



**FORSCHUNG FÜR
DIE NORMUNG**

Inhalt



Titel

- 04 Muskel-Skelett-Belastungen beim Patienten-transport mit Fahrtragen
- 06 Drei Fragen an... Professor Dr. Rolf Ellegast, neuer Direktor des Instituts für Arbeitsschutz der DGUV
- 07 Prüfung der Rutschhemmung von Bodenbelägen

Themen

- 09 Normen für alle: geschlechtergerecht und inklusiv
- 11 Marktüberwachung – Europäischer Gedanke und nationaler Vollzug
- 13 Grenzüberschreitender Erfahrungsaustausch im Bauwesen



14 Kurz notiert

- CWA zum Digitalen Produktpass für Maschinen
- EU-Splitter
- Wechsel im KAN-Arbeitgeberbüro
- KAN-Europavertretung an neuer Adresse

15 Termine

Immer auf dem neuesten Stand:



KAN_Arbeitsschutz_Normung



Kommission Arbeitsschutz und Normung (KAN)



KAN – Kommission Arbeitsschutz und Normung





Peer-Oliver Villwock

Vorsitzender der KAN
Bundesministerium für
Arbeit und Soziales

Forschung ist unerlässlich für Arbeitsschutz und Normung

Normen müssen regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst werden. Nur dann können sie den Stand der Technik widerspiegeln, wie es ihr Anspruch ist. Forschungsergebnisse helfen, Produkteigenschaften zu verbessern und dienen als wichtige Grundlage für die Festlegung von Prüfverfahren und Grenzwerten.

Wenn es um die Sicherheit und Gesundheit von Beschäftigten geht, ist es besonders wichtig, immer auf dem neuesten Stand zu bleiben. Institutionen wie das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA), die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA), aber auch Universitäten und weitere Einrichtungen forschen daher auf zahlreichen Feldern des Arbeitsschutzes: von Gefahrstoffen über die Ergonomie und Maschinensicherheit bis hin zu neu aufkommenden Themen wie künstlicher Intelligenz, IT-Sicherheit in vernetzten Produktionssystemen (Industrial Security) und den Auswirkungen des Klimawandels. Die Ergebnisse kommen auch der Normung zugute, wie das Beispiel der Rutschhemmung von Bodenbelägen zeigt. Gleichzeitig gibt es für die Forschung noch einige Lücken zu füllen, zum Beispiel bei anthropometrischen Daten, die in Normen benötigt werden.

Die Forschungseinrichtungen setzen für die Präventionsforschung erhebliche Mittel ein, doch die Investition lohnt sich. Sie schaffen damit die wissenschaftliche Grundlage, die notwendig ist, um die Anliegen der Prävention in der Normung erfolgreich zu vertreten und damit langfristig Unfälle und gesundheitliche Schäden zu vermeiden.«

Muskel-Skelett-Belastungen beim Patiententransport mit Fahrtragen

Der Transport von Patienten ist für Rettungskräfte mit hohen Belastungen verbunden. Immer wieder kommt es zu Situationen, in denen z.B. eine Fahrtrage mit darauf liegender Person angehoben werden muss. Eine messtechnische Untersuchung am Institut für Arbeitsschutz der DGUV (IFA) zeigt, dass die Muskel-Skelett-Belastungen insbesondere im Bereich der Lendenwirbelsäule mit einem höheren Automatisierungsgrad der Fahrtrage deutlich reduziert werden können.

Der Rettungsdienst leidet laut einer Engpassanalyse der Bundesagentur für Arbeit bereits heute unter einem Fachkräftemangel. Hinzu kommt, dass aufgrund der körperlichen Belastungen nicht alle Rettungskräfte das gesetzliche Rentenalter erreichen. Hierbei spielt die Zunahme des durchschnittlichen Körpergewichts der Patienten sowie der steigende Anteil von Frauen in diesem Beruf eine Rolle. Diese Faktoren führen dazu, dass Muskel-Skelett-Belastungen beim Patiententransport stärker in den Fokus rücken.

Die vorliegende Studie zu Fahrtragen ist ein Folgeprojekt einer früheren Studie zum Patiententransport über Treppen¹. Eine Online-Befragung mit über 4.000 Teilnehmenden ergab, dass die Treppe weiterhin der häufigste Belastungsschwerpunkt ist, aber auch das Ein- und Ausladen von Fahrtragen wird häufig genannt. Die Beschäftigten spüren die Belastungen besonders in den Schultern und im Rücken. Hilfsmittel mit höherem Automatisierungsgrad kommen, obwohl verfügbar, bislang nur selten in der Praxis zum Einsatz, was von den Beschäftigten teilweise kritisch gesehen wird.

Im Rettungsdienst, Krankentransport und Bestattungswesen werden regelmäßig Personen mit einer Fahrtrage transportiert. Der Transfer bis in das Einsatzfahrzeug hinein ist in der Regel mit dem Anheben eines Großteils des Gesamtgewichtes verbunden, das sich aus der Person, Fahrtrage und ggf. medizinischen Geräten zusammensetzt. Die Fahrtrage wird auf Bodenhöhe abgesenkt, die Person auf die Trage gelegt und diese anschließend auf die Verladehöhe des Fahrzeugs angehoben. Im Fall von mechanischen Fahrtragen erfolgt dies per Muskelkraft, während es bei elektrohydraulischen Modellen auf Knopfdruck automatisiert geschieht.

Das Einladen ins Fahrzeug kann sehr unterschiedlich ablaufen: Rein mechanische Fahrtragen werden klassisch auf einen Tragentisch hochgeschoben, wobei das Fahrgestell eingeklappt und der Tisch anschließend schräg nach oben in eine hori-



Das Fahrgestell einer elektrohydraulischen Fahrtrage wird auf Knopfdruck vor dem Einladen eingefahren.

zontale Position geschoben wird. Bei einem semi-automatischen System wird eine Fahrtrage mit mechanischem Fahrgestell ein kleines Stück auf ein Einzugsystem geschoben und anschließend auf Knopfdruck automatisch eingezogen. Die elektrohydraulische Fahrtrage wird hingegen auf einen Einschubschlitten eingerastet, das Fahrgestell automatisiert eingefahren und in der Horizontalen in das Fahrzeug eingezogen.

Zum Vergleich der physischen Belastungen bei der Handhabung wurden im Auftrag mehrerer Unfallversicherungsträger unter Laborbedingungen am IFA Messungen mit diesen drei Fahrtragen- und Einzugs-/Einschubsystemen durchgeführt. Um möglichst realitätsnahe Abläufe der Anhebe- und Ein-/Ausladevorgänge bei den Messungen im Labor zu schaffen, wurde eine Dummy-Puppe auf die Fahrtrage gelegt und Beschäftigte aus dem Rettungsdienst als Probanden rekrutiert.

