Bundesverband E-Commerce und
Versandhandel Deutschland e.V.
www.bevh.org

- Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e.V. (bevh) -

Stellungnahme

des Bundesverbandes E-Commerce und Versandhandel Deutschland e.V. (bevh)

zum

Entwurf des DGUV Grundsatzes 308-001

Berlin, den 05. August 2026
Ansprechpartner: Juri Daniel Schütt

Der **Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e.V. (bevh)** repräsentiert die in Deutschland aktiven Online- und Versandhändler — Unternehmen aller Größen und aller denkbaren Handelsformen (Online, Multichannel, Katalog, TV-Shopping, Plattformhändler und -betreiber). Die Mitglieder des bevh stehen für mehr als 90% des gesamten Branchenumsatzes. Darüber hinaus sind dem Verband rund 110 Dienstleister aus dem Umfeld der E-Commerce-Branche angeschlossen.

Lobbyregister und Veröffentlichung

Der bevh ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung unter der Registernummer **[Register-Nr.: R000747]** registriert. Die Registrierung ist unter diesem Link nachprüfbar.

Zusammenfassung

Der Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland e. V. (bevh) unterstützt das Ziel, die sichere Bedienung von Flurförderzeugen zu gewährleisten. Hohe Arbeitsschutzstandards liegen im unmittelbaren Interesse der Handels- und Logistikunternehmen sowie ihrer Beschäftigten.

Die vorgesehene Einbeziehung kraftbetriebener Mitgänger-Flurförderzeuge geht jedoch über eine Konkretisierung der bestehenden Anforderungen hinaus. Der Entwurf überträgt ein formalisiertes System aus theoretischer und praktischer Qualifizierung, getrennten Prüfungen, Qualifikationszertifikat und typbezogenem Bedienausweis auf Geräte, die bislang einer anderen Systematik unterliegen, und verbindet dies mit zusätzlichen Vorgaben zur Prüfungsdokumentation und zu den Qualifizierenden.

Der bevh bittet daher um eine grundlegende Überarbeitung. Für kraftbetriebene Mitgänger-Flurförderzeuge sollte am bewährten Modell einer theoretischen und praktischen Unterweisung festgehalten werden. Der Arbeitgeber muss weiterhin auf Grundlage der Gefährdungsbeurteilung und der vorhandenen Kenntnisse entscheiden können, welche ergänzenden Maßnahmen im Einzelfall erforderlich sind. Ein pauschales System aus gesonderter Qualifizierung, förmlichen Abschlussprüfungen, Qualifikationszertifikat und persönlichem Bedienausweis ist nicht erforderlich.

1. Systemwechsel und rechtliche Einordnung

Die geltende DGUV Vorschrift 68 unterscheidet ausdrücklich zwischen unterschiedlichen Bauarten. Für Flurförderzeuge mit Fahrersitz oder Fahrerstand verlangt § 7 Absatz 1, dass die beauftragte Person geeignet und ausgebildet ist, ihre Befähigung nachgewiesen hat und schriftlich beauftragt wird. Für Mitgänger-Flurförderzeuge bestimmt § 7 Absatz 2 dagegen, dass die Bedienperson geeignet und in der Handhabung unterwiesen sein muss.

Auch der geltende DGUV Grundsatz 308-001 nimmt Flurförderzeuge, die durch eine mitgehende Bedienperson gesteuert werden, aus seinem Anwendungsbereich aus. Für sie genügt bislang eine theoretische und praktische Unterweisung. Eine formalisierte Abschlussprüfung ist für sie im geltenden DGUV Grundsatz nicht vorgesehen. Die Beauftragung richtet sich nach § 7 Absatz 2 DGUV Vorschrift 68 und ergänzend nach der TRBS 1116.

