

Unfallbericht Arbeitsschutz für das Jahr 2023

Arbeitspapier

Ministerium für Soziales, Gesundheit, Integration und
Verbraucherschutz des Landes Brandenburg
Henning-von-Tresckow-Str. 2-13
14467 Potsdam

9.10.2024

Inhalt

| | |
|---|---|
| Unfallgeschehen – Trends und Schwerpunkte | 2 |
| Entwicklung der meldepflichtigen Unfälle bei der Arbeit (Bund und Brandenburg) | 2 |
| Entwicklung der tödlichen Unfälle bei der Arbeit (Bund und Brandenburg) | 3 |
| Beispiel einer Unfalluntersuchung durch das Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheit (LAVG) | 5 |
| Landesprogramm Brandenburg „Sichtverbindungen an selbstfahrenden Arbeitsmitteln“, 2023 | 9 |
| | |
| Abbildungsverzeichnis | |
| Abbildung 1: Meldepflichtige Arbeitsunfälle (Bund und Brandenburg) je 1.000 Erwerbstätige im Zeitraum 2009 bis 2023 (Quelle: MSGIV)..... | 3 |
| Abbildung 2: Tödliche Arbeitsunfälle (Bund und Brandenburg) je 100.000 Erwerbstätige im Zeitraum 2009 bis 2023 (Quelle: MSGIV) | 4 |

Unfallgeschehen – Trends und Schwerpunkte Entwicklung der meldepflichtigen Unfälle bei der Arbeit (Bund und Brandenburg)

Im Berichtsjahr 2023 wurden von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und von der Sozialversicherung für Landwirtschaft, Forsten und Gartenbau (SVLFG) für das Land Brandenburg insgesamt 21.567 (2022: 22.499) meldepflichtige Arbeitsunfälle registriert. Damit ist die Zahl dieser statistisch auf der Grundlage einer Stichprobenerhebung erfassten Unfälle im Land Brandenburg gegenüber dem Vorjahr um 932 bzw. 4,1% gesunken.

Auch bundesweit ist eine vergleichbare Entwicklung zu verzeichnen. Hier sank die Zahl der meldepflichtigen Unfälle von 846.436 Fällen im Jahr 2022 auf 841.034 Fälle im Jahr 2023 (Verbesserung um weniger als 1%).

Auch wenn weiterhin nicht die guten Ergebnisse des Pandemiejahres 2020 (824.522 meldepflichtige Unfälle) erreicht wurden, liegen die aktuellen bundesweiten Unfallzahlen jedoch deutlich unter den Zahlen vor der Pandemie. 2019 gab es noch 939.611 meldepflichtige Unfälle, in 2018 wurden 949.309 Arbeitsunfälle registriert und damit gut 100.000 Arbeitsunfälle mehr als 2023.

Für eine vergleichende Betrachtung mit der bundesweiten Entwicklung wird als Bezugsgröße die Zahl der Erwerbstätigen im Jahresdurchschnitt am Arbeitsort herangezogen¹. Im Berichtsjahr 2023 ist, analog zur Entwicklung der absoluten Zahlen, auch die Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle je 1.000 Erwerbstätigen für das Land Brandenburg gegenüber dem Vorjahr von 19,6 auf 18,8 gesunken. Brandenburg nähert sich damit weiter der bundesweiten Quote von 18,3 (2022: 18,6) an.

Im Zeitraum der letzten 15 Jahre ist die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle sowohl bundes- als auch landesweit erheblich auf eine längere Sicht gesehen zurückgegangen. Bei einer gleichzeitig ansteigenden Zahl der Erwerbstätigen haben sich die Quoten meldepflichtiger Arbeitsunfälle je 1.000 Erwerbstätigen bundesweit von 23,8 im Jahr 2009 auf 18,3 im Jahr 2023 um 22,5 % verringert. Im Land Brandenburg fiel der Rückgang von 22,5 auf 18,8 etwas geringer aus (16,4 %).

¹ Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder – Erwerbstätige (am Arbeitsort) in Deutschland 1991 bis 2023 nach Ländern.

