

E n t w u r f

Verordnung der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, mit der die Verordnung über den Schutz von ArbeitnehmerInnen im Bereich von Gleisen (Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung - EisbAV) geändert wird

Auf Grund der §§ 3, 4, 6, 7, 8, 14, 20, 24, 33, 37, 60, 61 und 62 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 126/2017, wird verordnet:

Die Verordnung über den Schutz von ArbeitnehmerInnen im Bereich von Gleisen (Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – EisbAV), BGBl. II Nr. 384/1999, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 156/2011, wird wie folgt geändert:

1. Der 4. Abschnitt des Inhaltsverzeichnisses lautet:

„4. Abschnitt Zusatzbestimmungen für Bauarbeiten

- § 25. Betriebsanweisungen für Bauarbeiten
- § 25a. Grundsatzbestimmungen für Bauarbeiten
- § 26. Sicherungsmaßnahmen
- § 26a. Sicherungsmaßnahmen im Tunnel
- § 26b. Sicherungsmaßnahmen für Dritte
- § 27. Einsatz der Sicherheitsaufsicht
- § 28. Aufgaben der Sicherheitsaufsicht
- § 29. Einsatz von Sicherungsposten
- § 30. Aufgaben der Sicherungsposten
- § 31. Ausrüstung der Sicherungsposten
- § 32. Vorbereitung der Bauarbeiten
- § 33. Verhalten bei Bauarbeiten
- § 34. Lagerung von Arbeitsmitteln und Arbeitsstoffen
- § 35. Arbeiten an Weichen
- § 36. Arbeiten in der Nähe des Gefahrenraumes von Gleisen“

2. Der 6. Abschnitt des Inhaltsverzeichnisses lautet:

**„6. Abschnitt
Allgemeine Bestimmungen für Arbeitsmittel**

- § 38. Abnahmeprüfung
- § 39. Wiederkehrende Prüfung
- § 40. Prüfung nach außergewöhnlichen Ereignissen
- § 41. Prüfung nach Aufstellung
- § 41a. Wartungsbücher, Prüfbefunde
- § 42. Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente“

3. In § 4 Abs. 3 ist die Wortfolge „durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet“ durch die Wortfolge „durch gelbe oder gelb-orange Bodenmarkierungen gekennzeichnet“ zu ersetzen.

4. In § 6 Abs. 2 wird als zweiter Satz angefügt:

„Darüber hinaus sind geringfügige Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes in Einzelfällen durch Signale zulässig, soweit der Schutz der Arbeitnehmer/innen gewährleistet bleibt.“

5. In § 23 Abs. 3 ist die Wortfolge „Einrichtung für die Versorgung von Atemluft“ durch die Wortfolge „Einrichtung für die Versorgung mit Atemluft“ zu ersetzen.

6. Nach § 25 wird als § 25a eingefügt:

„Grundsatzbestimmungen für Bauarbeiten

§ 25a. Werden Bauarbeiten in der Nähe des Gefahrenraumes von Gleisen durchgeführt, so ist soweit dies möglich ist ein Eindringen in den Gefahrenraum der Gleise zu verhindern. Soweit dies möglich ist, ist das Eindringen in den Gefahrenraum durch technische Maßnahmen zu verhindern.“

7. § 26 und § 26a lauten:

„Sicherungsmaßnahmen

§ 26. (1) Bei der Festlegung der Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen müssen Arbeitgeber/innen nach Maßgabe des Abs. 2 sicherstellen, dass entweder Fahrten von Schienenfahrzeugen nicht zugelassen werden oder der Gefahrenraum der Gleise vor Fahrten von Schienenfahrzeugen rechtzeitig geräumt wird. Für Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten sind die dafür erforderlichen zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen festzulegen.

(2) Die Sicherungsmaßnahmen sind in folgender Rangordnung zu treffen:

1. Grundsätzlich sind Fahrten von Schienenfahrzeugen bei Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen in diesem Bereich nicht zulässig. Durch technische Maßnahmen im Bereich der Baustelle ist vorzusehen, dass die Gleise von Schienenfahrzeugen nicht befahren werden können.

2. Sind Maßnahmen gemäß Z 1 nicht möglich, so ist durch technische Abhängigkeiten sicherzustellen, dass die Arbeitnehmer/innen auf der Baustelle vor Zulassung der Fahrt eines Schienenfahrzeuges verständigt werden und die Fahrt erst nach erfolgter Zustimmung der Baustelle zugelassen wird.

3. Sind Maßnahmen gemäß Z 1 und Z 2 nicht möglich, so ist durch betriebliche Abhängigkeiten mit technischer Unterstützung sicherzustellen, dass die Arbeitnehmer/innen auf der Baustelle vor Zulassung der Fahrt eines Schienenfahrzeuges verständigt werden und die Fahrt erst nach erfolgter Zustimmung der Baustelle zugelassen wird. Erforderlichenfalls sind zusätzlich organisatorische Maßnahmen, beispielsweise Sicherungsposten, oder betriebliche Maßnahmen, beispielsweise Langsamfahren, vorzusehen.