Der Entwurf gibt diese Differenzierung auf. Niederhub- und Hochhub-Mitgänger-Flurförderzeuge werden in den Anwendungsbereich aufgenommen. Die erforderlichen Kenntnisse und

Fähigkeiten sollen grundsätzlich durch eine theoretische und eine praktische Prüfung nachgewiesen werden. Nach erfolgreichem Abschluss sollen die Teilnehmenden ein Qualifikationszertifikat und einen typbezogenen Bedienausweis mit Geburtsort, Geburtsdatum und Lichtbild erhalten. Hinzu kommt eine auf den jeweiligen Betrieb oder Betriebsteil beschränkte Beauftragung, die nicht auf andere Unternehmen übertragen werden kann.
Es handelt sich damit um einen grundlegenden Wechsel zu einem typbezogenen Prüfungs-, Nachweis- und Beauftragungssystem.
Abschnitt 2.1 des Entwurfs bildet diesen rechtlichen Ausgangspunkt nicht hinreichend ab. Die besondere Regelung des § 7 Absatz 2 DGUV Vorschrift 68 für Mitgänger-Flurförderzeuge wird nicht dargestellt.

Der bevh verkennt nicht, dass die TRBS 1116 Flurförderzeuge, die durch Mitgänger geführt werden, als Beispiel für Arbeitsmittel nennt, für deren Verwendung eine Beauftragung erforderlich ist. Der Arbeitgeber muss die erforderlichen Kompetenzen ermitteln und sich vor der Beauftragung von ihrem Vorliegen überzeugen. Eine zusätzliche Qualifizierungsmaßnahme ist nach der TRBS jedoch nur erforderlich, soweit die benötigten Kompetenzen noch nicht vorhanden sind. Abhängig vom individuellen Ausbildungs- und Erfahrungsstand kann auf eine weitere Qualifizierung anteilig oder vollständig verzichtet werden, wenn eine gleichwertige Qualifikation bereits erlangt wurde. Aus der TRBS 1116 folgt daher kein pauschales Ausbildungs-, Prüfungs-, Zertifikats- oder Ausweissystem für Mitgänger-Flurförderzeuge.

Der DGUV Grundsatz sollte die unterschiedlichen Rechtsgrundlagen und Regelungsebenen klar darstellen. § 7 Absatz 2 DGUV Vorschrift 68 verlangt für Mitgänger-Flurförderzeuge, dass die beauftragte Person geeignet und in der Handhabung unterwiesen ist. Ergänzend hat der Arbeitgeber nach § 12 Absatz 3 BetrSichV in Verbindung mit der TRBS 1116 die für die sichere Verwendung erforderlichen Kompetenzen zu ermitteln, sich vor der Beauftragung von ihrem Vorliegen zu überzeugen und die Beauftragung nachvollziehbar vorzunehmen. Erst wenn die erforderlichen Kompetenzen nicht bereits vorhanden sind, ist eine ergänzende Qualifizierung erforderlich. Deren Umfang und Ausgestaltung müssen sich am konkreten Kompetenzbedarf und an der betrieblichen Gefährdungsbeurteilung orientieren.

Der Entwurf führt diese grundlegenden Pflichten daher nicht erstmals ein. Er geht über sie jedoch erheblich hinaus, indem er ein formalisiertes System aus getrennten Abschlussprüfungen, Qualifikationszertifikat, persönlichem Bedienausweis, Prüfungsdokumentation und besonderen Anforderungen an die Qualifizierenden vorsieht. Abschnitt 2.1 sollte transparent ausweisen, welche Anforderungen sich aus der DGUV Vorschrift 68 und der Betriebssicherheitsverordnung ergeben, welche Konkretisierungen die TRBS 1116 enthält und welche zusätzlichen Anforderungen allein auf der im Entwurf gewählten Ausgestaltung des DGUV Grundsatzes beruhen. Nur so können Unternehmen erkennen, was

rechtlich verbindlich vorgegeben ist und welche weitergehenden Verfahrensanforderungen der Entwurf zusätzlich einführt.