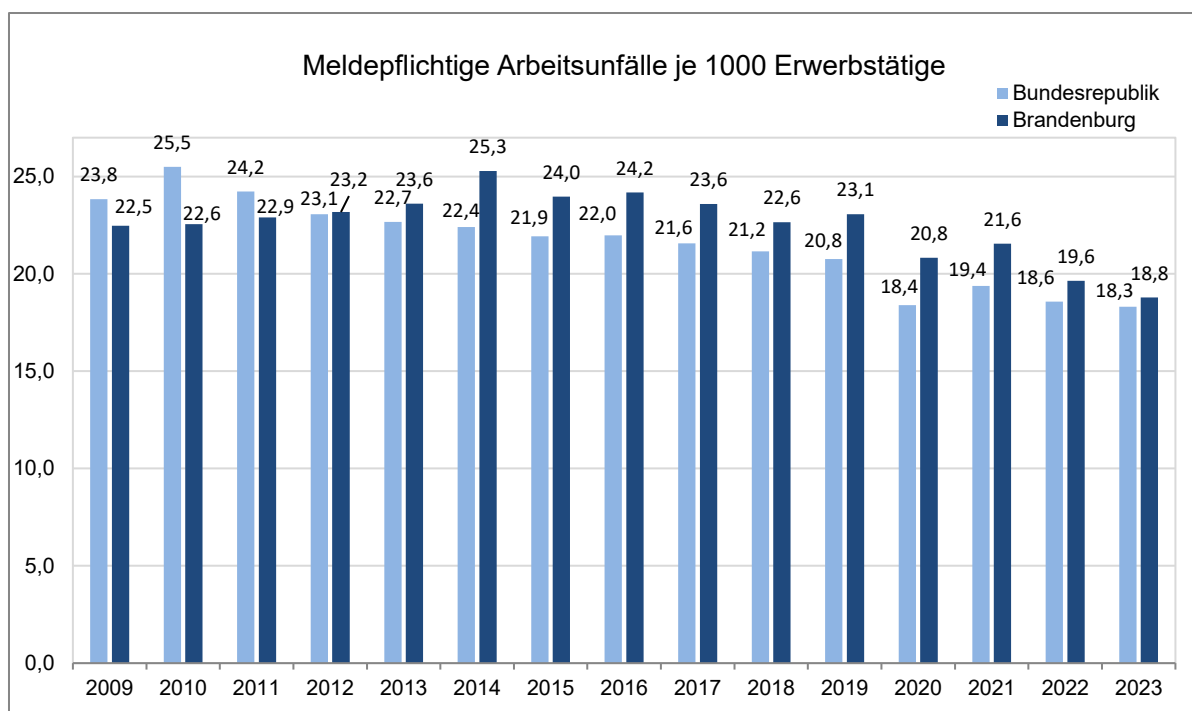


Abbildung 1: Meldepflichtige Arbeitsunfälle (Bund und Brandenburg) je 1.000 Erwerbstätige im Zeitraum 2009 bis 2023 (Quelle: MSGIV)

Mögliche Ursachen für die im Bundesvergleich höhere Arbeitsunfallquote in Brandenburg liegen in der Betriebs- und Beschäftigtenstruktur.

Insgesamt besteht in Brandenburg eine Überrepräsentanz von besonders gefahren- und unfallträchtigen Branchen, in denen die Beschäftigten auch überwiegend an wechselnden Arbeitsorten ihre Arbeitsleistung erbringen (wie dies in der Land- und Forstwirtschaft und im Baugewerbe der Fall ist), sowie ein im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt hoher Anteil an Kleinst- und Kleinbetrieben. Diese Strukturen stellen eine besondere Herausforderung für den Arbeitsschutz in Brandenburg dar.

Bei einer – nach Wirtschaftsbereichen differenzierten – Betrachtung des Arbeitsunfallgeschehens für das Land Brandenburg löst im Jahr 2023 der Bereich der Holz- und Metallbe- und -verarbeitung, mit 15,4 % (2022: 12,2 %) aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle, den Bereich der Verwaltung² mit 13,7 % (2022: ebenfalls 13,7 %) an der Spitze ab.

