Versicherungsanstalt
öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau

VAI
Verkehrs - Arbeitsinspektorat

EisbAV

Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
Text und Erläuterungen

Stand 1. Februar 2023

R 3

Blatt – Symbol des Lebens

Die BVAEB fördert und erhält die Gesundheit ihrer Kundinnen und Kunden. Das Blatt, ein Symbol für Leben und gesunde Umwelt, ist die bildhafte Darstellung des Unternehmensziels der BVAEB.

© Marion Camiel

Generaldirektor
Dr. Gerhard Vogel

© Andi Bruckner

Obmann
Dr. Norbert Schnedl

Impressum
Medieneigentümer (Verleger) und Herausgeber: Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau, 1080 Wien
Hersteller: SVD Büromanagement GmbH, 1200 Wien
Auflage: 02/2023, Online-Version

Diese Publikation wurde mit größter Sorgfalt erarbeitet und geprüft, trotzdem kann es zu Druck- oder Satzfehlern kommen. Rechtsansprüche können daraus nicht abgeleitet werden. Informationen nach Artikel 13 und 14 Datenschutz-Grundverordnung betreffend die Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten finden Sie auf unserer Website unter www.bvaeb.at/Datenschutz.

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) ist seit 1. Jänner 2020 der gesetzliche zuständige Sozialversicherungsträger und stellt in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI) als zuständige Aufsichtsbehörde Informationsbroschüren für die Praxis zur Verfügung.

Diese Informationsbroschüren sind sowohl für Arbeitnehmer/innen als auch für Arbeitgeber/innen eine Unterlage für die tägliche Arbeit und zur Gestaltung eines sicheren Arbeitsalltages. Im Mittelpunkt steht dabei die Verhinderung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten.

Die Broschüre gibt den zum Zeitpunkt der Auflage geltenden aktuellen Rechtszustand wieder, wobei neben den gesetzlichen Grundlagen auch die besondere Expertise des VAI und der BVAEB-Unfallversicherung einfließen. Dies trägt nicht nur zum Verständnis von Grundlagen bei, sondern schafft vor allem Planungssicherheit und Rechtssicherheit bei der Festlegung von Maßnahmen.

Das VAI und die BVAEB-Unfallversicherung freuen sich, mit dieser Broschüre einen Beitrag zur Sicherheit im beruflichen Alltag und zu Ihrer Gesundheit leisten zu können.

Dr. Reinhart Kuntner
Leiter Verkehrs-Arbeitsinspektorat

Dr. Gerhard Vogel
Generaldirektor
Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau

Überblick zur vorliegenden Broschüre

Die vorliegende Broschüre ist die insgesamt **dreizehnte Auflage** zur Vorstellung und Erläuterung der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV).

Die EisbAV ist eine **zusammenfassende Regelung** der Arbeitnehmer/innenschutzbestimmungen für den **Gefahrenraum der Gleise**, ergänzend zu den allgemeinen Arbeitnehmer/innenschutzbestimmungen. Erste diesbezügliche Regelungen wurden im Jahr 1999 (mit Wirksamkeit 1. Jänner 2000) über Verkehrswege und Arbeitsplätze im Bereich von Gleisen erlassen, in den folgenden Jahren wurden in mehreren Schritten Schutzbestimmungen für andere Bereiche ergänzt:

- Am 1. Jänner 2000 (BGBl II Nr 384/1999) traten die Regelungen über **Verkehrswege** und **Arbeitsplätze** im Bereich von Gleisen (1. und 2. Abschnitt der EisbAV) in Kraft.

- Ebenfalls am 1. Jänner 2000 (BGBl II Nr 444/1999) traten die Regelungen über **Arbeitsvorgänge** und **Bauarbeiten** (3. und 4. Abschnitt der EisbAV) in Kraft.

- Mit Ablauf des 13. Februar 2004 (BGBl II Nr 80/2004) traten die Regelungen über die **Kennzeichnung** (5. Abschnitt der EisbAV) in Kraft.