2. Begrenzte Nachvollziehbarkeit der empirischen Grundlage

Die verfügbaren Unfallauswertungen zeigen, dass mit dem Betrieb von Mitgänger-Flurförderzeugen relevante Gefährdungen verbunden sein können. Sie begründen jedoch weder ein Versagen des bisherigen Unterweisungsmodells noch die Notwendigkeit zusätzlicher, über die bestehenden betrieblichen Maßnahmen hinausgehender Qualifizierungs-, Prüfungs-, Ausweis- oder Dokumentationspflichten.

Eine von der BGHW veröffentlichte Untersuchung wertete 1.053 schwere Arbeitsunfälle mit Rentenleistungen im Handel und in der Warenlogistik aus. 96 Unfälle standen im Zusammenhang mit Flurförderzeugen, 25 entfielen gemeinsam auf die Kategorie „Mitgänger-Flurförderzeuge und Handhubwagen“. Für die untersuchten Flurförderzeugunfälle insgesamt nennt die Auswertung das Anfahren von Personen sowie um- oder herabfallende Lasten als wesentliche Unfallmechanismen. (DGUV Forum zur Unfallauswertung)

Die Aussagekraft für die konkrete Ausgestaltung der Qualifizierung ist begrenzt. Kraftbetriebene Mitgängergeräte und manuelle Handhubwagen werden zusammengefasst. Niederhub-, Hochhub- und Plattformgeräte werden nicht unterschieden. Auch Bezugsgrößen wie Zahl der eingesetzten Geräte, Nutzungsstunden oder Zahl der Bedienpersonen fehlen.

Vor allem ist nicht ersichtlich,

- ob die Unfälle durch fehlende oder unzureichende Qualifizierung verursacht wurden,
- welchen Qualifikationsstand die Bedienpersonen hatten,
- ob die verletzten Personen selbst Bedienpersonen oder unbeteiligte Dritte waren und
- ob formalisierte Prüfungen oder persönliche Bedienausweise die Unfälle hätten verhindern können.

Ein Forschungsprojekt des Instituts für Arbeitsschutz der DGUV zeigt zudem, dass ein erheblicher Anteil der Unfälle mit Mitgänger-Flurförderzeugen Fußverletzungen betrifft, die insbesondere bei langsamen Rangierbewegungen entstehen. Untersucht wurde deshalb eine technische Fußschutz- beziehungsweise Abschaltleiste (IFA-Projekt zu Mitgänger-Flurförderzeugen).

Dies spricht dafür, die jeweiligen Unfallursachen gezielt durch technische, organisatorische und personenbezogene Maßnahmen zu adressieren. Zusätzliche Prüfungs- und Dokumentationspflichten dürfen technische und organisatorische Präventionsmaßnahmen nicht ersetzen, wenn diese unmittelbar an der Unfallursache ansetzen.

Eine ältere Untersuchung zur Qualifizierung von Bedienpersonen industrieller Flurförderzeuge zeigt, dass praxisnahes Training und anschließendes Feedback beobachtete Bedienfehler reduzieren können. Untersucht wurden jedoch Verhaltensfehler, nicht die Entwicklung der Unfall- oder Verletzungszahlen. Die Untersuchung belegt daher den Nutzen einer praxisnahen Qualifizierung, nicht aber die Wirksamkeit einer bestimmten Prüfungsform, eines persönlichen Lichtbildausweises oder einer langfristigen Aufbewahrung von Prüfungsergebnissen.

In den öffentlich zugänglichen Konsultationsunterlagen wird keine Evaluation ausgewiesen, die das bisherige Unterweisungsmodell mit dem vorgeschlagenen Prüfungs- und Nachweissystem vergleicht. Die DGUV verweist auf die Erarbeitung durch eine Arbeitsgruppe aus innerbetrieblichen, gewerblichen und berufsgenossenschaftlichen Qualifizierenden. Eine wissenschaftliche Begleitstudie, eine Auswertung des Qualifikationsstands verunfallter Bedienpersonen oder eine vergleichende Wirksamkeitsanalyse unterschiedlicher Qualifizierungsmodelle wird nicht genannt.