Es folgen der Bereich Handel und Warenlogistik mit 11,6 % (2021: 13,2%), das Baugewerbe mit 10,9 % (2022: 11,1 %). sowie der Bereich Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege mit 10,5 % (2022: 10,4 %). Auf den Bereich Landwirtschaft und Gartenbau entfielen im Jahr 2023 8,3 % aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle.

Entwicklung der tödlichen Unfälle bei der Arbeit (Bund und Brandenburg)

Im Jahr 2023 hatten bundesweit 497 (2022: 540) Unfälle bei der Arbeit einen tödlichen Ausgang. Die Zahl der tödlichen Arbeitsunfälle von Beschäftigten aus Betrieben mit Sitz in Brandenburg ist von vierzehn im Jahr 2022 auf zwölf im Jahr 2023 gesunken.

² In diesem Bereich werden u. a. unternehmensnahe Dienstleistungen, aber auch Leiharbeit sowie Wach- und Schließdienste zusammengefasst.

Bundesweit wird damit der bisherige erfreuliche historische Tiefstand des Jahres 2020 mit 508 tödlich Verunglückten, der insbesondere mit den Einschränkungen der wirtschaftlichen Aktivitäten in der Folge der Corona-Schutzmaßnahmen erklärt wurde, weiter unterboten.

Die meisten tödlichen Arbeitsunfälle ereigneten sich 2023 bundesweit in Betrieben der Land- und Forstwirtschaft sowie Gartenbau mit 125 (25,1 %) aller tödlichen Arbeitsunfälle. Es folgen der Bereich Verkehr, Post und Telekommunikation mit 77 (15,5 %), der Bereich der Bauwirtschaft mit insgesamt 76 (15,3 %) und der Bereich der Verwaltung mit 67 (13,5 %) aller tödlichen Arbeitsunfälle.

Aus in Brandenburg ansässigen Betrieben verunfallten im Bereich der Land- und Forstwirtschaft drei Personen tödlich. In den Bereichen Bau, Rohstoffe und chemische Industrie sowie Energie, Textil, Elektro und Medienerzeugnisse ereigneten sich jeweils zwei tödliche Arbeitsunfälle. In den Bereichen Handel und Warenlogistik, Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege sowie Verkehr, Post und Telekommunikation verunfallte jeweils eine Person tödlich.

Die folgende Abbildung enthält die Quoten der tödlichen Arbeitsunfälle je 100.000 Erwerbstätige für den Fünfzehn-Jahres-Zeitraum 2009 bis 2023. Parallel zur Verringerung der meldepflichtigen Unfälle ging in diesem Zeitraum erfreulicherweise auch die Zahl der tödlichen Arbeitsunfälle zurück. Die Quote der tödlichen Unfälle je 100.000 Erwerbstätige sank 2023 bundesweit auf 1,1 (2022: 1,2). In Brandenburg sank die Quote von 1,2 im Vorjahr auf 1,0. Der wechselhafte Verlauf war bei der landesweiten Quote – aufgrund geringerer und stark wechselnder Fallzahlen – wesentlich ausgeprägter (statistischer Effekt).