- Am 1. Jänner 2005 (BGBl II Nr 505/2004) traten die Regelungen über **Arbeitsmittel** (6. und 7. Abschnitt der EisbAV) in Kraft.

- Mit Ablauf des 29. Dezember 2006 (BGBl II Nr 536/2006) traten die Neuregelungen über **Tunnel** und **Bauarbeiten im Tunnel** (§§ 8 und 26a EisbAV) in Kraft.

- Mit Ablauf des 15. Oktober 2007 (BGBl II Nr 281/2007) traten die Regelungen des § 26b über **Sicherungsmaßnahmen für Dritte bei Bauarbeiten** in Kraft, die Regelungen über den Nachweis der **Fachkenntnisse** (8. Abschnitt der EisbAV) traten am 1. Jänner 2008 in Kraft.

- Mit Ablauf des 30. Juni 2009 (BGBl II Nr 208/2009) traten die Regelungen des § 26b Abs 8 EisbAV über **Bauarbeiten in Tunneln mit Hochleistungsstrecken-Querschnitt** in Kraft und wurden die Regelungen über den Nachweis der **Fachkenntnisse** für Betriebsleiter auf Anschlussbahnen auf Betriebsleiter von Haupt- und Nebenbahnen sowie Straßenbahnen ausgedehnt (BGBl II Nr 208/2009).

- Mit Ablauf des 11. Mai 2011 (BGBl II Nr 156/2011) traten die Regelungen des § 26a Abs 3 und Abs 4 (Neureihung der Sicherungsmaßnahmen für **Bauarbeiten in Tunneln**), der §§ 38 Abs 5, 39 Abs 4, 40 Abs 3 und 41 Abs 4 (Klarstellungen für **Prüfpflichten** im Eisenbahnbereich), des § 41a (Wartungsbücher) und die Neufassung des § 50 (Praxiszeit vor der Prüfung zur **Sicherungsaufsicht**) in Kraft (BGBl II Nr 156/2011).

- Am 1. Jänner 2012 (BGBl II Nr 156/2011) traten die Regelungen des § 37a über die **Kennzeichnung** von Hindernissen und Gefahrenstellen im Gleisbereich in Kraft (BGBl II Nr 156/2011).

- Am 1. Juli 2012 (BGBl II Nr 215/2012) traten die Änderungen der §§ 1 und 53 in Kraft, mit denen der Geltungsbereich der EisbAV an das **2. Stabilitätsgesetz** (BGBl I Nr 35/2012) angepasst wurde.

- Am 5. Juli 2019 (BGBl II Nr 184/2019) traten ergänzende Regelungen über den **seitlichen Sicherheitsabstand**, über die **Gefahrenkennzeichnung** für Verkehrswege und in Schienenfahrzeugen, über Maßnahmen nach Zwischenfällen mit erhöhter arbeitsbedingter **psychischer Fehlbeanspruchung** sowie über die Aufbewahrungspflicht von **Prüfbefunden** in Kraft.

- Am 1. Jänner 2021 (BGBl II Nr 184/2019) treten Neuregelungen über Sicherungsmaßnahmen für **Bauarbeiten** im Gefahrenraum der Gleise (§ 26) und für Bauarbeiten im Tunnel (§ 26a) nach dem dreiteiligen Konzept „Sperren – Sichern – Warnen“ in Kraft.

- Am 18. November 2020 (BGBl II Nr 483/2020) wurde festgelegt, dass die Umsetzung der Neuregelungen über Sicherungsmaßnahmen für **Bauarbeiten** im Gefahrenraum der Gleise (§ 26) und für Bauarbeiten im Tunnel (§ 26a) bis 1. Juni 2021 erfolgen muss. Ergänzend dazu wurden die erforderlichen Verweise an die EisbAV-Novelle 2019 angepasst.

