhaftigkeit wurde aber in keiner der genannten Alternativen gesehen. 
- 3) Als **alternative Ansätze zur Umsetzung des DLMB** lassen sich zwei divergierende Ansätze differenzieren. Zum einen eine in staatlicher Verantwortung liegende und durch **Rechtsnormen** rechtsverbindlich umgesetzte Beschreibung, zum anderen die Umsetzung der staatlich überwachten **Beschreibung durch eine privatrechtliche Institution** oder auch die alleinige **Selbstverpflichtung der Industrie** zur „Guten fachlichen Praxis“. **Im Ergebnis der Analyse wies jedoch, aus jeweils unterschiedlichen Gründen, keine der Alternativen eine eindeutige Vorteilhaftigkeit gegenüber dem Konzept der DLMBK auf.** 
- 4) Aufgrund von **systemimmanenten Schwächen arbeitet die DLMBK i.T. ineffektiv**. Insbesondere die geringe **Reaktionsgeschwindigkeit** der DLMBK auf sich verändernde Verkehrsauffassungen, Herstellungstechniken, Produktinnovationen und Verbrauchererwartungen ist zu kritisieren. Dies führt zu einer fehlenden Aktualität und folgend zur **geminderten Akzeptanz und Relevanz** des DLMB. 



Zu 4) Die wesentlichen Schwächen der DLMBK lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- a. Eine **mangelnde personelle Besetzung der DLMBK**, die das Aufgabenpensum nicht vollständig bewältigen kann.
- b. **Langwierige Verfahrensabläufe** und nur **unregelmäßige Sitzungsintervalle**. Nur wenige Mitglieder kennen den Prozessablauf der DLMBK (gemäß GO) detailliert genug, was immer wieder zu **Erläuterungsbedarf** führt.
- c. Eine **zu geringe Unterstützung durch das BMEL** (z.B. nicht bedarfsgerechte finanzielle & personelle Ausstattung des Sekretariats). Das Sekretariat ist nicht in der Lage die Aufgaben in der erforderlichen Geschwindigkeit zu erledigen.
- d. Ein i.T. nicht konsensorientierter Dialog zwischen den Gruppen durch **fehlende Kompromissbereitschaft** der Mitglieder.
- e. Eine unzureichende und i.T. gänzlich **fehlende zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit**.
- f. Zu **hohe Anforderungen an die Antragsteller** zur Änderung von LS, da Anträge nicht nur eine Begründung, sondern auch einen Formulierungsvorschlag enthalten müssen. Dies scheint insbesondere für Verbraucher eine deutliche Hürde zu sein.
- g. **Keine obligatorische Verfolgbarkeit des Bearbeitungsstandes** von LS-Anträgen, insbesondere durch die Antragsteller.
- h. **Mangelnde inhaltliche Einbindung des Sekretariats** in die Vorbereitung der Fachausschuss-Sitzungen.
- i. **Fehlende Transparenz über den Meinungsbildungsprozess** der DLMBK in der Öffentlichkeit. Sachstandsberichte, wie bereits i.T. veröffentlicht, sind ein guter Schritt zu mehr Transparenz, aber nicht ausreichend.
- j. **Fehlende Validierungsmöglichkeit** der durch die DLMBK beschriebenen Verkehrsauffassung bspw. durch das fakultative Hinzuziehen von Verbraucherbefragungen zur Informationsunterstützung der Kommission.
- k. Das Vorliegen einer **nur beschränkten Berücksichtigung** von Inhalten des Internetportal „Lebensmittelklarheit“.



