

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1999

Ausgegeben am 12. Oktober 1999

Teil II

384. Verordnung: Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – EisbAV

384. Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über den Schutz von ArbeitnehmerInnen im Bereich von Gleisen (Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – EisbAV)

Auf Grund der §§ 3, 7, 21, 24, 60 und 61 in Verbindung mit § 132 Abs. 2 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 70/1999, wird verordnet:

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

- § 1. Geltungsbereich
- § 2. Gefahrenraum

2. Abschnitt

Verkehrswege und Arbeitsplätze im Bereich von Gleisen

- § 3. Verkehrswege
- § 4. Verkehrswege für Schienenfahrzeuge
- § 5. Sicherheitsraum
- § 6. Seitlicher Sicherheitsabstand
- § 7. Bedienungsraum
- § 8. Sonderbestimmungen für Tunnel
- § 9. Gleisenden
- § 10. Laderampen
- § 11. Beleuchtungseinrichtungen
- § 12. Kreuzungen mit anderen schienengebundenenTransporteinrichtungen

3. Abschnitt

Schlußbestimmungen

- § 13. Übergangsbestimmungen
- § 14. Inkrafttreten

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Geltungsbereich

§ 1. (1) Diese Verordnung gilt für Betriebe und Tätigkeiten, die dem Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegen, im Bereich von Gleisen von Haupt- und Nebenbahnen, Straßenbahnen und Anschlußbahnen gemäß § 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60.

(2) Die Bestimmungen der Arbeitsstättenverordnung, BGBl. II Nr. 368/1998, gelten für die unter Abs. 1 angeführten Betriebe und Tätigkeiten, soweit diese Verordnung keine Abweichungen festlegt.

(3) Bei den in dieser Verordnung verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen (beispielsweise Arbeitgeber, Arbeitnehmer) gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

Gefahrenraum

§ 2. Der Gefahrenraum von Gleisen besteht aus jenem Raum, der von den bewegten Schienenfahrzeugen selbst einschließlich ihrer Ladung in Anspruch genommen wird sowie jenem zusätzlichen Raum unter, neben und über dem Gleis, in dem Arbeitnehmer durch bewegte Schienenfahrzeuge gefährdet werden können.

2. Abschnitt

Verkehrswege und Arbeitsplätze im Bereich von Gleisen

Verkehrswege

§ 3. (1) Führen Verkehrswege für Fußgänger oder Fahrzeuge in den Gefahrenraum von Gleisen, so müssen an Stellen, an denen herannahende Schienenfahrzeuge nicht rechtzeitig wahrgenommen werden können, Einrichtungen vorhanden sein, durch die eine Gefährdung von Arbeitnehmern vermieden wird.

(2) Liegen Gleise in Verkehrswegen für Fußgänger, so müssen Stolperstellen vermieden sein. Die Wegoberfläche darf nur so weit unterbrochen sein, wie es der Betrieb der Schienenfahrzeuge erfordert.

Verkehrswege für Schienenfahrzeuge

§ 4. (1) Der Verkehrsweg für Schienenfahrzeuge besteht aus dem Gefahrenraum, dem Sicherheitsraum, dem seitlichen Sicherheitsabstand, dem Bedienungsraum sowie den Räumen für Einrichtungen zum Bewegen der Schienenfahrzeuge.

(2) Verkehrswege für Schienenfahrzeuge müssen so beschaffen und bemessen sein, daß sie sicher befahren werden können. Insbesondere müssen sie eine sichere Spurführung gewährleisten und eine ausreichende Tragfähigkeit aufweisen.

(3) Verkehrswege für Schienenfahrzeuge müssen, soweit dies die Betriebsverhältnisse zulassen, durch ihre Gestaltung, durch Begrenzungen oder durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet sein. Dies gilt nicht auf Fahrbahnen von Straßen mit öffentlichem Verkehr.

(4) Gleise müssen betretbar sein, wenn es die Tätigkeit der Arbeitnehmer erfordert.

Sicherheitsraum

§ 5. (1) Neben jedem Gefahrenraum von Gleisen muß ein Sicherheitsraum vorhanden sein, der Arbeitnehmern während der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen einen sicheren Aufenthalt ermöglicht. Der Sicherheitsraum muß erkennbar und sicher erreichbar sein.