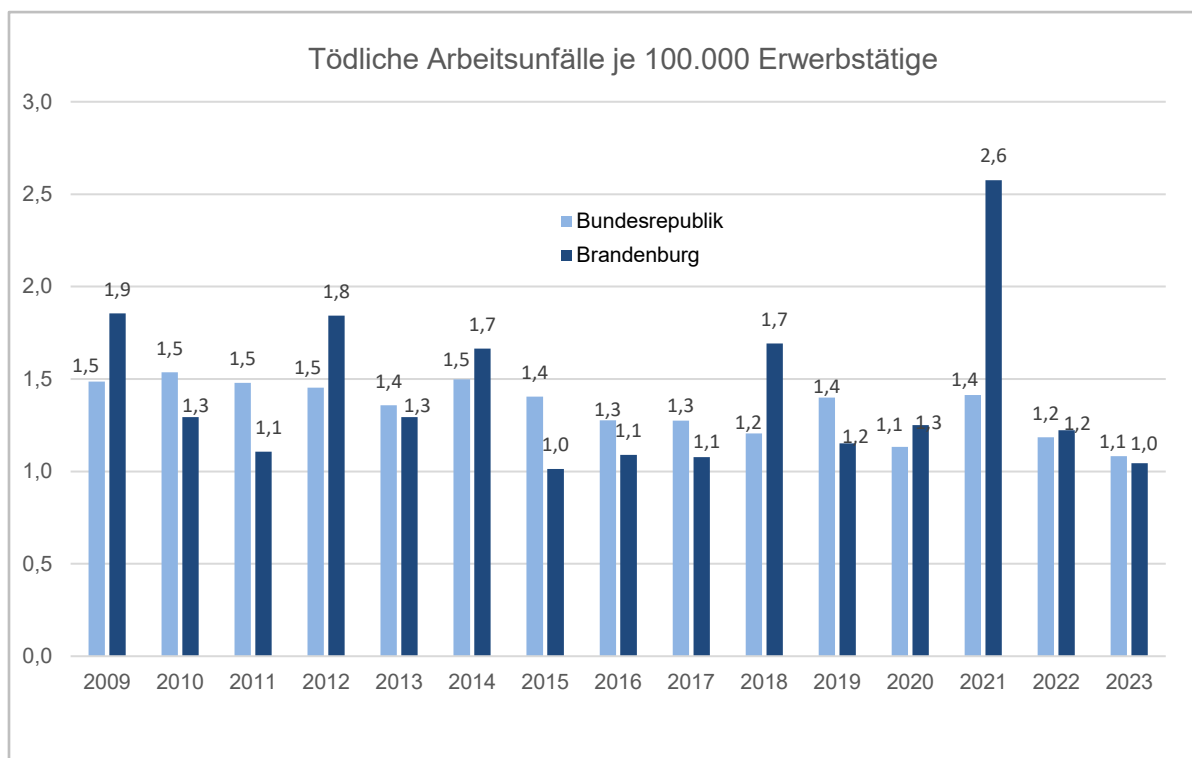


Abbildung 2: Tödliche Arbeitsunfälle (Bund und Brandenburg) je 100.000 Erwerbstätige im Zeitraum 2009 bis 2023 (Quelle: MSGIV)

Beispiel einer Unfalluntersuchung durch das Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheit (LAVG)

Im Mai 2023 ereignete sich auf dem Betriebsgelände der P GmbH im Bereich der Abfallstation ein bemerkenswerter Unfall. Ein Kraftfahrer der Spedition X verunglückte schwer beim Ankuppeln eines zweiachsigen Gelenkdeichselanhängers mit Kofferaufbau an der Zugmaschine.



Situation beim Eintreffen der Aufsichtsbeamten (Foto: LAVG)

Beim Eintreffen der Aufsichtsbeamten stand der Lastkraftwagen in einem Winkel von circa 45 Grad zum Kofferanhängler. Der Kofferanhängler war mit dem unteren Scharnier der linken Durchladetür gegen die Ladebordwand des Lastkraftwagens geprallt.



Kontaktstelle zwischen Lastkraftwagen und Anhänger (Foto: LAVG)



Abgelegte Verbindungsleitungen auf der Deichsel des Kofferanhängers (Foto: LAVG)

Dabei steckte die Deichsel des Kofferranhängers nicht in der Anhängerkupplung des Lastkraftwagens. Das vordere rechte Rad des Kofferranhängers war mit einem Unterlegkeil gesichert; weitere Unterlegkeile zur Sicherung waren nicht vorhanden. Über der Deichsel des Kofferranhängers lagen die für die Versorgung des Kofferranhängers notwendigen Verbindungsleitungen für das Druckluftbremssystem, die Beleuchtung und das Anti-Blockier-System.

Zum Zeitpunkt des Unfalls war der Anhänger entladen. Der Kofferranhänger verfügt über eine Durchlade-Funktion, d. h. der Lastkraftwagen und der Kofferranhänger können ohne Abkuppeln be- und entladen werden. Dazu wird u. a. die Deichsel des Kofferranhängers mittels eines Mechanismus verlängert, um den Abstand zwischen Lastkraftwagen und Kofferranhänger zu vergrößern.