- ❖ In der Beschreibung der Verkehrsauffassung von LM liegt grundsätzlich ein **Mehrwert für alle Anspruchsgruppen** vor.
- I. Die Fortführung einer Beschreibung der Verkehrsauffassung von LM kann also grundsätzlich bejaht werden!
- ❖ Die LS, als ein untergesetzliches Instrument, welches zwar nicht rechtsverbindlich, aber durch die vollständige Interessenabbildung aller Gruppen **faktisch eine hohe Verbindlichkeit** aufweist, bietet gegenüber alternativen Instrumentarien eine **deutliche Vorteilhaftigkeit**.
- II. Die Umsetzung der Beschreibung der Verkehrsauffassung von LM durch das Instrument „LS“ kann also grundsätzlich bejaht werden!
- ❖ Es besteht die Kritik, dass die LS i.T. **keine repräsentative Beschreibung der Verkehrsauffassung** abbilden. Diesbezüglich zeigen sich **unterschiedliche Ansprüche der Gruppen an die primäre Zielsetzung** der LS. Da sich die Relevanz und Legitimation der LS im wesentlichen auf den vollständigen Interessenskonsens stützt, ist dieser für die Funktionsfähigkeit des Instruments zwingend erforderlich.
- III. Es muss daher gelingen einen durch alle Gruppen getragenen Konsens in der Entscheidungsfindung herbeizuführen, der sowohl von der Kommission als auch der breiten Öffentlichkeit getragen wird. Das Übereinbringen der derzeit divergierenden Anspruchshaltungen (insbesondere zwischen Herstellern und der Verbraucherschaft) ist dabei eine zentrale Aufgabe!
- ❖ Die **Umsetzung des Instruments LS durch die Institution DLMBK**, als unabhängiges, ehrenamtliches Gremium mit paritätischer Mitgliederstruktur zeigt gegenüber allen geprüften institutionellen Alternativen eine deutliche Vorteilhaftigkeit und wird als **institutionelles Konzept** von allen Gruppen mehrheitlich befürwortet.
- IV. Die Umsetzung der LS / des DLMB durch die Institution „DLMBK“ kann also grundsätzliche bejaht werden!
- ❖ Hinsichtlich der Umsetzung des institutionellen Konzepts „DLMBK“ besteht jedoch in vielerlei Hinsicht begründete Kritik. Aus der **ineffizienten Arbeitsweise der DLMBK** begründet sich ebenfalls ein Großteil der derzeit vorgebrachten inhaltlichen Kritikpunkte an den LS. Eine in weiten Teilen **unzureichende Öffentlichkeitsarbeit und Transparenz über die Entscheidungsfindung** verschärft die vorhandene Kritik und mindern somit Relevanz und Akzeptanz des DLMB deutlich.
- V. Eine Optimierung der DLMBK hinsichtlich aufbau- und ablauforganisatorischer Aspekte, eine Neukonzeption der Ressourcenausstattung, insbesondere der Geschäftsstelle des Sekretariats sowie ein zielgruppenorientiertes Kommunikationskonzept, bieten Möglichkeiten die Effektivität, Effizienz, Relevanz und Akzeptanz der LS und der DLMBK deutlich zu steigern.



▲ Agenda

▲ Forschungsdesign

▲ Zentrale Ergebnisse

▲ Handlungsszenarien /-Empfehlungen







▲ Ansätze zur Optimierungsumsetzung



Szenario 1**Szenario 2 (a)****Szenario 2 (b)****Szenario (3)****Szenario 4****Inhalte**

- ▲ Einstellen der Beschreibung der Verkehrsauffassung von LM
- ▲ Einstellung der Definition und Anpassung der LS im DLMB
- ▲ Auflösung der DLMBK







Ergebnis

-  Einsparung des bislang aufgebrauchten Budgets für die DLMBK und die Geschäftsstelle des Sekretariats.
-  Entgegenwirken der Bedürfnisse der Anspruchsgruppen, die mehrheitlich die Notwendigkeit und damit Relevanz der LS hervorheben, gleichwohl die Umsetzung kritisieren.
-  Fehlen einer wichtigen rechtlichen Orientierung (Rechtssicherheit) im LM-Sektor.
-  Fehlende technische Grundlage, insbesondere für techn. Spezifikationen bei B2B Geschäften, als auch für die staatl. Lebensmittelüberwachung.
-  Verminderte Effizienz gerichtlicher Verfahren, da derzeit kein Ersatz für die Funktion legitimer antizipierter Sachverständigengutachten vorliegt.
-  In der derzeitigen rechtlichen Situation müsste bei LM, bei denen keine LS vorliegen, beschreibende Bezeichnungen verwendet werden. Verkehrsübliche Bezeichnungen sind gegenüber beschreibenden Bezeichnungen vorzugswürdig. Ohne LS wird die Feststellung der verkehrsüblichen Bezeichnung erschwert.