Insgesamt 20 Probanden wurden mit dem CUELA-Messverfahren² bei der Handhabung der Fahrtragen untersucht. Dabei wurden die Körperhaltung und -bewegung sowie die Handaktionskräfte erfasst. Die subjektiv empfundene Belastung und die betroffenen Körperregionen wurden mithilfe eines Fragebogens erfasst.

Große ergonomische Unterschiede zwischen den Systemen

Die Ergebnisse zeigen bei den drei Systemen ein differenziertes Bild für die objektiven biomechanischen Parameter (Handaktionskraft, Körperhaltung und Bandscheibenkompressionskraft im Bereich der Lendenwirbelsäule (L5/S1)) sowie das subjektive Belastungsempfinden. Die Körperhaltung bei der Handhabung aller Fahrtragen war akzeptabel. Für die Handhabung der rein mechanischen Fahrtrage mit Tragentisch sind hohe Hand-Aktionskräfte erforderlich, die selbst bei der empfohlenen Handhabung als Zweierteam zu hohen Bandscheiben-Kompressionskräften für jede einzelne Person führen.

Die elektrohydraulische Unterstützung sowie der automatisierte Einzug senken erheblich den erforderlichen Kraftaufwand, was die Kompressionskräfte an L5/S1 deutlich reduziert. Die Handhabung der elektrohydraulischen Fahrtrage mit Einzugsystem reduziert die physische Belastung bei den Messungen am deutlichsten. Das Anheben auf Verladehöhe entfällt und damit auch die Belastung. Beim Ein- und Ausladen allein und zu mehreren halbiert sich die Kompressionskraft sowohl in den Spitzenwerten (P95 von 6,8 bzw. 5,6 kN auf 2,7 kN) wie auch im Median (P50 von 3,2 bzw. 2,9 kN auf 1,6 kN). Auch das subjektive Belastungsempfinden der Probanden spiegelt die Ergebnisse der Messungen wider.

Folglich profitieren alle Beschäftigten erheblich von Fahrtragen mit Unterstützungsfunktion, insbesondere Frauen und ältere Beschäftigte. Es besteht ein Bedarf an technischen Hilfsmitteln, um auch vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels die Gesundheit der Beschäftigten zu schützen. Die kürzlich überarbeitete Norm DIN EN 1865-2 „Kraftunterstützte Krankentragen“ schreibt für dieses Ladesystem vor, dass es die Rettungskräfte so unterstützt, dass manuelle Hebevorgänge im normalen Betrieb nicht mehr notwendig sind. Im nationalen Vorwort der DIN EN 1789 „Rettungsdienstfahrzeuge und deren Ausrüstung – Krankenkraftwagen“ wird inzwischen der Einsatz von kraftunterstützten Beladesystemen als Stand der Technik empfohlen. Der Wechsel zu elektrohydraulischen Fahrtragen wäre ein weiterer Schritt zur Reduktion der Muskel-Skelett-Belastungen beim Patiententransport.

*Dr. Stephanie Griemsmann
stephanie.griemsmann@dguv.de*

*Dr. Christoph Schiefer
christoph.schiefer@dguv.de*

1 www.dguv.de/ifa/fachinfos/ergonomie/ergonomie-in-der-personenbefoerderung
2 www.dguv.de/ifa/fachinfos/ergonomie/cuela-messsystem-und-rueckenmonitor

Drei Fragen an... Professor Dr. Rolf Ellegast, neuer Direktor des Instituts für Arbeitsschutz der DGUV

Seit dem 1. November 2024 leitet Professor Dr. Rolf Ellegast das Institut für Arbeitsschutz (IFA) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung in Sankt Augustin. Im Interview gibt er Einblicke in aktuelle Schwerpunkte, Entwicklungen und die Auswirkungen der Forschungsarbeit des Instituts.

Welche Arbeitsschwerpunkte und welche neuen Themen beschäftigen das IFA aktuell?

Das IFA mit seinen rund 270 Beschäftigten besitzt eine ausgewiesene Expertise in den naturwissenschaftlich-technischen Aspekten des Arbeitsschutzes und in der angewandten Arbeitswissenschaft. Unsere Arbeit führt zu konkreten Verbesserungen an Arbeitsplätzen und Arbeitsmitteln und unterstützt die Unfallversicherungsträger und deren Mitgliedsbetriebe in ihrer täglichen Arbeitsschutzpraxis.

Durch den Wandel in der Arbeitswelt entstehen ständig neue Herausforderungen. Ein aktuelles Thema ist die fortschreitende Digitalisierung, insbesondere die Integration Künstlicher Intelligenz in Arbeitssysteme. Das IFA ist mit seinem abteilungsübergreifenden Kompetenzzentrum KI in mehrere Projekte zu diesem Thema eingebunden. Dabei interessiert uns natürlich, wie Arbeitssysteme gestaltet und eingesetzt werden, damit die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten nicht leiden. Aber wir stellen auch immer die Frage, wie Arbeitsschutz KI nutzen kann, um die Sicherheit und Gesundheit zu schützen oder zu verbessern.

Wer mehr über das Institut für Arbeitsschutz erfahren möchte, ist herzlich eingeladen, am **Tag der offenen Tür am 25. Mai 2025** einen Blick in die vielfältigen Labore und Werkstätten zu werfen.

Das IFA auf LinkedIn:
www.linkedin.com/company/institut-für-arbeitsschutz

Mehr zum IFA hören Sie außerdem in **Folge 22 des KAN-Podcasts:** www.kan.de/podcast



© DGUV

Auch der Klimawandel stellt den Arbeitsschutz vor neue Anforderungen. In einem Präventionsprojekt analysieren wir beispielsweise die Arbeitsbedingungen von Fahrradkurierern und untersuchen Belastungsfaktoren wie Ganzkörper- und Hand-Arm-Vibrationen, UV-Strahlung sowie Hitzebelastung. In diesem Rahmen prüfen wir außerdem den praktischen Nutzen von Kühlwesten an besonders heißen Tagen.

Woher kommen die Themen, mit denen sich das IFA beschäftigt? Hat sich die Arbeit im Laufe der Jahre verändert?

Viele unserer Forschungsthemen entstehen durch Anfragen von Unfallversicherungsträgern und Unternehmen aus der Praxis. Zudem sind zahlreiche unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in staatlichen und wissenschaftlichen Gremien aktiv, in denen aktuelle Entwicklungen im Arbeitsschutz diskutiert werden.