(2) Der Sicherheitsraum muß eine Breite von mindestens 0,5 m und eine Höhe von mindestens 2,0 m aufweisen. Dient der Sicherheitsraum auch als Zugang, so muß er eine Breite von mindestens 0,6 m aufweisen.

(3) Unterbrechungen des Sicherheitsraumes durch Einbauten sind zulässig, soweit der Schutz der Arbeitnehmer gewährleistet bleibt. Der Sicherheitsraum muß verlassen werden können, wenn Schienenfahrzeuge davor stehen. Dient der Sicherheitsraum auch als Zugang, so muß eine Umgehungsmöglichkeit mit einer Breite von mindestens 0,6 m und einer Höhe von mindestens 2,0 m vorhanden sein.

(4) Die Standfläche des Sicherheitsraumes muß möglichst eben sein. Dient der Sicherheitsraum auch als Zugang, so müssen bei Höhenunterschieden in der Standfläche Rampen oder Stiegen vorhanden sein.

(5) Abs. 1 gilt nicht auf Fahrbahnen von Straßen mit öffentlichem Verkehr.

Seitlicher Sicherheitsabstand

§ 6. (1) Zwischen bewegten Schienenfahrzeugen und Teilen der Umgebung muß ein seitlicher Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m bis zu einer Höhe von 2,0 m über der jeweiligen Standfläche von Arbeitnehmern vorhanden sein.

(2) Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes dürfen nur vorhanden sein, wenn und soweit dies technisch erforderlich ist. Signale müssen so als Gefahrenstellen gekennzeichnet sein, daß dadurch das Signalbild nicht verändert wird.

(3) Bei Straßenbahnen muß außerhalb von Arbeitsstätten der seitliche Sicherheitsabstand gemäß Abs. 1 nicht vorhanden sein, wenn ein Aufenthalt von Arbeitnehmern zwischen bewegten Schienenfahrzeugen und Teilen der Umgebung außerhalb von Arbeitsstätten nicht vorgesehen ist.

Bedienungsraum

§ 7. (1) In Bereichen, in denen Tätigkeiten an Schienenfahrzeugen entlang des Gleises, beispielsweise Kuppeln oder Fahrzeugprüfungen, oder damit zusammenhängende Tätigkeiten, beispielsweise Hemmschuhlegen oder Weichenstellen, durchgeführt werden, muß ein Bedienungsraum vorhanden sein.

(2) Der Abstand der äußeren Begrenzung des Bedienungsraumes von bewegten Schienenfahrzeugen muß bei Haupt- und Nebenbahnen sowie deren Anschlußbahnen mindestens 0,8 m betragen. Die Höhe des Bedienungsraumes muß mindestens 2,0 m über der jeweiligen Standfläche betragen.

(3) Die Standfläche des Bedienungsraumes muß auf der Höhe der Schwellenoberkante angeordnet sein. Bei eingedeckten Gleisen muß die Standfläche auf der Höhe der Schienenoberkante angeordnet sein. Diese Bestimmungen gelten nicht bei Bahnsteigen und Laderampen.

(4) Die Standfläche des Bedienungsraumes muß aus feinem, nicht rolligem Material hergestellt oder geeignet befestigt sein.

(5) An der Grenze des Gefahrenraumes von Gleisen mit Geschwindigkeiten von mehr als 160 km/h muß zum angrenzenden Bedienungsraum des Nachbargleises eine Absperreinrichtung mit Unterbrechungen vorhanden sein, beispielsweise Sicherheitsbügel.

(6) Einbauten im Bedienungsraum dürfen nur vorhanden sein,

1. wenn und soweit dies technisch erforderlich ist oder
2. wenn
 - a) diese Einbauten dem Betrieb dienen und
 - b) der Abstand von bewegten Schienenfahrzeugen mindestens 0,7 m beträgt oder
3. wenn
 - a) diese Einbauten dem Betrieb dienen,
 - b) der Abstand von bewegten Schienenfahrzeugen mindestens 0,6 m beträgt,
 - c) vorgesorgt ist, daß für die mit den Tätigkeiten an Schienenfahrzeugen zusammenhängenden Tätigkeiten die Geschwindigkeit dieser Schienenfahrzeuge auf höchstens 10 km/h beschränkt ist, und
 - d) vorgesorgt ist, daß im Bereich der Einbauten kein Abspringen von bewegten Schienenfahrzeugen erfolgt.