Szenario 1**Szenario 2 (a)****Szenario 2 (b)****Szenario (3)****Szenario 4****Inhalte**

- ▲ Fortführung der Beschreibung der Verkehrsauffassung von LM
- ▲ Fortführung der Definition und Anpassung der LS im DLMB
- ▲ Überantwortung der LS-Anpassung bspw. an das DIN

Ergebnis

-  Potentiell zügigeres Bearbeiten der LS-Anträge, da hohe Prozesskompetenz des DIN.
-  Möglichkeit der „Europäisierung“ des LS-Ansätze evtl. gegeben (DIN als Teil des ISO-Systems).
-  Das DIN hat keine Expertise bei der Beschreibung der Verkehrsauffassung von LM. Erfahrungen aus der Standardisierung von Produkten oder Prozessen lassen sich nicht ohne weiteres auf die Beschreibung der Verkehrsauffassung übertragen.
-  Sollen im DIN ebenfalls die verschiedenen Anspruchsgruppen zur Legitimation der LS eingebunden werden, so wird auch am DIN ein hoher personeller/finanzieller Aufwand entstehen.
-  Bei einem Verzicht auf das Einbeziehen einer paritätischen Interessensvertretung würden den LS als untergesetzliche Regelungen die rechtliche Legitimation, wie auch gesellschaftliche Akzeptanz, fehlen. Dies trifft gleichermaßen auf die Überlegung zu, Entscheidungen bspw. des ALS oder ALTS als Alternative zum DLMB zu verwenden, da diese reine Sachverständigengremien darstellen.
-  Eine privatwirtschaftliche Institution, wie das DIN, arbeitet nicht unentgeltlich, so dass die Kosten der LS-Aktualisierung deutlich steigen würde. Evtl. würde die Nutzung der LS kostenpflichtig und damit die LS nicht allen Anspruchsgruppen in gleichem Maße zugänglich.

Szenario 1

Szenario 2 (a)

Szenario 2 (b)









Szenario (3)

Szenario 4

Inhalte

- ▲ Fortführung der Beschreibung der Verkehrsauffassung von LM
- ▲ Überantwortung der Entscheidungsfindung auf eine staatliche Institution, bspw. das BMEL, und rechtsverbindliche Umsetzung durch Rechtsnormen

Ergebnis

-  Hohe ordnungspolitische Relevanz der LS, da diese rechtlich verbindlich werden.
-  Mögliche Steigerung der Akzeptanz durch die Verbraucherschaft
-  Jedoch auch bei bestehenden Rechtsnormen kam es in der Vergangenheit zu vielen Fällen, in denen sich Verbraucher getäuscht fühlten.
-  Rechtsverordnungen sind nicht geeignet die notwendige Menge an Einzelregelungen abzubilden. Es würde auf eine punktuelle Regulierung für nur bestimmte Produktgruppen hinauslaufen. Dies würde in vielen Bereichen zu einer deutlichen Rechtsunsicherheit führen.
-  Der Prozess der LS-Aktualisierung würde vermutlich noch mehr Zeit in Anspruch nehmen. Neue Produktentwicklungen könnten erschwert werden.
-  Es wird in den Anspruchsgruppen mehrheitlich die Meinung vertreten, dass die Umsetzung der Beschreibung der Verkehrsauffassung keine staatliche Aufgabe ist.
-  Sollte bei der Festlegung der LS wieder Experten hinzugezogen werden, besteht abermals die Frage der paritätischen Interessensvertretung wie bei der DLMBK.
-  Konformität mit bestehendem EU-Recht, insbesondere der Warenverkehrsfreiheit, ist fraglich. Die Vereinbarkeit erfordert Ausnahmen für Produkte, die in anderen EU Ländern legal im Verkehr sind; damit kann die Einheitlichkeit der Bezeichnung nicht gewährleistet werden.