Durch unser Risikoobservatorium identifizieren wir außerdem selbst relevante Zukunftsthemen. Ein Beispiel dafür ist das Feld der Industrial Security, in dem wir innerhalb kurzer

Zeit umfassende Expertise aufgebaut haben. Denn mit der Zunahme vernetzter Produktionssysteme steigt auch deren Verwundbarkeit. Angriffe auf Industriesteuerungen nehmen zu und können die Sicherheit der Beschäftigten gefährden. Mit unserer Arbeit im IFA tragen wir zum Schutz vor solchen Angriffen bei, indem wir zum Beispiel Prüfgrundsätze für Industrial Security aufstellen.

Generell hat sich unsere Arbeit in den letzten Jahren stark gewandelt. Das IFA ist heute internationaler ausgerichtet und intensiver mit der Fachwelt vernetzt – sowohl innerhalb wissenschaftlicher Gesellschaften als auch in Normungsgremien.

Was passiert mit den Ergebnissen Ihrer Forschungsarbeit?

Unser Ziel ist es, Forschungsergebnisse sowohl in der Praxis als auch in der wissenschaftlichen Fachwelt nutzbar zu machen. Dass dies gut gelingt, spiegelt sich in der breiten Resonanz auf unsere Veröffentlichungen und Vorträge wider.

Besonders stolz sind wir auf Projekte, die nachhaltig dazu beitragen, Erkrankungen und Unfälle am Arbeitsplatz zu reduzieren. Ein Beispiel ist die Senkung der Formaldehyd-Exposition in Pathologien und Anatomien. Ein weiteres ist die sichere Gestaltung von Therapieliegen, um tödliche Unfälle zu verhindern – ein Projekt, das wir gemeinsam mit der Kommission Arbeitsschutz und Normung realisiert haben.

Darüber hinaus bringen wir unsere Erkenntnisse aktiv in Normungsprozesse ein. 2024 waren rund 50 Expertinnen und Experten des IFA in insgesamt 109 nationalen und internationalen Normungsgremien tätig, um den Arbeitsschutz weiter zu stärken.

Prüfung der Rutschhemmung von Bodenbelägen

Im Jahr 2023 ereigneten sich im gewerblichen und öffentlichen Bereich in Deutschland rund 172.000 meldepflichtige Unfälle durch Stolpern, Stürzen und Ausrutschen – das sind 25 % aller Unfälle. Nahezu zwei Drittel der Unfälle sind laut Statistik der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung auf den Fußboden zurückzuführen¹. Die Norm EN 16165 fasst erstmals die in Europa üblichen Prüfverfahren für die Rutschhemmung von Bodenbelägen zusammen und schafft damit eine einheitliche Grundlage.

Zur Vermeidung von Rutschunfällen muss der Gestaltung der Betriebsstätte, der Arbeitsprozesse wie auch der Prüfung und Bewertung der Rutschhemmung ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Fußböden müssen nach der Arbeitsstättenverordnung rutschhemmend sein. Präzisiert wird diese Forderung in der Technischen Regel für Arbeitsstätten ASR A1.5 „Fußböden“, die Anforderungen an die rutschhemmenden Eigenschaften von Fußböden und deren Prüfung festlegt. Sie beschreibt im Anhang 1 das Verfahren zur Prüfung von Bodenbelägen gemäß der Norm EN 16165 (Anhang B)² und ordnet die Beläge den Bewertungsgruppen R 9 (niedrigste Rutschhemmung) bis R 13 (höchste Rutschhemmung) zu. Pauschal lässt sich sagen: Je höher die Rutschgefahr aufgrund von arbeits- oder witterungsbedingten Verunreinigungen ist, desto höher müssen die Anforderungen an die Rutschhemmung des Bodenbelags sein.

Der Bewertung der Rutschgefahr liegen folgende Kriterien zugrunde:

1. Häufigkeit des Auftretens gleitfördernder Stoffe auf dem Boden und deren Verteilung
2. Art und Eigenschaft der gleitfördernden Stoffe
3. durchschnittlicher Grad der Verunreinigung des Fußbodens durch diese Stoffe
4. weitere bauliche, verfahrenstechnische und organisatorische Verhältnisse

In einigen Arbeitsbereichen wie beispielsweise Küchen, Autowerkstätten oder Außenbereichen ist es erforderlich, dass die Oberflächen der Bodenbeläge in einem bestimmten Umfang gleitfördernde Stoffe (z. B. Öl, Wasser, Verschmutzungen) aufnehmen und damit der Geh-Ebene entziehen können. Damit sich ein Bodenbelag für bestimmte Arbeitsräume oder Arbeitsbereiche eignet, wird deshalb in der ASR A1.5 zusätzlich ein Verdrängungsraum wie offene Hohlräume, gewollte Unebenheiten oder eine Profilierung im Bodenbelag zur Aufnahme dieser Stoffe gefordert. Es gibt vier Bewertungsgruppen mit jeweils steigenden Anforderungen an den Verdrängungsraum von Gruppe V 4 bis V 10.

Begehungsverfahren

Die Forderung nach bestimmten Eigenschaften setzt objektive Kriterien und geeignete Prüfverfahren voraus. Die Prüfung der rutschhemmenden Eigenschaften von Bodenbelägen erfolgt gemäß Arbeitsstättenregel „Fußböden“ nach EN 16165 (Anhang B). Dabei geht eine Person in aufrechter Haltung vor- und rückwärts auf dem zu prüfenden Bodenbelag. Die Neigung des Bodenbelags wird schrittweise vergrößert, bis die Person zu rutschen beginnt. Der aus einer Messwertreihe und zwei Prüfpersonen ermittelte mittlere Winkel des Ausrutschens ist für die Einordnung des Bodenbelags in die Bewertungsgruppen R 9 bis R 13 maßgebend (siehe Tabelle S. 8). Für die Prüfung von Bodenbelägen für Nassbereiche enthält die Norm außerdem ein Prüfverfahren mit einer mit Wasser benetzten schiefen Ebene (Anhang A).



Person geht auf einer schiefen Ebene zur Prüfung der Rutschhemmung des Bodenbelags

© DGUV

Bewertungsgruppe	Winkel des Ausrutschens in °
R 9	von 6 bis 10
R 10	mehr als 10 bis 19
R 11	mehr als 19 bis 27
R 12	mehr als 27 bis 35
R 13	mehr als 35

Bewertungsgruppen der Rutschhemmung von Bodenbelägen für Arbeitsräume und Arbeitsbereiche mit Rutschgefahr

Vor-Ort-Prüfung bringt Sicherheit

Dieses Begehungsverfahren ist eine reine Laborprüfmethode zur Bewertung von Baumustern. Die Baumusterprüfung hat einen hohen Stellenwert, da Planung und richtige Auswahl ohne sie nicht möglich wären. Sie lässt aber keine Aussage über die Rutschsicherheit des verlegten und benutzten Bodens zu³, denn in der Praxis sind oft falscher Einbau, unsachgemäße Pflege, Alterung, Abnutzung und Verschmutzung Auslöser von Rutschunfällen.