Das vorliegende Merkblatt soll die Anwender der Eisenbahn- ArbeitnehmerInnenschutzverordnung unterstützen. Die Erläuterungen zum Verordnungstext enthalten insbesondere Hinweise auf Sicherheitsstandards in eisenbahnrechtlichen Vorschriften und auf Bestimmungen anderer Regelungen des Eisenbahnrechts und Arbeitnehmer/innenschutzrechts sowie Beispiele für die praktische Umsetzung der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung. Damit soll sichergestellt werden, dass Arbeitgeber/innen, Arbeitnehmer/innen, Behörden, Belegschaftsorganen, Interessensvertretungen sowie weiteren Beteiligten und Interessierten eine entsprechende Unterstützung bei der Umsetzung des Arbeitnehmer/innenschutzes zur Verfügung steht.

Die erste Auflage dieses Merkblattes wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Frühjahr 2000 – kurz nach dem Inkrafttreten des ersten Teiles der Eisenbahn- ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – erstellt. Die vorliegende dreizehnte Auflage berücksichtigt alle Änderungen und Erfahrungen der letzten Jahre und bietet den Stand 1. Jänner 2023 an.

Verzeichnis der Abkürzungen

AAV	Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung
Abs	Absatz
AkkG	Akkreditierungsgesetz
AM-VO	Arbeitsmittelverordnung
ArbIG	Arbeitsinspektionsgesetz
ASchG	Bundesgesetz über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit (ArbeitnehmerInnenschutzgesetz)
AStV	Arbeitsstättenverordnung
AVO Verkehr	Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr
BauKG	Bauarbeitenkoordinationsgesetz
BauV	Bauarbeiterschutzverordnung
Betra	Betriebs- und Bauanweisung (Baustelle)
BGBl	Bundesgesetzblatt
bzw	beziehungsweise
ca	circa
DOK-VO	Verordnung über Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (Deutschland)
EisbAV	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung
EisbG	Eisenbahngesetz
EisbKrV	Eisenbahnkreuzungsverordnung
EisbVO	Eisenbahnverordnung
EN	Europäische Norm
Erl	Erläuterung
FK-V	Fachkenntnis-Nachweisverordnung
idF	in der Fassung
iSd	im Sinne des
iVm	in Verbindung mit
KennV	Kennzeichnungsverordnung
Nr	Nummer
ÖBB 40	Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz der Österreichischen Bundesbahnen
ÖNORM	Österreichische Norm
PB 40	Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz Privatbahnen
Pkt	Punkt
PSA-V	Verordnung Persönliche Schutzausrüstung
RIV	Übereinkommen über die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr
SchLV	Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung
SOK	Schienenoberkante

Strab 40	Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz Straßenbahnen
StrabVO	Straßenbahnverordnung
StVO	Straßenverkehrsordnung
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
TSI LOC&PAS	Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union
TSI NOI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“
TSI PRM	Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
TSI WAG	Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz
usw	und so weiter
vgl	vergleiche
VOLV	Verordnung Lärm und Vibrationen
zB	zum Beispiel
Z	Ziffer

Verordnung

über den Schutz von Arbeitnehmer/innen

im Bereich von Gleisen

Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung

EisbAV

Stand: 1. Jänner 2021

BGBl II Nr 384/1999 in der Fassung BGBl II Nr 444/1999,
BGBl II Nr 80/2004, BGBl II Nr 505/2004, BGBl II Nr 536/2006,
BGBl II Nr 281/2007, BGBl II Nr 208/2009, BGBl II 156/2011,
BGBl II Nr 215/2012, BGBl II Nr 184/2019, BGBl II Nr 483/2020,
BGBl II Nr 471/2021

Auf Grund der §§ 3, 4, 5, 6, 7, 8, 14, 17, 18 Z 1, 20, 21, 24, 33,
34 Abs 2 und Abs 5, 37, 39 Abs 1 und Abs 3, 60, 61, 62, 63 Abs 1 und Abs 2,
66, 69 Abs 2, 71 und 131 Abs 9 letzter Satz des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes,
BGBl Nr 450/1994, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl I Nr 100/2018,
wird verordnet:

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt – Allgemeine Bestimmungen 13