Szenario 1

Szenario 2 (a)

Szenario 2 (b)






Szenario (3)

Szenario 4

Inhalte

- ▲ Fortführung der Beschreibung der Verkehrsauffassung von LM
- ▲ Fortführung des DLMB und der DLMBK ohne organisatorische / prozessuale Anpassungen und Einbindung gesteigerter Verbrauchererwartungen in die Funktion der LS (Status Quo - Fortführung)

Ergebnis

-  Kein Restrukturierungsaufwand.
-  Die uneindeutige Zieldefinition und das Fehlen einer klaren Zielhierarchie bzgl. der Funktion des DLMB führt zu einem verstärkten Auseinanderdriften der Hersteller- und Verbraucheransprüche an die Funktion der LS. Infolgedessen verlieren die LS den Anspruch der vollständigen Interesseneinbindung aller Anspruchsgruppen und damit faktisch an Legitimation und Relevanz.
-  Durch eine fehlende Reaktionsgeschwindigkeit der DLMBK bei der Bearbeitung von LS-Anträgen verliert das DLMB weiter an Aktualität, was die Akzeptanz und Relevanz der LS bei allen Anspruchsgruppen deutlich gefährdet.
-  Durch eine mangelnde Transparenz im Meinungsbildungsprozess der DLMBK und ein i.T. intransparentes Berufungsverfahren der Mitglieder der DLMBK besteht ein mangelndes Vertrauen, insbesondere der Verbraucherschaft, in die Konsensfindung der DLMBK.
-  Durch eine unzureichende Öffentlichkeitsarbeit über die LS und die Entscheidungsfindung der DLMBK als auch eine nicht verbrauchergerechte Darstellung der LS werden Verbraucher nur unzureichend über das DLMB informiert, was langfristig zu einer sinkenden Relevanz der LS führt.

Szenario 1

Szenario 2 (a)

Szenario 2 (b)

Szenario (3)

Szenario 4

Inhalte

- ▲ Beibehaltung der DLMBK und Umsetzung von Optimierungspotentialen in deren Struktur & Prozessabläufen
- ▲ Beibehaltung der Anbindung an das BMEL
- ▲ Eindeutige Zieldefinition des DLMB, in der steigende Verbraucheransprüche Berücksichtigung finden
- ▲ Zielgruppengerechte Darstellung der LS (insb. für Verbraucher) und Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit
- ▲ Schaffung von Transparenz über den Meinungsbildungsprozess in der DLMBK und der Mitgliederberufung

Ergebnis

- Erhöhter finanzieller & personeller Aufwand zur Umsetzung der Aufgaben der DLMBK & des Sekretariats.
- Da sowohl das DLMB als auch die DLMBK bei allen Anspruchsgruppen grundsätzlich eine hohe Akzeptanz erfährt, entspricht die Fortführung des DLMB und der DLMBK deren Bedürfnis.
- Die Fortführung der paritätisch zusammengesetzten DLMBK und der Anbindung an das BMEL führt weiterhin zur Legitimation und damit hohen Relevanz der LS in allen Anwendungsbereichen.
- Die Umsetzung von Optimierungspotentialen versetzt die DLMBK und das Sekretariat in die Lage eine zeitnahe Aktualisierung der LS vorzunehmen und damit die Aktualität des DLMB deutlich zu verbessern.
- Die Schaffung von mehr Transparenz über den Meinungsbildungsprozess der DLMBK und in der Berufung von neuen Mitgliedern führt zu einer steigenden Akzeptanz bei allen Anspruchsgruppen.
- Die deutlich verbesserte Öffentlichkeitsarbeit und Berücksichtigung von Inhalten des Internet-Portals „Lebensmittelklarheit“ führt zu einer verbesserten Information der Öffentlichkeit über die Aktivitäten und Ergebnisse der DLMBK und damit zu einer steigenden öffentlichen Akzeptanz.
- Die stärkere Berücksichtigung von Verbraucheransprüchen in der Zielsetzung des DLMB führt zu einer höheren Akzeptanz des DLMB bei der Verbraucherschaft und erhöht die Konsensbereitschaft divergierender Interessensvertretungen in der DLMBK.