Um Korrektur- und Präventionsmaßnahmen durchführen zu können, ist es erforderlich,

die rutschhemmenden Eigenschaften von Bodenbelägen vor Ort gemäß DGUV-Information 208-041 "Bewertung der Rutschgefahr unter Betriebsbedingungen" zu ermitteln. Diese Prüfung ist ebenfalls in der EN 16165 beschrieben (Anhang D). Ein mit Gleitern ausgerüstetes Messgerät wird mit konstanter Geschwindigkeit über einen Bodenbelag gezogen und die erforderliche Zugkraft über die Länge der Messstrecke ermittelt. Auf den Gleitern können verschiedene Schuhsohlenbeläge angebracht werden. Zudem können die betriebsbedingt auftretenden gleitfördernden Medien (z.B. Öle oder sonstigen Verschmutzungen) Verwendung finden. Der Gleitreibungskoeffizient μ ist das Verhältnis zwischen der Zugkraft und der vertikal wirkenden Kraft. Bewertet wird das Bodensystem aus Fußboden, Schuh und gleitförderndem Stoff. Messwerte unter $\mu = 0,30$ weisen auf eine hohe Rutschgefahr, Werte zwischen 0,30 und 0,45 auf eine mittlere Rutschgefahr und Werte größer 0,45 auf eine geringe Rutschgefahr hin.

Als viertes Verfahren enthält die EN 16165 eine Prüfung mit einem Pendelprüfgerät (Anhang C), das in Deutschland hauptsächlich zur Prüfung von Straßenbelägen zum Einsatz kommt. Die Ergebnisse der vier verschiedenen Prüfverfahren lassen sich nicht untereinander vergleichen. Da es jedoch kein Prüfverfahren gibt, das für alle Zwecke universal einsetzbar ist, haben alle vier Verfahren ihre Berechtigung.

Die Bestimmung des Verdrängungsraums erfolgt nach DIN 51130 „Prüfung von Fußböden – Bestimmung des Verdrängungsraums“, indem der offene Hohlraum in der Oberfläche des zu prüfenden Bodenbelags mit einer Prüfpaste ausgefüllt wird. Aus der Gewichts Differenz zwischen dem unbehandelten und dem mit Prüfpaste aufgefüllten Bodenbelag lässt sich der Verdrängungsraum unter Berücksichtigung der Dichte ermitteln.

Aktuelle Praxis

Der Fachbereich Handel und Logistik und das Institut für Arbeitsschutz der DGUV (IFA) befassen sich bereits seit 1979 mit der Prüfung von Fußbodenbelägen.⁴ Die zunächst nationalen Prüfverfahren wurden stetig weiterentwickelt und auch in die EN 16165 eingebracht.

Das IFA erstellt jährlich eine Liste von geprüften Bodenbelägen für Arbeitsräume und Arbeitsbereiche mit Rutschgefahr⁵, die einer Bewertungsgruppe der Rutschhemmung und gegebenenfalls einer Bewertungsgruppe für den Verdrängungsraum zugeordnet wurden und für die ein gültiger Prüfbericht einer Baumusterprüfung des IFA vorliegt.

Olaf Mewes
olaf.mewes@dguv.de

Orhan Ceylan
orhan.ceylan@dguv.de

Christoph Wetzel
c.wetzel@bghw.de

1 Statistik - Arbeitsunfallgeschehen 2023, DGUV <https://publikationen.dguv.de/widgets/pdf/download/article/4990>
 2 DIN EN 16165: Bestimmung der Rutschhemmung von Fußböden - Ermittlungsverfahren, Beuth Verlag Berlin, 12/ 2021
 3 Wetzel C., Windhövel U., Mewes D., Götte T.: Rutschgefahren erkennen und vermeiden, Technische Sicherheit 2013, www.dguv.de/medien/ifa/de/pub/grl/pdf/2013_050.pdf
 4 www.dguv.de/ifa/pruefung-zertifizierung/pruefung-von-bodenbelaeagen
 5 Veröffentlicht im IFA-Handbuch (kostenpflichtig), www.ifa-handbuchdigital.de/IFA-HB_560210-1-1

Normen für alle: geschlechtergerecht und inklusiv

Europäische und internationale Normen und Standards prägen viele Lebensbereiche – darunter auch die Arbeitswelt. Eine geschlechtergerechte und inklusive Herangehensweise an Normung und Standardisierung ist nicht nur eine Frage der Gleichberechtigung, sondern ergibt sich auch aus der gesellschaftlichen Verantwortung und dem Anspruch, faire Rahmenbedingungen für alle Menschen zu schaffen.

Arbeitsmittel, Prüfmethode, Prozesse oder Dienstleistungen werden für Menschen gestaltet. Viele in Normen festgelegte Anforderungen, vor allem für Maschinen oder persönliche Schutzausrüstungen, ergeben sich daher aus den Eigenschaften der Anwendenden. Die fehlende Anpassung von Arbeitsmitteln oder Schutzausrüstung an unterschiedliche Körperformen und weitere Kriterien der Nutzerpopulation kann zu Unfällen, Gefährdungen sowie Fehlbelastungen führen. Die Eigenschaften von Menschen sind nicht universell, sondern fallen sehr unterschiedlich aus.

Geschlechtergerechte Normung

Traditionell sind viele technische Normen, in denen Personen adressiert werden, eher männlich geprägt. Dies spiegelt sich nicht nur in der Sprache wider, sondern auch in der Art und Weise, wie Produkte gestaltet sind und geprüft werden. Die Anatomie und körperlichen Voraussetzungen insbesondere von Frauen werden möglicherweise nicht ausreichend beachtet. Geschlechtergerechte Normung bedeutet, dass die Bedürfnisse aller Geschlechter berücksichtigt werden. Persönliche Schutzausrüstung bei der Feuerwehr beispielsweise kann ihre vorgesehene Schutzwirkung nur entfalten, wenn sie geschlechtsspezifischen Unterschieden Rechnung trägt und richtig passt. Ein gutes Beispiel ist die DIN 14927 für Feuerwehr-Haltegurte, in der auf Initiative der Hanseatischen Feuerwehr-Unfallkasse Nord und der KAN die bisherigen Größenklassen an beiden Enden der Skala um eine Klasse ergänzt wurden, sodass die Bandbreite an Körpermaßen in der Bevölkerung besser abgedeckt ist.