4. Sind Maßnahmen gemäß Z 1 bis Z 3 nicht möglich, so ist durch technische Einrichtungen vorzusehen, dass die Annäherung eines Schienenfahrzeuges von den Arbeitnehmer/innen rechtzeitig wahrgenommen wird. Erforderlichenfalls sind zusätzlich organisatorische Maßnahmen, beispielsweise Sicherungsposten, oder betriebliche Maßnahmen, beispielsweise Langsamfahren, vorzusehen.

5. Sind Maßnahmen gemäß Z 1 bis Z 4 nicht möglich, so ist durch Sicherungsposten vorzusehen, dass die Annäherung eines Schienenfahrzeuges von den Arbeitnehmer/innen rechtzeitig wahrgenommen wird. Erforderlichenfalls sind zusätzlich betriebliche Maßnahmen, beispielsweise Langsamfahren, vorzusehen.

Sicherungsmaßnahmen im Tunnel

§ 26a. (1) Bei der Festlegung der Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Tunnel müssen Arbeitgeber/innen sicherstellen, dass entweder Fahrten von Schienenfahrzeugen nicht zugelassen werden oder die Gleise im Tunnel vor Fahrten von Schienenfahrzeugen rechtzeitig geräumt sind. Für Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten sind die dafür erforderlichen zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen festzulegen.

(2) Für Bauarbeiten im Tunnel sind die Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen nach Maßgabe der Vorgaben des § 26 Abs. 2 Z 1 bis Z 4 festzulegen.

(3) Sofern Maßnahmen gemäß § 26 Abs. 2 Z 2 bis Z 4 vorgesehen werden ist sicherzustellen, dass Arbeitnehmer/innen bereitgestellte Fahrzeuge oder andere mobile Einrichtungen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen, beispielsweise Mobile Instandhaltungseinheit, rechtzeitig aufsuchen können. In diesem Fall ist die Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge so weit zu beschränken, dass Arbeitnehmer/innen in den bereitgestellten Fahrzeugen oder anderen mobilen Einrichtungen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen nicht gefährdet werden können.

(4) Sind Maßnahmen gemäß Abs. 3 nicht möglich, so ist sicherzustellen, dass Arbeitnehmer/innen Rettungsnischen rechtzeitig aufsuchen können. In diesem Fall ist die Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge auf höchstens 160 km/h zu beschränken.

(5) Sind Maßnahmen gemäß Abs. 3 und Abs. 4 nicht möglich, so ist sicherzustellen, dass die Arbeitnehmer/innen rechtzeitig den Randweg (ebene Standfläche entlang der Tunnelwand) aufsuchen können. In diesem Fall ist die Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge zu beschränken

a) bei zweigleisigen Tunneln bei einer Sperre des Arbeitsgleises und einem Aufenthalt der Arbeitnehmer/innen auf dem Randweg des Arbeitsgleises auf 40 km/h

b) bei eingleisigen Tunneln und einem Abstand zwischen Gleisachse und Tunnelwand von mindestens 2,5 m auf 10 km/h.

(6) In eingleisigen Tunneln, in denen zwischen Gleisachse und Tunnelwand ein Abstand von mindestens 2,5 m nicht vorhanden ist, sind Maßnahmen gemäß Abs. 5 nicht zulässig.

(7) Bei Arbeiten im Tunnel im Arbeitskorb im Bereich der Tunneldecke

a) ist sicherzustellen, dass die Arbeitnehmer/innen die Arbeiten rechtzeitig einstellen können und

b) ist die Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge auf höchstens 80 km/h zu beschränken.

(8) In zweigleisigen Tunneln, in denen zwischen der Gleisachse des Betriebsgleises und der Tunnelwand neben dem Arbeitsgleis ein Abstand von mindestens 7,0 m vorhanden ist, ist abweichend von Abs. 5 lit. a und Abs. 7 lit. b die Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge auf höchstens 100 km/h zu beschränken.“

8. § 36 zweiter Satz entfällt.

9. § 37 Abs. 1 lautet:

„(1) Zur Regelung des Eisenbahnbetriebes auf Haupt- und Nebenbahnen gemäß § 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, sowie Anschlussbahnen gemäß § 7 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, sind abweichend von der Kennzeichnungsverordnung die Signale gemäß Anlage 5 der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung 2008, BGBl. II Nr. 398/2008, zu verwenden.“

10. Die Überschrift zu § 41a lautet:

„Wartungsbücher, Prüfbefunde“.

11. In § 41a wird als Abs. 2 angefügt:

„(2) Für kraftbetriebene Türen in Eisenbahnfahrzeugen ist § 11 Abs. 3a der Arbeitsmittelverordnung anzuwenden.“

12. In § 46 wird als Abs. 14 angefügt:

„(14) Wenn sich Stufen im Inneren eines Zuges befinden, so sind mindestens die erste und die letzte Stufe durch ein gelbes oder gelb-oranges Band mit einer Tiefe von 5 cm zu kennzeichnen, das sich über die gesamte Breite der Stufen erstrecken muss. Die Kennzeichnung ist an der Vorderseite und der Oberseite der Stufenkante anzubringen.“

13. In § 52 wird als Abs. 13 angefügt:

„(13) Die Bestimmungen der §§ 26 und 26a in der Fassung BGBl. xxx treten am xxx in Kraft.“