§ 1. Geltungsbereich 13
§ 2. Gefahrenraum 18

2. Abschnitt – Verkehrswege und Arbeitsplätze im Bereich von Gleisen 21

§ 3. Verkehrswege 21
§ 4. Verkehrswege für Schienenfahrzeuge 24
§ 5. Sicherheitsraum 27
§ 6. Seitlicher Sicherheitsabstand 30
§ 7. Bedienungsraum 34
§ 8. Sonderbestimmungen für Tunnel 38
§ 9. Gleisenden 43
§ 10. Laderampen 43
§ 11. Beleuchtungseinrichtungen 44
§ 12. Kreuzungen mit anderen schienengebundenen Transporteinrichtungen 45

3. Abschnitt – Arbeitsvorgänge 46

§ 13. Betriebsanweisungen 46
§ 14. Allgemeine Bestimmungen über das Verhalten im Gefahrenraum von Gleisen 50
§ 15. Bewegen von Schienenfahrzeugen 52
§ 16. Kuppeln 55
§ 17. Verhalten auf Schienenfahrzeugen während der Fahrt 57
§ 18. Aufstellen und Sichern von Schienenfahrzeugen 59
§ 19. Be- und Entladen von Schienenfahrzeugen 61
§ 20. Benutzung von Drehscheiben und Schiebebühnen 63
§ 21. Bewachung von schienengleichen Eisenbahnübergängen 64
§ 22. Persönliche Schutzausrüstung und Arbeitskleidung 64
§ 23. Ausrüstung mit Arbeitsmitteln 66
§ 24. Einsatz von Arbeitnehmern 67

4. Abschnitt – Zusatzbestimmungen für Bauarbeiten 71

§ 25. Betriebsanweisungen für Bauarbeiten 71
§ 25a. Grundsatzbestimmungen für Bauarbeiten 78
§ 26. Sicherungsmaßnahmen 79
§ 26a. Sicherungsmaßnahmen im Tunnel 88
§ 26b. Sicherungsmaßnahmen für Dritte 95
§ 27. Einsatz der Sicherungsaufsicht 96
§ 28. Aufgaben der Sicherungsaufsicht 97
§ 29. Einsatz von Sicherungsposten 98
§ 30. Aufgaben der Sicherungsposten 98
§ 31. Ausrüstung der Sicherungsposten 99
§ 32. Vorbereitung der Bauarbeiten 100
§ 33. Verhalten bei Bauarbeiten 102
§ 34. Lagerung von Arbeitsmitteln und Arbeitsstoffen 103
§ 35. Arbeiten an Weichen 104
§ 36. Arbeiten in der Nähe des Gefahrenraumes von Gleisen 104

5. Abschnitt – Kennzeichnung 105

§ 37. Signale 105
§ 37a. Kennzeichnung von Hindernissen und Gefahrenstellen 105

6. Abschnitt – Allgemeine Bestimmungen für Arbeitsmittel 109

§ 38. Abnahmeprüfung 109
§ 39. Wiederkehrende Prüfung 112
§ 40. Prüfung nach außergewöhnlichen Ereignissen 117
§ 41. Prüfung nach Aufstellung 119
§ 41a. Wartungsbücher, Prüfbefunde 121
§ 42. Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente 122

7. Abschnitt – Beschaffenheit von Arbeitsmitteln 123

§ 43. Drehscheiben und Schiebebühnen 123
§ 44. Seil- und Kettenzuganlagen 123
§ 45. Hemmschuhe 124
§ 46. Schienenfahrzeuge 125
§ 47. Führerstände von Triebfahrzeugen und Steuerwagen 137

8. Abschnitt – Nachweis der Fachkenntnisse 141

§ 48. Beschäftigung der Arbeitnehmer mit Fachkenntnissen 141
§ 49. Fachkenntnisausbildung 142
§ 50. Ausbildungsteilnahme 142
§ 51. Ermächtigung von Ausbildungseinrichtungen 143