Inklusive Normung

Einen Schritt weiter geht die inklusive Normung: Sie soll die Vielfalt der Gesellschaft widerspiegeln und Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen sowie Menschen mit verschiedenen ethnischen, kulturellen und sozialen Hintergründen berücksichtigen. Ein wichtiger Schritt in Richtung Inklusion sind Normen für die barrierefreie Gestaltung, die dafür sorgen, dass der öffentliche Raum und Gebäude auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zugänglich sind. Ebenso sollten Arbeitsmittel so gestaltet werden, dass sie möglichst den Bedürfnissen aller Beschäftigten gerecht werden. Selbst wenn nicht alle Produkte vollkommen inklusiv gestaltet werden können, darf dies nicht als Vorwand dienen, es gar nicht erst zu versuchen.

Erste Initiativen

Mehrere Normungsorganisationen haben bereits erste Schritte unternommen, z. B. Arbeitsgruppen eingerichtet, die sich mit Fragen der Inklusion und Gleichstellung befassen. Mit verschiedenen Initiativen sollen die Diversität und Inklusion



© KAN

In der Norm DIN 14927 für Feuerwehr-Haltegurte wurden die bisherigen Größenklassen an beiden Enden der Skala um eine Klasse ergänzt, um die Bandbreite an Körpermaßen in der Bevölkerung besser abzudecken

in den Normungsgremien gefördert, geschlechtergerechte Sprache in Normen umgesetzt und Datenerhebungen, etwa zu Körpermaßen verschiedener Bevölkerungsgruppen, initiiert werden.

2023 hat die Europäische Kommission 2.650 harmonisierte europäische Normen auf die Inklusivität ihrer zugrundeliegenden Daten untersucht¹. Die Studie hat gezeigt, dass Körpermaße in 36 % der untersuchten Normen relevant sind. Bei 76 der untersuchten Normen (etwa 3 %) führt die fehlende Inklusivität sogar dazu, dass ein hohes Risiko für die Sicherheit und Gesundheit großer Bevölkerungssteile besteht. Aus Sicht der Kommission sind diese Normen daher dringend zu überarbeiten. Aber damit Normen die Körpermaße von Menschen ausreichend berücksichtigen können, müssen sie für die relevante europäische Bevölkerung in all ihrer Vielfalt auch bekannt sein. In einem Folgeprojekt lässt die Europäische Kommission daher derzeit ermitteln, welche anthropometrischen Daten von Erwachsenen verfügbar sind und welche noch fehlen².

CEN und CENELEC haben 2024 einen gemeinsamen technischen Ausschuss eingerichtet, der sich mit verschiedenen horizontalen Themen bei persönlicher Schutzausrüstung (PSA) auseinandersetzt³. Auch hier spielen die Ergebnisse der Kommissions-Studie eine große Rolle. Eine Arbeitsgruppe zu inklusiver PSA hat sich zum Ziel gesetzt, einen übergreifenden Ansatz für die erforderlichen Überarbeitungen der betroffenen PSA-Normen zu entwickeln.

Geschlechtergerechtigkeit als Ziel für nachhaltige Entwicklung

Die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) hat 2017 eine Empfehlung für gendergerechte Normen⁴ veröffentlicht, die sich auf das Ziel Nr. 5 „Geschlechtergerechtigkeit“ der UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung⁵ beruft. Sie enthält eine Erklärung, die Normungsorganisationen unterzeichnen können, um ihr Engagement in diesem Bereich zum Ausdruck zu bringen. Im Anhang sind mögliche Aktionen aufgelistet, mit denen die erklärten Absichten erreicht werden können. DIN und DKE haben die Erklärung bereits unterzeichnet.

Auch CEN, CENELEC, ISO und IEC haben sich verpflichtet, dazu beizutragen, die UN-Nachhaltigkeitsziele zu erfüllen. Es gibt laut ISO-Website über 50 Normen, die das Nachhaltigkeitsziel Nr. 5 unterstützen, z.B. ISO 53800 „Leitfaden für die Förderung und Umsetzung der Geschlechtergleichstellung und das Empowerment von Frauen“. Bei CEN/CENELEC liefert die entsprechende Suche 281 Normen.

Normungsgremien sollten darauf achten, inklusive und nicht diskriminierende Sprache zu verwenden. Als Hilfestellung hat ISO dazu eine Liste veröffentlicht, in der Alternativen für Begriffe genannt werden, die nicht inklusiv sind oder als abwertend empfunden werden können⁶.

Wichtig ist die kontinuierliche Schulung und Sensibilisierung der Fachleute in den Normungsgremien, damit sie sich der Notwendigkeit bewusst sind, Vielfalt in ihren Normen zu berücksichtigen. Eine Veränderung hin zu einer geschlechtergerechten und inklusiven Normung erfordert nicht nur strukturelle Anpassungen, sondern auch einen kulturellen Wandel in der Normungswelt.

*Katharina von Rymon Lipinski
vonRymonLipinski@KAN.de*

*Ronja Heydecke
Heydecke@kan.de*

1 Study on the inclusiveness of anthropometrics in European harmonised standards, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/172248>

2 www.ibv.org/en/proyecto/adult-anthr-data-making-harmonised-standards-inclusive-gender-responsive

3 <https://t1p.de/CEN-CENELEC-JTC23>

4 https://unece.org/DAM/trade/wp6/Recommendations/Rec_U_en.pdf

5 <https://sdgs.un.org/goals>

6 <https://go.iso.org/noninclusiveterms>

Marktüberwachung – Europäischer Gedanke und nationaler Vollzug

Stefan Pemp war viele Jahre als Abteilungs- und Behördenleiter in staatlichen Gewerbeaufsichtsämtern und von 2001 bis Mai 2024 als Referatsleiter für die Marktüberwachung technischer Produkte im niedersächsischen Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Gleichstellung tätig. Aus seinen Erfahrungen mit der europäischen Marktüberwachung gibt er aus der „Froschperspektive“ Anregungen, wie diese fortentwickelt werden könnte.

Die Europäische Union ist wichtig für die Mitgliedstaaten, um über eine „Stimme in der Welt“ zu verfügen. Kennzahlen wie die Fläche, Einwohnerzahl und Wirtschaftskraft zeigen, dass die einzelnen Staaten international zu wenig Gewicht in die Waagschale werfen. Entscheidend ist aber nicht nur, dass es die EU gibt, sondern dass sie wirtschaftliche, politische und rechtliche Rahmenbedingungen schafft, die für die Mitgliedstaaten auch tatsächlich praktikabel sind.

Ziel der Marktüberwachung

Auftrag und Ziel der europäischen Marktüberwachung ist es, den europaweiten freien Warenverkehr in einem fairen Markt zu ermöglichen. Die praktische Umsetzung der Marktüberwachung ist den Behörden der Mitgliedsstaaten übertragen¹. Den Rechtsrahmen hierfür bildeten ursprünglich EU-Richtlinien, die in das nationale Recht der Mitgliedsstaaten zu überführen waren. Zunehmend werden jedoch EU-Verordnungen erlassen, die unmittelbar in allen Mitgliedstaaten gelten, zur Durchführung aber noch der flankierenden nationalen Rechtsetzung bedürfen.