(7) Müssen Signale als Gefahrenstellen gekennzeichnet sein, so darf das Signalbild dadurch nicht verändert werden.

Sonderbestimmungen für Tunnel

§ 8. (1) In Tunneln müssen entlang der Tunnelwände durchgehende Randwege vorhanden sein. Bei eingleisigen Tunneln genügt ein durchgehender Randweg. Neben jedem Randweg muß an der Tunnelwand ein Handlauf vorhanden sein.

(2) In Tunneln mit einer Länge von mehr als 100 m müssen Rettungsnischen vorhanden sein. Der Abstand zwischen zwei Rettungsnischen darf höchstens 50 m betragen.

(3) Rettungsnischen müssen einander gegenüberliegend in jeder Tunnelwand angeordnet sein. Bei eingleisigen Tunneln genügen Rettungsnischen auf der Seite des Randweges.

(4) Bei der Größe der Standfläche in der Rettungsnische muß berücksichtigt sein

1. die Anzahl der bei Arbeitsvorgängen im Tunnel gemeinsam tätigen Arbeitnehmer, die die Rettungsnische gleichzeitig benützen müssen,
2. der zusätzliche Platzbedarf für die von den Arbeitnehmern mitgeführten Arbeitsmittel und Arbeitsstoffe,
3. der Platzbedarf für Einbauten in der Rettungsnische sowie
4. die von vorbeifahrenden Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren für die Arbeitnehmer in der Rettungsnische.

(5) Tunnel mit einer Länge von mehr als 100 m müssen beleuchtbar sein, wobei insbesondere vorzusehen ist:

1. Bei jeder Rettungsnische muß eine Leuchte als Orientierungshilfe angebracht sein.
2. Bei den Tunnelportalen sowie in ausreichender Anzahl im Tunnel müssen bei Dunkelheit aus beiden Richtungen sichtbare Leuchttaster zum Einschalten der Leuchten gemäß Z 1 angebracht sein.

(6) In Tunneln mit einer Länge von mehr als 300 m müssen ortsfeste Anschlußmöglichkeiten für elektrisch betriebene Arbeitsmittel vorhanden sein. Der Abstand zwischen den Anschlußmöglichkeiten

muß so gering sein, daß Gefährdungen von Arbeitnehmern oder Erschwernisse der Arbeitsvorgänge bei der Verwendung elektrisch betriebener Arbeitsmittel vermieden werden.

(7) In Tunneln mit einer Länge von mehr als 100 m müssen im Bereich der Tunnelportale sowie in ausreichender Anzahl in den Rettungsnischen Fernsprecheinrichtungen vorhanden sein. Bei zwei- oder mehrgleisigen Tunneln müssen Fernsprecheinrichtungen in einander gegenüberliegenden Rettungsnischen angeordnet sein. Besonders wichtige Meldungen, beispielsweise Notrufe, müssen vorrangig übermittelt werden können. Anstelle von Fernsprecheinrichtungen können auch diesen gleichwertige Einrichtungen vorhanden sein.

(8) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis Abs. 4 gelten nicht für Straßenbahnen, wenn ein durchgehender Sicherheitsraum vorhanden ist.

(9) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis Abs. 8 gelten auch für tunnelähnliche Bauwerke, beispielsweise Kreuzungsbauwerke.

Gleisenden

§ 9. Gleisenden müssen so gestaltet sein, daß durch ein Entrollen von Schienenfahrzeugen über das Gleisende hinaus Arbeitnehmer nicht gefährdet werden können.

Laderampen

§ 10. (1) Laderampen müssen möglichst nahe beim Gleis angeordnet sein.

(2) Laderampen müssen mit anschließenden Bedienungsräumen durch Abgänge verbunden sein.

Beleuchtungseinrichtungen

§ 11. Beleuchtungseinrichtungen müssen so angeordnet und ausgeführt sein, daß keine Blendung erfolgt und eine Verwechslung mit Signalen ausgeschlossen ist.