Der Entwurf führt lediglich aus, die praktischen Richtzeiten seien aus einer „repräsentativen Anzahl von protokollierten Qualifizierungen“ ermittelt worden. Angaben zur Zahl und Auswahl der Teilnehmenden, zu den beteiligten Betrieben, zur Methodik, zur Streuung der Ergebnisse und zu den Kriterien der Repräsentativität fehlen.

Die derzeit erkennbare Erkenntnislage rechtfertigt daher keine pauschale Verschärfung der bisherigen Anforderungen und insbesondere kein einheitliches formales Prüfungs- und Ausweissystem für kraftbetriebene Mitgänger-Flurförderzeuge.

Vor Einführung weitergehender Anforderungen sollte die DGUV gerätetypbezogen darlegen,

- welche Unfallszenarien auf Qualifikationsdefiziten beruhen,
- weshalb das bisherige Unterweisungsmodell diese Defizite nicht ausreichend adressiert,
- welchen zusätzlichen Sicherheitsgewinn getrennte Abschlussprüfungen und persönliche Bedienausweise erwarten lassen,
- weshalb eine integrierte betriebliche Kompetenzfeststellung nicht ausreicht und
- welche betrieblichen Belastungen den erwarteten Sicherheitsgewinnen gegenüberstehen.

3. Anforderungen an Prüfung, Dokumentation und Qualifizierende begrenzen

Der Entwurf sieht für jeden Flurförderzeugtyp eine theoretische und eine praktische Abschlussprüfung vor. Die Theorieprüfung gilt bei mindestens 80 Prozent der erreichbaren Punkte als bestanden. Die praktische Prüfung soll als Prüfungsfahrt mit einer vorab festgelegten

Fehlerpunktesystematik durchgeführt werden. Die Ergebnisse sollen dokumentiert und nach der Empfehlung des Entwurfs zehn Jahre aufbewahrt werden.

Die im Entwurf vorgesehenen Anforderungen gehen für Mitgänger-Flurförderzeuge über das erforderliche Maß hinaus. Entscheidend muss sein, ob die Person das konkrete Gerät im vorgesehenen Einsatz sicher beherrscht. Ob die erforderlichen Kompetenzen bereits vorliegen, kann unter Berücksichtigung vorhandener Ausbildung, einschlägiger praktischer Erfahrung und der betrieblichen Unterweisung beurteilt werden. Soweit das Vorliegen der erforderlichen Kompetenzen nicht anderweitig hinreichend festgestellt werden kann, sollte eine angemessene theoretische und praktische Kompetenzfeststellung genügen, die in die betriebliche Unterweisung oder eine ergänzende Qualifizierung integriert werden kann.

Eine gesonderte Prüfungsordnung, eigenständige Abschlussprüfungen, ein persönlicher Bedienausweis mit Lichtbild und die langfristige Aufbewahrung detaillierter Prüfungsergebnisse sind nicht erforderlich. Die Dokumentation der Unterweisung, einer gegebenenfalls erforderlichen ergänzenden Qualifizierung oder Kompetenzfeststellung sowie die nachvollziehbare Beauftragung müssen ausreichen.

Auch die Anforderungen an die Qualifizierenden müssen verhältnismäßig sein. Der Entwurf verlangt unter anderem eine eigene Qualifizierung für den jeweiligen Flurförderzeugtyp, zwei Jahre praktische Erfahrung, mindestens vier Jahre Tätigkeit in einer Funktion auf DQR-Niveau 5 und eine gesonderte Ausbildung für Qualifizierende.