Mit dem Wechsel der Rechtsetzung von Richtlinien zu Verordnungen ist der Wunsch nach größerer Einheitlichkeit und Klarheit verbunden. In diesem Zusammenhang wird zuweilen auch die Idee einer zentralen Europäischen Marktüberwachung in den Raum gestellt. Deren Vorteile lägen beispielsweise in einer besseren Ressourcenverteilung, insbesondere in hochtechnologischen Gebieten wie Künstlicher Intelligenz, in denen Fachleute nur schwer zu rekrutieren sind, in der Vermeidung von Doppelarbeit und in einer besseren Koordination auf nationaler und europäischer Ebene.

Europäische Wirklichkeit

In der Realität trifft das europäische Recht zumindest in Deutschland, aber wohl auch in anderen EU-Staaten², auf eine gewachsene (Verwaltungs-) Rechtskultur, die von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat sehr unterschiedlich ausfallen kann. Werden in EU-Verordnungen Begriffe wie „fordern sie den einschlägigen Wirtschaftsakteur unverzüglich auf“¹ verwendet, finden diese mitunter keine unmittelbare Entspre-



© Andrii Yalanskyi - stock.adobe.com

chung im deutschen Verwaltungsrecht und führen zu Unsicherheiten bei den Marktüberwachungsbehörden. Was etwa ist mit „auffordern“ gemeint – ein schlichter Hinweis oder ein Verwaltungsakt?

Dahinter steckt meines Erachtens das Problem, dass auch eine noch so gute Übersetzung nicht zu einer passgenauen Anwendung im nationalen Rechtssystem führt. Dies konnte früher in den meisten Fällen geleistet werden, indem die Umsetzung von EU-Richtlinien in nationales Recht auf die nationalen Gegebenheiten abgestimmt wurde.

Betrafen Mängel rein formale Verpflichtungen ohne materiellen Hintergrund (z.B. lediglich fehlende Anbringung des CE-Zeichens), wurden diese in der deutschen Verwaltungstradition in der Regel als „Petitesse“ gesehen. Auch hier zeigt sich ein Problem der unterschiedlichen Rechtspraxis, da die nationalen Verwaltungen innerhalb ihres Ermessensspielraums möglicherweise unterschiedlich strikte Maßnahmen ergreifen.

Stimmt die These der sehr uneinheitlichen Verwaltungsrechtstraditionen in Europa, birgt eine (zentrale) europäische Marktüberwachung neben den Chancen der Einheitlichkeit und Effektivität ein hohes Risiko fehlender Akzeptanz, da die nationalen Akteure von ihrer jeweiligen Verwaltungspraxis geprägt sind. Große Unternehmen dürften in der Lage sein, rechtliche Verständnisprobleme mit Hilfe ihres Stabes zu bewältigen, kleinere Unternehmen werden jedoch in solchen Fällen wohl eher resignieren. Sowohl die Rechtsetzung durch die EU als auch eine zentrale EU-Behörde könnten als fern und abgehoben empfunden und so auch Opfer demagogischer Kritik werden.

Ziel und Weg

Vor diesem Hintergrund ist es aus meiner Sicht entscheidend, für Dreierlei zu werben:

1. Besser als komplizierte Regeln zu erklären, wäre es, einfache Regeln zu schaffen.
2. Man soll sich ambitionierte Ziele setzen und diese nicht wegen gegenwärtiger Hindernisse aufgeben.
3. Bei der Entscheidung über den richtigen Weg und die Zeit für die Umsetzung der Ziele sind die Hindernisse maßgeblich zu berücksichtigen.

Aus meiner praktischen Erkenntnis aus über 20-jähriger Tätigkeit im vorpolitischen Raum sind gerade die Punkte 2 und 3 wichtig. Lässt man sich bei Zielen blockieren, wird man der Aufgabe nicht gerecht. Will man aber alles sofort, verbrennt man das Thema.

Für die Marktüberwachung ist nicht nur eine gemeinsame Sprache notwendig. Allein die Kommunikation mit Behörden in anderen Mitgliedsstaaten gestaltet sich in der Praxis aufgrund mangelnder Sprachkenntnisse schon schwierig. Vor allem braucht es aber ein gemeinsames Verständnis des Gewollten – und hier wird es wirklich schwierig. Dieses Verständnis muss, um akzeptiert zu werden, bei Behörden und Wirtschaftsakteuren entwickelt werden. Ich sehe hier einen zwar notwendigen, aber auch langen und steinigen Weg.

Um diesen Weg weiter erfolgreich gehen zu können, ist der EU zu wünschen, dass sie sich in der Marktüberwachung wie auch insgesamt weiter ambitionierte Ziele setzt, die erforderlichen Ressourcen bereitstellt und sich die notwendige Zeit lässt.

Stefan Pemp

*Ehemaliger Referatsleiter
für die Marktüberwachung
technischer Produkte*

*Niedersächsisches Ministerium
für Soziales, Arbeit,
Gesundheit und Gleichstellung*

1 Siehe EU-Marktüberwachungsverordnung 2019/1020, <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj>

2 „Die Erstellung dieses Bandes hat einmal mehr gezeigt, dass die Verwaltungsrechtsordnungen der europäischen Staaten vor allem konzeptionell nach wie vor mitunter erheblich auseinander liegen...“, siehe Einleitung *Ius Publicum Europaeum* Band V *Verwaltungsrecht in Europa: Grundzüge*, Hrsg. A. von Bogdandy, S. Cassese, P.M. Huber, 2013

Grenzüberschreitender Erfahrungsaustausch im Bauwesen

Seit dem Jahr 2000 treffen sich Unfallversicherungsträger, Gewerkschaften, Arbeitgeberverbände und Arbeitsinspektorate aus dem deutschsprachigen Raum jährlich im Rahmen des Alpinen Kolloquiums für Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen zum Erfahrungsaustausch. Es wird reihum von den teilnehmenden Institutionen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, Südtirol und Liechtenstein organisiert.

Die im Alpinen Kolloquium behandelten Themen sind vielfältig und reichen von der Digitalisierung in der Bauwirtschaft über Klimawandel, persönliche Schutzausrüstung, Gefahrstoffe bis zu Maschinensicherheit. Eine der wesentlichsten Herausforderungen der Baubranche ist das grenzüberschreitende Arbeiten, da hier eine große Anzahl an unterschiedlichen nationalen Arbeitsschutzvorschriften zu beachten sind. Daher wurde schon frühzeitig eine Unterarbeitsgruppe zum Thema Absturz ins Leben gerufen, deren Ziel es ist, in einem gemeinsam abgestimmten Papier praxistaugliche länderübergreifende Lösungen zu veröffentlichen.