▲ Agenda

- ▲ Forschungsdesign
- ▲ Zentrale Ergebnisse
- ▲ Handlungsszenarien /-Empfehlungen
- ▲ Ansätze zur Optimierungsumsetzung



Umsetzung Szenario (4)

Akzeptanz / Relevanz der LS

- Seitens der Verbraucherschaft
- Seitens der Hersteller
- Seitens der Gerichte
- Seitens der LM-Überwachung

Zieldefinition des DLMB

- Eindeutige Ziele / Zielhierarchien des DLMB
- Einheitliche Anforderungen / Interpretation durch Hersteller & Verbraucher

Aktualität

- Zeitnahe Berücksichtigung von neuen Produkten und Herstellungstechniken
- Zeitnahe Berücksichtigung von geänderten Verkehrsauffassungen

Vertrauen in die paritätische Interessensvertretung

- Vertrauen seitens der Verbraucherschaft
- Vermeidung von Lagerbildung
- Vermeidung von Blockadehaltungen

Information ...

- der Verbraucherschaft über das DLMB
- der Antragsteller über den Bearbeitungsstand

Zielgruppengerechte Darstellung der LS

- Gemäß der Verbraucheransprüche
- Gemäß der Herstelleransprüche

Bspw. LS primär als „techn. Handbuch“; zzgl. Leitlinien / Empfehlungen des BMEL zur „Guten Kennzeichnungspraxis“ bei denen die DLMBK beratend wirkt.

Steigerung der Reaktionsgeschwindigkeit der DLMBK

Schaffung von Transparenz

Schaffen von zusätzliche Informationsgrundlagen für die Entscheidungsfindung der DLMBK

Hinreichende Öffentlichkeitsarbeit

DLMB (Printpublikation)

Definition klarer Verfahrensabläufe (Fließschemata) und Verfahrensvereinfachungen (bspw. für rein techn. Anpassungen der LS)

Regelmäßige Sitzungsintervalle für DLMBK und FA, mit Jahresplanung

Aufstockung der personellen & finanzielle Ressourcenausstattung der DLMBK und des Sekretariats

Anpassung des Abstimmungsverfahrens in der Form, dass der Konsenswillen gefördert und Blockadehaltungen verhindert werden.

Ausweitung der inhaltlichen (Zu-) Arbeit des Sekretariats in der DLMBK, insbesondere in Vorbereitung der Fachausschuss-Sitzungen

Einführung eines „Verfallszeitraums“ für LS, die bspw. nach 5 Jahren ohne Antrag verlängert werden müssen, ansonsten verfallen

Einführung eines transparenten und strukturierten Berufungsverfahrens für die Mitglieder der DLMBK (bspw. via Ausschreibung)

Veröffentlichung von Ergebnisprotokollen, die zwar den Meinungsbildungsprozess, nicht aber eine personelle Zuordnung zulassen

Möglichkeit des fakultativen Hinzuziehens von Verbraucherbefragungen zur Informationsunterstützung der DLMBK

Einführung einer Möglichkeit zur einfachen Verfolgbarkeit des Bearbeitungsstatus der LS-Anträge durch die Antragsteller

Vollständige Überarbeitung der Internetpräsentation (neue Homepage) der DLMBK, und Erstellen eines Kommunikationskonzeptes

Regelmäßige Presseinformationen über Aktivitäten der DLMBK, evtl. Erstellen eines Newsletters und Messeauftritte (bspw. IGW)