Eine pauschale Übertragung der im Entwurf vorgesehenen Anforderungen an Qualifizierende auf Mitgänger-Flurförderzeuge würde insbesondere Logistikstandorte mit vielen Beschäftigten, saisonalen Spitzen, dezentralen Strukturen und wechselndem Personaleinsatz belasten. Die betriebliche Unterweisung muss weiterhin durch erfahrene Beschäftigte durchgeführt werden können. Bei im Einzelfall erforderlichen ergänzenden Qualifizierungsmaßnahmen muss die nach der TRBS 1116 erforderliche fachliche und didaktische Kompetenz auch durch betriebliche Erfahrung, Gerätekunde und nachgewiesene Vermittlungskompetenz belegt werden können. Starre Vorgaben zu DQR-Niveau, Mindestberufsjahren oder einer gesonderten Ausbilderqualifizierung sind nicht erforderlich.

4. Fremdpersonal und unternehmensübergreifende Prozesse berücksichtigen

Besonderer Klärungsbedarf besteht beim Einsatz externer Lkw-Fahrer und anderer Beschäftigter von Fremdunternehmen. Nach dem Entwurf kann die betriebliche Qualifizierung nur im jeweiligen Unternehmen durchgeführt werden. Die Beauftragung ist auf einen Betrieb oder Betriebsteil beschränkt und nicht auf ein anderes Unternehmen übertragbar.

Mitgänger-Flurförderzeuge werden häufig im Rahmen der Be- und Entladung eingesetzt. Je nach vertraglicher und betrieblicher Organisation übernehmen auch externe Fahrer entsprechende Tätigkeiten. Bleibt unklar, in welchem Umfang eine beim eigenen Arbeitgeber erworbene

Qualifikation anerkannt wird, könnten Unternehmen externen Fahrern die Bedienung ihrer Geräte vorsorglich untersagen.

In der Folge müssten Be- und Entladeprozesse neu organisiert und gegebenenfalls zusätzliches eigenes Personal bereitgestellt werden. Besonders betroffen wären Konstellationen, in denen vertraglich vereinbart ist, dass das fahrende Personal der Spedition Be- oder Entladevorgänge übernimmt. Können diese Tätigkeiten künftig nicht mehr wie bisher ausgeführt werden, könnten Anpassungen bestehender Liefer-, Fracht- und Kooperationsvereinbarungen erforderlich werden. Je nach vertraglicher Ausgestaltung könnten hiervon auch die Verantwortungsverteilung bei Be- und Entladevorgängen, Fragen der Verladerhaftung und Ladungssicherung sowie Regelungen zum Gefahrenübergang berührt sein. Dies könnte erheblichen Abstimmungs- und Anpassungsaufwand entlang der Lieferkette auslösen.

Erforderlich ist eine klare Unterscheidung zwischen der vorhandenen Qualifikation, der Beauftragung durch den jeweiligen Arbeitgeber und den am Einsatzort notwendigen betriebsspezifischen Maßnahmen. Eine gleichwertige, bei einem anderen Arbeitgeber erworbene Qualifikation sollte entsprechend der TRBS 1116 anerkannt werden können. Zusätzliche Anforderungen am Einsatzort sollten auf die nach der Gefährdungsbeurteilung erforderliche geräte- und betriebsspezifische Einweisung oder Kompetenzüberprüfung sowie die notwendige Abstimmung zwischen den beteiligten Arbeitgebern beschränkt bleiben. Der Entwurf sollte ausdrücklich erläutern, wie dies bei externen Fahrern und anderem Fremdpersonal praktisch umgesetzt werden kann.

5. Bestehende Qualifikationen anerkennen

Der Entwurf sieht vor, dass Bedienpersonen mit einer bereits nachvollziehbaren, typbezogenen Qualifikation oder Beauftragung keine nachträgliche Modulqualifizierung benötigen.

Für Mitgänger-Flurförderzeuge bleibt jedoch unklar, ob die bislang nach § 7 Absatz 2 DGUV Vorschrift 68 durchgeführten theoretischen und praktischen Unterweisungen anerkannt werden.