Die Arbeitsergebnisse des Alpinen Kolloquiums werden den zuständigen nationalen Stellen zur Verfügung gestellt und gegebenenfalls zusammen mit europäischen Fachverbänden auf EU-Ebene vertreten. Über die Europäische Föderation der Bau- und Holzarbeiter (EFBWW, Brüssel) und den Europäischen Verband der Bauunternehmen (FIEC, Brüssel) besteht zudem ein direkter Austausch mit den europäischen Sozialpartnern im Bauwesen. Für die KAN stellt die Mitarbeit in den Arbeitsgruppen eine gute Möglichkeit dar, Aspekte des Arbeitsschutzes einzubringen und wirkungsvoll europäisch zu verbreiten.

DACHSLI-Gruppe Maschinen

2019 rückte mit der Ankündigung der Überarbeitung der Maschinenrichtlinie das Thema Maschinensicherheit auf die Agenda. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit der Absturzgruppe beschloss das Alpine Kolloquium, auch eine DACHSLI-Maschinengruppe ins Leben zu rufen. Um die Anwender von Maschinen an einen Tisch zu bringen, wurden für einen ersten Austausch folgende Institutionen eingeladen:

- Deutschland: BG BAU, Hauptverband der deutschen Bauindustrie (HDB), Zentralverband des Deutschen Baugewerbes (ZDB), KAN, Fa. PORR
- Österreich: Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA), Zentralarbeitsinspektorat, Geschäftsstelle Bau, Vertreter der Bauindustrie
- Schweiz: Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (SUVA), Baumeisterverband
- Liechtenstein: Amt für Volkswirtschaft

Beim ersten persönlichen Treffen im August 2020 wurden die Aufgaben der Gruppe intensiv diskutiert. Ziel ist ein Informationsaustausch und eine gemeinsame Meinungsfindung, um die in der Maschinengruppe behandelten Themen auf nationaler und internationaler Ebene in die relevanten Gremien einzubringen. Als positiver Effekt wird vor allem die Optimierung der Personalressourcen gesehen, da es mittlerweile in jedem Mitgliedsland der Gruppe nahezu unmöglich ist, sämtliche baurelevanten Themen auf nationaler und internationaler Ebene angemessen zu bearbeiten. Wenn eine ähnliche Stellungnahme in mehreren Gremien und/oder Staaten in die Diskussion eingebracht wird, steigt zudem die Wahrscheinlichkeit, dass neben den Positionen der Hersteller auch die Sicht der Verwender von Baumaschinen wahrgenommen wird.

Hauptthemen: Neue Maschinenverordnung und Normung

Zwei große Themenblöcke bestimmten das erste Treffen: die Überarbeitung der Maschinenrichtlinie und die Normung. Zur Überarbeitung der

Maschinenrichtlinie wurden in der Folge mehrere Kleingruppen gebildet, die Stellungnahmen zu bestimmten Kapiteln erarbeitet haben. Diese wurden in der Großgruppe nochmals diskutiert und optimiert. Während der Erarbeitung dieser Grundlagen wurde die Gruppe noch um Vertreter der Marktüberwachung der einzelnen Staaten erweitert.

Aufgrund des hohen Engagements der Beteiligten ergab sich in der Folge die Gelegenheit, die Ergebnisse nicht nur schriftlich beim EU-Parlament einzureichen, sondern sie den zuständigen Rapporturen auch persönlich in Online-Meetings vorzustellen. Des Weiteren wurden die Arbeitsergebnisse der Maschinengruppe über Stellungnahmen des europäischen Arbeitgeberverbandes FIEC in die europäische Diskussion eingespeist.

Nach der Veröffentlichung der neuen Maschinenverordnung rückt nun als wesentlich intensiver Block die Normung in den Vordergrund. Diese ist ein wichtiger und unverzichtbarer Bestandteil der Harmonisierung und Konkretisierung der Maschinenverordnung und des freien Warenverkehrs in Europa und weltweit. Allein den Überblick über die Normenvorhaben zu behalten und zu erkennen, welche der Vorhaben für den Schutz der Beschäftigten Relevanz haben, stellt eine große Herausforderung dar. Da viele Normungsgremien überwiegend von Herstellern besetzt sind, ist es wichtig, auch die Verwender von Baumaschinen zur Teilnahme in den diversen Spiegelgremien zu motivieren, damit diese ihre Expertise bzw. Sichtweisen einfließen lassen können.

Martin Sonnberger
martin.sonnberger@porr.at

CWA zum Digitalen Produktpass für Maschinen

Der Digitale Produktpass (DPP) ist ein Datensatz, der unter anderem Informationen zu Reparierbarkeit, Ersatzteilen und fachgerechter Entsorgung für ein Produkt zusammenfasst. Seine Anwendung soll zunächst den Umweltschutz unterstützen, indem er es den Akteuren in der Wertschöpfungs- und Lieferkette erleichtert, gemeinsam auf eine Kreislaufwirtschaft hinzuarbeiten. Die im DPP gespeicherten Daten decken alle Phasen des Produktlebenszyklus ab und können dann wiederum für Design, Herstellung, Nutzung, Entsorgung usw. im Rahmen der Kreislaufwirtschaft genutzt werden. Daneben bietet er theoretisch auch die Möglichkeit, sicherheitsrelevante Daten abzuspeichern, sodass er auch im Sinne der Sicherheitstechnik oder des Arbeitsschutzes genutzt werden könnte.

Gegenwärtig beginnen die Arbeiten in einem Workshop von CEN und CENELEC, der den Inhalt und die Daten eines DPP für Maschinen definieren soll. Die in dem geplanten CEN/CENELEC Workshop Agreement (CWA) definierten Datenfelder sollen helfen, die Betriebs- und Materialeffizienz von Maschinen zu optimieren, indem sie für weitere Schritte im Lebenszyklus einer Maschine (Wiederverwendung, Recycling oder Reparatur) genutzt werden. Es ist nicht vorgesehen (und wäre nach den Regularien auch nicht erlaubt), in diesem Workshop sicherheitsrelevante Aspekte zu behandeln. Es könnte aber sein, dass künftig – dann auf Normungs- und nicht auf Workshopebene – Anforderungen an DPP für die Übermittlung sicherheitsrelevanter Daten zu Arbeitsmitteln definiert werden.