Das Gelände im Bereich der Abfallstation ist leicht abschüssig. Im Umfeld und an den Unfallfahrzeugen wurden durch die Aufsichtsbeamten Blutspuren festgestellt.

Am Unfallort waren zum Zeitpunkt des Eintreffens der Aufsichtsbeamten neben zwei Brandenburger Polizisten, der Leiter sowie ein weiterer Kraftfahrer der Spedition X, der technische und der Leiter der Disposition der P GmbH anwesend.

Die Spedition X beliefert, im Auftrag der P GmbH, Filialen in den Bundesländern Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern mit Lebensmitteln. Anfallende Abfälle (hauptsächlich Verpackungsmaterial) werden durch die Kraftfahrer von den belieferten Filialen mitgenommen und bei der P GmbH zur weiteren Entsorgung abgeliefert.

Der verunfallte Beschäftigte, Herr S., ist polnischer Staatsbürger und seit August 2013 als Kraftfahrer bei der Spedition X beschäftigt. Er besitzt seit vielen Jahren Führerscheine zum Führen von Lastkraftwagen der Führerscheinklassen C und CE. Herr S. wird im Verteilerverkehr eingesetzt. Am Unfalltag fuhr Herr S. eine Zugkombination bestehend aus einer 3-Achs-Zugmaschine und einem 2-Achs-Kofferranhänger

Der verunfallte Beschäftigte wurde zwischen dem hinteren linken Teil des Lastkraftwagen-Aufbaus und dem vorderen linken Teil des Anhängeraufbaus unterhalb des Kontaktpunkts zwischen Scharnier und Ladebordwand eingeklemmt aufgefunden. Der behandelnde Notarzt versetzte den Beschäftigten aufgrund der Schwere der Verletzung in ein künstliches Koma. Das vorliegende Schädel-Hirn-Trauma musste in einem Krankenhaus behandelt werden.

Der Bereich der Abfallstation wird nicht durch Kameras überwacht. Einen Zeugen, der Angaben zum kompletten Unfallhergang machen kann, gibt es nicht.

Jedoch konnte ein anwesender Beschäftigter seine Beobachtungen schildern: Zum Unfallzeitpunkt befuhr er das Betriebsgelände. Auf dem Hinweg sah er, dass der Kofferranhänger abgekuppelt im Bereich der Laderampe stand. Der Lastkraftwagen stand bereits in der später vorgefundenen Position. Der Abstand zwischen Lastkraftwagen und Kofferranhänger habe ca. zehn Meter betragen. Auf dem Rückweg stand der Kofferranhänger an dem Lastkraftwagen und Herr S. wurde durch einen Ersthelfer versorgt.

Der Leiter und ein weiterer Kraftfahrer der Spedition X gaben an, dass sie es sich nicht erklären könnten, weshalb der Kofferranhänger durch Herrn S. abgekuppelt worden sei, da das Fahrzeug über eine Durchlade-Funktion verfüge. Die Möglichkeit des Abreißens des Kofferranhängers vom

Lastkraftwagen könne ausgeschlossen werden. Die Lage der Verbindungskabel und -schläuche ließe vermuten, dass sie bewusst gelöst worden seien.

Zum Zeitpunkt des Unfalls verfügte sowohl der Lastkraftwagen als auch der Kofferanhängers über die erforderlichen Prüfungen; die Feststellbremse des Kofferanhängers war betätigt. Offensichtliche Mängel konnten bei einer Inaugenscheinnahme durch die Aufsichtsbeamten nicht festgestellt werden.

Eingeleitete Maßnahmen

Der Spedition X wurde mündlich die Veranlassung einer außerordentlichen Prüfung des Kofferanhängers angeordnet. Ferner wurde die Nutzung des Kofferanhängers untersagt, bis die außerordentliche Prüfung durchgeführt worden ist und mögliche Mängel beseitigt worden sind. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung wurde ausgesprochen. Weiterhin wurde die Übermittlung der Unfallanzeige, des Führerscheins des Herrn S., des Unterweisungsnachweises des Herrn S., der Prüfbescheinigungen des Kofferanhängers, der Fahrtenschreiberdaten, der Tourenliste und der Gefährdungsbeurteilung nach §§ 5, 6 Arbeitsschutzgesetz abgefordert.