Dies sollte ausdrücklich klargestellt werden. Beschäftigte, die bereits angemessen unterwiesen wurden, über praktische Erfahrung verfügen und das Gerät nachweislich sicher bedienen, dürfen nicht allein aufgrund der Neufassung eine vollständige erneute Qualifizierung und Prüfung absolvieren müssen. Soweit trotz vorhandener Unterweisung und praktischer Erfahrung Zweifel am Kompetenzstand verbleiben, sollte eine auf den konkreten Kompetenzbedarf beschränkte theoretische und praktische Kompetenzfeststellung ausreichen.

6. Änderungsvorschläge

Der bevh bittet um folgende Überarbeitungen:

1. **Sämtliche kraftbetriebenen Mitgänger-Flurförderzeuge aus dem pauschalen formalen Prüfungs-, Zertifikats- und Ausweissystem herausnehmen.** Maßgeblich müssen weiterhin die betriebliche Unterweisung, die Ermittlung der bereits vorhandenen Kompetenzen und die Gefährdungsbeurteilung sein. Ergänzende Qualifizierungsmaßnahmen dürfen nur vorgesehen werden, soweit die für den konkreten Einsatz erforderlichen Kompetenzen nicht bereits vorhanden sind. Deren Inhalt, Umfang und Nachweisform müssen sich am konkreten Gerät, an der Tätigkeit, am vorhandenen Ausbildungs- und Erfahrungsstand sowie an der betrieblichen Gefährdungsbeurteilung orientieren. Festgelegte Qualifizierungsmodule und Mindestzeiten sollten nicht pauschal vorgegeben werden. Gesonderte theoretische oder praktische Abschlussprüfungen, Qualifikationszertifikate und persönliche Bedienausweise sollten nicht vorgeschrieben werden.
2. **Die Rechtsgrundlagen vollständig darstellen.** Abschnitt 2.1 sollte das Verhältnis zwischen § 7 Absatz 1 und Absatz 2 DGUV Vorschrift 68, § 12 Absatz 3 BetrSichV und der TRBS 1116 transparent erläutern.
3. **Die Anforderungen an Personen, die Unterweisungen oder im Einzelfall erforderliche ergänzende Qualifizierungsmaßnahmen durchführen, verhältnismäßig ausgestalten.** Unterweisungen müssen weiterhin durch erfahrene betriebliche Fachkräfte erfolgen können. Bei ergänzenden Qualifizierungsmaßnahmen muss die erforderliche fachliche und didaktische Kompetenz auch durch betriebliche Erfahrung, Gerätekunde und Vermittlungskompetenz nachgewiesen werden können. Starre formale Vorgaben zu DQR-Niveau, Mindestberufsjahren oder gesonderten Ausbilderlehrgängen sollten nicht vorgeschrieben werden.
4. **Unternehmensübergreifend erworbene gleichwertige Qualifikationen anerkennen.** Bei Fremdpersonal sollten vorhandene Qualifikationen berücksichtigt und zusätzliche Anforderungen am Einsatzort auf die nach der Gefährdungsbeurteilung erforderliche geräte- und betriebsspezifische Einweisung beziehungsweise Kompetenzüberprüfung beschränkt werden.
5. **Bisherige Unterweisungen und praktische Erfahrungen als bestehende Qualifikation anerkennen.** Eine rückwirkende Pflicht zur vollständigen Modulqualifizierung sollte ausgeschlossen werden.
6. **Die fachliche und empirische Grundlage der Anforderungen offenlegen.** Dazu gehören gerätetypbezogene Unfallzahlen, Erkenntnisse zur Bedeutung von Qualifikationsdefiziten, die Methodik zur Ermittlung der Richtzeiten und der erwartete zusätzliche Sicherheitsgewinn.

7. **Vor Einführung des umfassenden Prüfungs- und Nachweissystems eine gerätetypbezogene Folgenabschätzung vorlegen.** Sie sollte den Sicherheitsgewinn, weniger belastende Alternativen sowie die Kosten und Auswirkungen auf Lager-, Logistik- und Be- und Entladeprozesse berücksichtigen.