Hilfreiche Links zum Thema DPP: Bundesumweltministerium: Was ist ein digitaler Produktpass, www.bmu.de/FA1313
 Fraunhofer IAO: Der Digitale Produktpass – Eine Übersicht, <https://publica.fraunhofer.de/handle/publica/467872>

EU-Splitter

Die internationalen Normungsorganisationen IEC und ISO haben am 6. Dezember 2024 vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) **Klage gegen die EU-Kommission** erhoben (Aktenzeichen T-631/24). Sie reagieren damit auf die Entscheidung der Kommission, das sogenannte „**Malamud-Urteil**“ des EuGH umzusetzen und harmonisierte europäische Normen über Leseplattformen kostenlos zugänglich zu machen. Ziel der Normungsorganisationen ist es, europäische Normen, die teilweise oder vollständig auf IEC- und ISO-Normen beruhen können, vor kostenloser Offenlegung zu schützen.

Die Europäische Kommission hat Mitte Februar den Fahrplan für die **Überarbeitung der Normungsverordnung** (EU) Nr. 1025/2012 veröffentlicht. Eine öffentliche Konsultation zur Überarbeitung ist für das zweite Quartal 2025, die Veröffentlichung eines Gesetzesvorschlages für das zweite Quartal 2026 geplant.

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14511>

Etwa 50 Prozent der im europäischen **Safety-Gate-Portal** aufgeführten Produkte, die nicht den europäischen Sicherheitsanforderungen entsprechen, sind Einfuhren aus China (meist über Online-Plattformen). Der neue EU-Kommissar für Verbraucherschutz, Michael McGrath will diesem Problem mit einer verbesserten Zusammenarbeit mit chinesischen Behörden und wirkungsvolleren Marktüberwachungsmaßnahmen begegnen.

[www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/700896/IPOL_BRI\(2025\)700896_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/700896/IPOL_BRI(2025)700896_EN.pdf), S. 332

Die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz **EU-OSHA** hat eine **10-Jahresstrategie 2025-2034** veröffentlicht. Schwerpunkte sind Evidenz und Wissen für Politik und Forschung, Instrumente und Ressourcen für die Prävention sowie die Förderung einer Sicherheitskultur.

<https://osha.europa.eu/en/corporate-strategy-and-work-programmes>

Wechsel im KAN-Arbeitgeberbüro

Zum 1. April 2025 wird es einen Wechsel in der Leitung des Sozialpartnerbüros der Arbeitgeber in der KAN-Geschäftsstelle geben. Nach 25 Jahren in dieser Funktion wird Eckhard Metzke in den Ruhestand gehen, der die Vertretung der Interessen der Arbeitgeber in Arbeitsschutz und Normung in dieser Zeit maßgeblich geprägt hat. Darüber hinaus hat er die KAN in einem weit verzweigten Netzwerk von Verbänden und Fachleuten aus Arbeitsschutz und Normung bekannt gemacht.

Auf ihn folgt nun Freeric Meier, der seit Anfang 2020 in der KAN-Geschäftsstelle als Referent tätig und daher mit der Arbeit der KAN bereits bestens vertraut ist. Freeric Meier hat eine ökonomische Ausbildung mit Spezialisierung auf die Schnittstellen von Wirtschaft, Recht und Politik. Er wird zukünftig die Meinungskoordination auf der Arbeitgeberseite organisieren und als Ansprechpartner und Interessenvertreter für die Belange der Arbeitgeber fungieren.

KAN-Europavertretung an neuer Adresse

Die Europavertretung der KAN ist seit dem 1. Januar 2025 unter neuer Adresse in der Rue d'Arlon 50, 1000 Brüssel zu finden. Im gleichen Gebäude befindet sich auch die Deutsche Sozialversicherung (DSV). Mit dem Büro im EU-Viertel ist die KAN gut aufgestellt, um ihre Interessen vor Ort in die europäische Diskussion einzubringen und persönliche Kontakte in Brüssel zu stärken.

Termine



01.04.25 » Berlin

Fachtagung

BioStoffTag 2025: Der ABAS im Dialog

Bundesministerium für Arbeit und Soziales
www.baua.de/DE/Angebote/Veranstaltungen/Termine/2025/04.01-Biostofftag-2025

10.04.25 » Wuppertal

Kongress

Deutscher Arbeitsschutz Kongress 2025

WandelWerker Consulting GmbH
www.arbeitsschutzkongress.de

06.-07.05.25 » Online

Seminar

CE-Kennzeichnung im Maschinen- und Anlagenbau

VDI Wissensforum
www.vdi-wissensforum.de CE-Kennzeichnung

12.-13.05.25 » Online

Seminar

Elektrische Sicherheit nach Maschinenverordnung

mbt Maschinenbautage
www.maschinenrichtlinie.de/index.php?id=660

13.-16.05.25 » Pforzheim/online

Fachkonferenz

CE-Praxistage

IBF Solutions
www.ce-praxistage.com

14.05.25 » Online

Informationsveranstaltung

Chatbotguide – Sprachmodelle im Arbeitsschutz nutzen?

Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin
www.baua.de/DE/Angebote/Veranstaltungen/Termine/2025/05.14-Dresdner-Treffpunkt-Chatbotguide

14.-15.05.25 » Dresden

Fachveranstaltung

Fokus Gefahrstoffe

BG RCI/IFA
www.dguv.de/ifa/veranstaltungen/fokus-gefahrstoffe

19.-21.05.25 » Bonn/online

Seminar

EU-Maschinenverordnung (EU) 2023/1230

mbt Maschinenbautage
www.maschinenrichtlinie.de/fortbildung/seminare/maschinenverordnung

20.-22.05.25 » Wien

Kongress

Forum Prävention International

Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA)
www.auva.at Prävention

27.05.25 » Stockerau (A)

Seminar

Umbau von Maschinen

Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA)
www.auvkurs.at Umbau

04.-05.06.25 » Essen

Seminar

EU-Maschinenverordnung mit sicheren Steuerungen

Haus der Technik
www.hdt.de/eu-maschinenverordnung-mit-sicheren-steuerungen-1196?number=VA25-00563

05.06.25 » St. Pölten (A)

Seminar

Risikobeurteilung von Maschinen

Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA)
www.auvkurs.at Risikobeurteilung

16.-19.06.25 » Newcastle (GB)

Konferenz

OH2025: The Workplace Health Protection Conference

British Occupational Hygiene Society
www.bohs.org

Bestellung

www.kan.de » Publikationen » KANBrief » KANBrief-Bestellservice (kostenfrei)



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Herausgeber

Verein zur Förderung der Arbeitssicherheit in Europa e.V. (VFA)
mit finanzieller Unterstützung des Bundesministeriums für Arbeit
und Soziales

Redaktion

Kommission Arbeitsschutz und Normung (KAN), Geschäftsstelle
Sonja Miesner, Michael Robert
Tel. +49 2241 231 3450 · www.kan.de · info@kan.de

Verantwortlich

Angela Janowitz, Alte Heerstr. 111, D – 53757 Sankt Augustin

Publikation

vierteljährlich

ISSN: 2702-4024 (Print) · 2702-4032 (Online)