Während der Unfalluntersuchung fiel den Aufsichtsbeamten auf, dass die Kraftfahrer im Bereich der Abfallstation keine Unterlegkeile zur Sicherung der Lastkraftwagen beim Be- und Entladen nutzen, obwohl die Benutzung durch die P GmbH vorgeschrieben ist. Daher wurde gegenüber der P GmbH die Durchsetzung der Nutzung von Unterlegkeilen beim Be- und Entladen der Lastkraftwagen durch die Kraftfahrer angeordnet. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung wurde auch hier ausgesprochen. Zusätzlich wurde der P GmbH angeordnet, dass sie dem LAVG gegenüber nachweisen muss, wie sie die Nutzung der Unterlegkeile durch die Kraftfahrer beim Be- und Entladen an der Abfallstation sicherstellt.

Ergebnis der Unfalluntersuchung

Im Rahmen der Unfalluntersuchung wurden die Gefährdungsbeurteilung, der Unterweisungsnachweis, der Führerschein, die Fahrtenschreiberdaten und die Tourenliste kontrolliert. In der Gefährdungsbeurteilung waren Gefährdungen durch fehlerhaftes Ankuppeln und das Wegrollen des Lastkraftwagens und/oder des Anhängers dokumentiert. Als Maßnahme wurde unter anderem die Nutzung von Unterlegkeilen abgeleitet. In Rahmen der Unterweisung wurde Herr S. auch über das richtige An- und Abkuppeln von Anhängerfahrzeugen unterwiesen. Auf unebenem Gelände oder bei Gefälle ist gemäß der Unterweisung die Feststellbremse des Anhängers zu betätigen. Unterlegkeile sind an der hinteren Achse als zusätzliche Sicherungsmaßnahme zu platzieren. Die Unterweisung des verunfallten Beschäftigten lag mehr als ein Jahr zurück und erfolgte in deutscher Sprache und damit nicht in der Muttersprache des Beschäftigten. Die Tatsache, dass es sich um einen polnischen Staatsbürger handelt, der möglicherweise nicht ausreichend der deutschen Sprache kundig ist, lässt die Vermutung zu, dass die Unterweisungsinhalte nicht oder nicht vollständig verstanden wurden und somit die Unterweisung nicht angemessen durchgeführt wurde. Gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 25 und 26 Betriebssicherheitsverordnung i. V. m. § 25 Abs. 1 Nr. 1 Arbeitsschutzgesetz handelt es sich dabei um einen Bußgeldtatbestand. Ein Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde eingeleitet.

Der schwere Arbeitsunfall ist mit großer Wahrscheinlichkeit auf einen Fehler des verunfallten Beschäftigten zurückzuführen. Im Rahmen der Unfalluntersuchung wurden durch das LAVG

keine Anhaltspunkte entdeckt, die das Einwirken eines Dritten vermuten ließen; Lastkraftwagen und Kofferranhänger wiesen bei einer Prüfung keine technischen Mängel auf.

Schlussbemerkung zum Unfallbericht

Dieses Beispiel entspricht leider der Lebenswirklichkeit. In der überwiegenden Zahl der vom LAVG untersuchten bemerkenswerten Arbeitsunfälle werden seitens des Arbeitgebers sowohl die erforderlichen Arbeitsschutzunterweisungen regelmäßig durchgeführt wie auch erforderliche technische Sicherungsmittel bzw. die persönliche Schutzausrüstung zur Verfügung gestellt. Dass diese Ausrüstungen häufig nicht genutzt werden, liegt in der (Eigen-)Verantwortung der Beschäftigten. Dennoch trägt häufig die Arbeitskultur in den Betrieben und Unternehmen zu dieser Entwicklung bei, sei es durch zu enge Zeitvorgaben für die sichere Aufgabenerfüllung oder auch das Dulden von einem abweichenden Arbeiten entgegen der vorgenommenen Unterweisungen.

Neben dem persönlichen Schaden und dem Leid für verunfallte Beschäftigte entstehen auch dem Arbeitgeber Kosten für die damit einhergehenden Ausfallzeiten und auch dem Sozialsystem für die Behandlungen. Daher ist die Einhaltung der Arbeitsschutzvorschriften letztlich immer die beste Lösung!