Stärkere Berücksichtigung von Inhalten des Internetportal „Lebensmittelklarheit“, damit Nutzung bestehender Informationsquellen

Überarbeitung der LS-Systematik hinsichtlich Übersichtlichkeit, Verständlichkeit und Einheitlichkeit

Zielgruppenorientierte Layout-Überarbeitung und Zugänglichkeit des DLMB, evtl. auch Bebilderung

Begriffsdefinitionen / Glossar wichtiger Begriffe, die ohne Fachwissen unverständlich bleiben (bspw. auch Einführen einer Suchfunktion)

„First Steps“ der Optimierungsumsetzung

Erstellen eines Management Handbuchs für die DLMBK

Stufe (1) Organisationsoptimierung (ggf. GO Anpassungen erforderlich)

- ❖ Verfahrensvereinfachungen, „Beschleunigte Verfahren“
- ❖ Einführen von „Verfallszeiträumen“ für LS
- ❖ Festlegung von regelmäßigen Sitzungsintervallen
- ❖ Anpassung der Abstimmungsverfahren zur Verhinderung vom Blockadehaltungen
- ❖ Möglichkeit des fakultativen Einbinden von Verbraucherbefragungen als Informationsunterstützung
- ❖ Bedarfsgerechte Ressourcenausstattung
 - Personalbedarfsermittlung
 - Neukonzeption von Stellenbeschreibungen
- ❖ Definition eines transparenten Berufungsverfahrens

Stufe (2) Organisationsdokumentation (hinsichtlich aufbau- und ablauforganisatorischer Kriterien)

- ❖ Stellenbeschreibungen
- ❖ Verantwortlichkeiten / Vertretungsregelungen
- ❖ Kommunikationsverbindungen und -Formate
- ❖ Prozessabläufe (Fließschemata)
- ❖ Standardisierung der Dokumentationsformate für Prozesse

Stufe (3) Mitarbeiterschulung / Workshops (Information & Integration der Mitarbeiter/Mitglieder in die Umsetzung)

Entwicklung eines zielgruppenorientierten Kommunikationskonzeptes für das DLMB

Stufe (1) Identifikation der Informationsbedürfnisse

- ❖ Welche Anspruchsgruppen haben welche Informationsbedürfnisse?
- ❖ Lassen sich Hierarchien in den Informationsbedürfnissen identifizieren?
- ❖ Welche Informationen sind für welche Gruppe sensibel?
- ❖ In welcher Form / Detailtiefe werden diese nachgefragt?
- ❖ In welchen zeitlichen Intervallen werden diese nachgefragt?
- ❖ Welche Informationsformate werden von den versch. Gruppen präferiert (Erreichbarkeit der Zielgruppen)?

Stufe (2) Konzeption des Kommunikationsdesigns

- ❖ Erstellen zielgruppenindividueller Informationsinhalte
- ❖ Identifikation von Informationsformaten / Kanälen, die für die jeweilige Zielgruppe geeignet sind.

Stufe (3) Umsetzung

- ❖ Neuausrichtung aller bestehender Informationsformate auf die Bedürfnisse der Zielgruppe (bspw. Homepage)
- ❖ Einführen regelmäßiger Presseinformationen, Newsletter und ggf. Messeauftritte
- ❖ Layoutgestaltung des DLMB (hard-copy sowie online)

Dieser Bericht wurde von der AFC-Public Services GmbH

Dr. Otto Strecker

Dr. Christoph Kliebisch

Dr. Arno Becker

Dr. Michael Lendle

Dr. Volker Ebert

sowie unter Mitarbeit von

Prof. Dr. Wolfgang Voit

(Sprecher der Forschungsstelle für Europäisches und Deutsches Lebensmittel- und Futtermittelrecht, Philipps-Universität Marburg)

erstellt.



AFC Public Services GmbH
Dottendorfer Str. 82 • 53129 Bonn
+49-228-98579-0
www.afc-ps.de