Kreuzungen mit anderen schienengebundenen Transporteinrichtungen

§ 12. Bei schienengleichen Kreuzungen von Gleisen mit Fahrbahnen anderer schienengebundener Transporteinrichtungen, beispielsweise Krane oder Schiebebühnen, müssen Einrichtungen gegen ein gleichzeitiges Befahren der Kreuzung vorhanden sein.

3. Abschnitt

Schlußbestimmungen

Übergangsbestimmungen

§ 13. (1) Die Bestimmungen der § 5 Abs. 1 erster Satz, Abs. 2, Abs. 3 zweiter und dritter Satz und Abs. 4, § 6 Abs. 1 und Abs. 2 erster Satz, § 7 Abs. 6 sowie § 8 gelten nicht für Verkehrswege und Arbeitsplätze im Bereich von Gleisen, für die vor dem 1. Juli 2000 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, erteilt wurde. Dies gilt nicht für jene Bestimmungen, denen die genehmigte Ausführung bereits entspricht.

(2) Bei Verkehrswegen und Arbeitsplätzen im Bereich von Gleisen, für die vor dem 1. Juli 2000 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, erteilt wurde und deren Ausführung in Abs. 1 angeführten Bestimmungen nicht entspricht, hat der Arbeitgeber durch andere Maßnahmen zu gewährleisten, daß für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer der gleiche Schutz erreicht wird wie bei Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung.

(3) Werden unter Abs. 1 erfaßte Teile von Verkehrswegen oder Arbeitsplätzen im Bereich von Gleisen erneuert oder verändert, so ist die Erneuerung oder Veränderung dieser Teile entsprechend den Bestimmungen dieser Verordnung vorzunehmen.

(4) Abweichend von Abs. 3 dürfen bei Verkehrswegen und Arbeitsplätzen im Bereich von Gleisen, für die vor dem 1. Juli 2000 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, erteilt wurde, Einbauten in den Bedienungsraum erfolgen, wenn

1. diese Einbauten dem Betrieb dienen,
2. der Abstand von bewegten Schienenfahrzeugen mindestens 0,5 m beträgt,
3. vorgesorgt ist, daß für die mit den Tätigkeiten an Schienenfahrzeugen zusammenhängenden Tätigkeiten die Geschwindigkeit dieser Schienenfahrzeuge auf höchstens 10 km/h beschränkt ist, und
4. vorgesorgt ist, daß im Bereich der Einbauten kein Abspringen von bewegten Schienenfahrzeugen erfolgt.

(5) In Tunneln, für die vor dem 1. Juli 2000 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, erteilt wurde und die nicht den Bestimmungen des § 8 entsprechen, müssen ab 1. Jänner 2010 entlang der Tunnelwände durchgehende ebene Standflächen vorhanden sein. Bei eingleisigen Tunneln genügt dies auf einer Seite.

(6) In Tunneln mit einer Länge von mehr als 100 m, für die vor dem 1. Juli 2000 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, erteilt wurde und die nicht den Bestimmungen des § 8 entsprechen, gilt ab 1. Jänner 2010:

1. Entlang der ebenen durchgehenden Standflächen gemäß Abs. 5 muß an der Tunnelwand ein Handlauf vorhanden sein.
2. Die Tunnel müssen beleuchtbar sein, wobei in einem Abstand von höchstens 50 m und bei allen Rettungsnischen eine Leuchte als Orientierungshilfe sowie Leuchttaster gemäß § 8 Abs. 5 Z 2 angebracht sein müssen. Dies gilt nicht für Tunnel bis zu einer Länge von 300 m, die durchblickbar sind.

(7) In Tunneln mit einer Länge von mehr als 300 m, für die vor dem 1. Juli 2000 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, erteilt wurde, müssen ab 1. Jänner 2010 ortsfeste Anschlußmöglichkeiten für elektrisch betriebene Arbeitsmittel gemäß § 8 Abs. 6 vorhanden sein.

(8) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis Abs. 7 gelten auch für tunnelähnliche Bauwerke, beispielsweise Kreuzungsbauwerke.

(9) Die Bestimmungen der Abs. 5 bis Abs. 7 gelten nicht für Straßenbahnen.

Inkrafttreten

§ 14. Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 2000 in Kraft.

Einem