Landesprogramm Brandenburg „Sichtverbindungen an selbstfahrenden Arbeitsmitteln“, 2023

Die Arbeitsschutzbehörden der Länder haben neben ihren originären Aufgaben, die beispielsweise auf gesetzlichen Grundlagen beruhen, wie die Erfüllung von Besichtigungsquoten, jeweils die Möglichkeit, eigene Schwerpunkte in ihrer Aufsichtstätigkeit zu legen. Auslöser für die Durchführung eines Landesprogramms zu Sichtverbindungen an selbstfahrenden Arbeitsmitteln waren die zwischen 2019 und 2021 von der Abteilung Arbeitsschutz des Landesamtes für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheit (LAVG) insgesamt 69 untersuchten bemerkenswerten und tödlichen Arbeitsunfälle im Land Brandenburg.

In 15 Fällen waren dabei mobile, selbstfahrende Arbeitsmittel beteiligt (ca. 22 %), von denen sieben Unfälle tödlich endeten. Neben Faktoren wie Lärm, unübersichtliche Arbeitsumgebungen und fehlende Trennung von Verkehrswegen, war die Hauptunfallursache eine unzureichende Sichtverbindung der Bedienenden auf den Arbeits- und Fahrbereich. Die Unfälle traten in Betrieben und auf Baustellen auf, in denen solche Arbeitsmittel flexibel für Transportaufgaben, Montagearbeiten und andere Aufgaben genutzt werden. Tödliche Unfälle ereigneten sich beispielsweise aufgrund von fehlender Sicht mit rückwärtsfahrenden Lkw, Mobilbaggern, vorwärtsfahrenden Gabelstaplern und Radladern mit Last. Zudem werden branchenübergreifend mobile, selbstfahrende Arbeitsmittel, d. h. Arbeitsmittel mit eigenem Antrieb, eingesetzt, was die Problematik universell macht.

Das Landesprogramm zielte darauf ab, die Sicherheitsmaßnahmen bei mobilen, selbstfahrenden Arbeitsmitteln branchenübergreifend zu überprüfen und festzustellen, inwieweit die Gefährdung durch unzureichende Sichtverbindungen beim Betrieb dieser Arbeitsmittel derzeit durch technische oder organisatorische Maßnahmen minimiert wird.

Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung nach dem Arbeitsschutzgesetz und der Betriebssicherheitsverordnung müssen durch Arbeitgebende geeignete Schutzmaßnahmen festgelegt und umgesetzt werden. Dabei sind technische Maßnahmen vor organisatorischen Maßnahmen und diese vor persönlichen Maßnahmen zu priorisieren – sog. TOP-Prinzip. Technische Maßnahmen für fehlende bzw. unzureichende Sicht bei der Bedienung eines solchen mobilen Arbeitsmittels können beispielsweise trennende Schutzeinrichtungen, Kamera-Monitor-Systeme, 360-Grad-Kameras, Zusatzspiegel aber auch Warn- und Erkennungssysteme (mit automatischer Geschwindigkeitsbegrenzung) sein.

Zu den organisatorischen Maßnahmen zählen u. a. innerbetriebliche Verkehrsregeln mit ausreichendem Sicherheitsabstand und zu den persönlichen Maßnahmen das Tragen von Warnkleidung sowie regelmäßige Schulungen und Unterweisungen. Oft werden auch Sicherungsposten in bestimmten Situationen eingesetzt, was im Einzelfall als temporäre Maßnahme zulässig ist.

Insgesamt wurden 71 verschiedene mobile selbstfahrende Arbeitsmittel durch die Aufsichtsbeamtinnen und Aufsichtsbeamten in unterschiedlichen Wirtschaftsklassen im Land Brandenburg geprüft. Ziel war es, die Qualität der Gefährdungsbeurteilungen und die Wirksamkeit der durchgeführten Schutzmaßnahmen vor Ort zu bewerten.

Die Überprüfungen im Rahmen des Landesprogramms führten zu der Erkenntnis, dass bei vielen mobilen Arbeitsmitteln technische Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse nicht

ausreichend implementiert wurden. Dies gilt insbesondere für ältere Arbeitsmittel. Fahrerassistenzsysteme zur Personen- und Objekterkennung sind immer noch unterdurchschnittlich repräsentiert und nicht (standardmäßig) an mobilen, selbstfahrenden Arbeitsmitteln verbaut.

Aufgrund der festgestellten Mängel bei den Verwendenden wurde auf deren Abstellung hingewirkt mit dem Ziel, dass zukünftig Unfälle mit mobilen selbstfahrenden Arbeitsmitteln vermieden werden. Bei geringfügigen Mängeln wurden den betroffenen Betrieben Hinweise gegeben (78 % der Fälle). Dieser Ansatz wurde gewählt, wenn bestehende Maßnahmen im Allgemeinen in der Gesamtbewertung als angemessen angesehen wurden.

Mittlere bis schwerwiegende Mängel, wie unzureichende Gefährdungsbeurteilungen oder fehlende technische Sicherheitsmaßnahmen, führten zur Einleitung von Verwaltungsverfahren (22 % der Fälle). Dies umfasste Anhörungen der betroffenen Verantwortlichen, um sicherzustellen, dass Korrekturmaßnahmen ergriffen wurden.

In zwei Fällen wurden aufgrund besonders schwerwiegender Verstöße gegen die Vorschriften der Betriebssicherheitsverordnung Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und die Nutzung der betroffenen Arbeitsmittel bis zur Mängelbeseitigung untersagt. Beispiele umfassten unzureichende oder nicht vorhandene Gefährdungsbeurteilungen, unwirksame technische und organisatorische Maßnahmen sowie fehlende Wartungs- und Prüfnachweise.

Vorrangig sind die derzeit eingesetzten Arbeitsmittel mit reinen Sichthilfsmitteln, wie Beleuchtungseinrichtungen, Scheibenwischer und Zusatzspiegel, als Grundausstattung ausgestattet und werden in Kombination mit organisatorischen Maßnahmen genutzt. Dies wird durch die Betriebe in der Gefährdungsbeurteilung zumeist als ausreichend beurteilt. Technische Lösungen werden häufig aus Kostengründen und unzureichenden gesetzlichen Vorschriften nicht umgesetzt, selbst bei neueren Arbeitsmitteln. Die zurzeit geltende Fassung der Betriebssicherheitsverordnung wird diesbezüglich als unklar wahrgenommen und sollte mit konkreteren Vorgaben hinsichtlich einer verpflichtenden Verwendung der Sicherheitsausrüstung angepasst werden.

Die Erforderlichkeit einer technischen Maßnahme, wie beispielsweise eines Kamera-Monitor-Systems ist immer abhängig von den konkreten Einsatzbedingungen und bedarf deshalb oft der Eigeninitiative der Betreibenden, eine Nachrüstung zu veranlassen oder ein entsprechend ausgestattetes Arbeitsmittel zu beschaffen. Es wird empfohlen, die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Verpflichtung der Hersteller für bessere technische Sicherheitsmaßnahmen zu schaffen und so die breite Einführung fortschrittlicher Sicherheitstechnologien zu fördern. So wäre eine zielführende Lösung, Kamera-Monitor-Systeme in mobilen selbstfahrenden Arbeitsmitteln als standardisierte (Grund-) Ausstattung bereits durch die Hersteller vorzusehen.

Zusammenfassend hat das Landesprogramm dazu beigetragen, das Bewusstsein für Sicherheitsmaßnahmen bei mobilen, selbstfahrenden Arbeitsmitteln sowohl bei den Arbeitgebenden und Verwendenden als auch in der Arbeitsschutzaufsicht zu schärfen. Es zeigt jedoch auch weiteren Handlungsbedarf auf, insbesondere in Bezug auf die Durchsetzung technischer Standards und die Klarheit gesetzlicher Vorgaben. Die gewonnenen Erkenntnisse finden auch weiterhin in der regulären Aufsichtstätigkeit des LAVG Berücksichtigung und werden in die allgemeinen Erhebungsbögen implementiert.