9. Abschnitt – Schlussbestimmungen 144

§ 52. Übergangsbestimmungen 144
§ 53. Inkrafttreten 148

Anhänge 151

Anhang 1: Fachkenntnisse Ausbildungsgebiet Sicherungsposten 151
Anhang 2: Fachkenntnisse Ausbildungsgebiet Sicherungsaufsicht 152
Anhang 3: Fachkenntnisse Ausbildungsgebiet Betriebsleiter 153

Anlagen 154

1. Abschnitt – Allgemeine Bestimmungen

Geltungsbereich

§ 1. **(1) Diese Verordnung gilt für Arbeitsstätten, auswärtige Arbeitsstellen und Baustellen von Eisenbahnunternehmen im Sinn des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60, im Bereich von Gleisen von Haupt- und Nebenbahnen, Straßenbahnen und Anschlussbahnen gemäß § 1 des Eisenbahngesetzes.**

1. Die Bestimmungen der EisbAV richten sich an Arbeitgeber/innen (Eisenbahnunternehmen). Arbeitgeber/innen sind verpflichtet, den Arbeitnehmer/innen entsprechende schriftliche Betriebsanweisungen und sonstige Anweisungen zur Verfügung zu stellen (vgl insbesondere § 14 Abs 5 ASchG, §§ 4 und 5 AM-VO, §§ 13 und 25 EisbAV).

2. Die „ÖBB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz“ der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB 40) ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung des Arbeitgebers (Österreichische Bundesbahnen) und regelt das Verhalten der Arbeitnehmer/innen im Bereich von Gleisen.

3. Die „ÖBB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz“ der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB 40) ist bei der Mitbenützung der Schieneninfrastruktur und bei der Ausübung von Zugangsrechten bei der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 8 ASchG zu beachten.

4. Die „PB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz Privatbahnen“ (PB 40) ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung der Arbeitgeber/innen (Gemeinsame Festlegung der österreichischen Privatbahnunternehmen) und regelt das Verhalten der Arbeitnehmer/innen im Bereich von Gleisen.

5. Die „PB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz Privatbahnen“ (PB 40) ist bei der Mitbenützung der Schieneninfrastruktur und bei der Ausübung von Zugangsrechten bei Privatbahnen gemäß § 8 ASchG zu beachten.

6. Die „Strab 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz Straßenbahnen“ (Strab 40) ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung der Arbeitgeber/innen (Gemeinsame Festlegung der österreichischen Straßenbahnunternehmen) und regelt das Verhalten der Arbeitnehmer/innen im Bereich von Gleisen.

(2) Die Bestimmungen der Arbeitsstättenverordnung, BGBl II Nr 368/1998, gelten soweit diese Verordnung keine Abweichungen festlegt.

Die AStV wird durch die EisbAV im Bereich von Gleisen nicht außer Kraft gesetzt. Die EisbAV trifft jedoch ergänzende und abweichende Regelungen zur AStV für den Bereich von Gleisen.

(3) Für Bauarbeiten von Eisenbahnunternehmen im Sinn des Eisenbahngesetzes im Bereich von Gleisen von Haupt- und Nebenbahnen, Straßenbahnen und Anschlussbahnen gemäß § 1 des Eisenbahngesetzes gelten die Bestimmungen der Bauarbeiterschutzverordnung, BGBl Nr 340/1994, und die Bestimmungen des 3. Abschnittes dieser Verordnung, soweit der 4. Abschnitt dieser Verordnung keine Abweichungen vorsieht.

1. Die BauV wird durch die EisbAV im Bereich von Gleisen nicht außer Kraft gesetzt. Die EisbAV trifft jedoch ergänzende und abweichende Regelungen zur BauV für den Bereich von Gleisen.

2. Gemäß § 108 Abs 1 erster Satz BauV sind Bau- und Erhaltungsarbeiten im Bereich von Gleisen von in Betrieb befindlichen Eisenbahnen unter Bedachtnahme auf die besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes auszuführen.

(4) Die Bestimmungen des Anhangs 3 (Handzeichen) der Kennzeichnungsverordnung, BGBl II Nr 101/1997, gelten soweit der 5. Abschnitt dieser Verordnung keine Abweichungen vorsieht.

Gemäß § 37 EisbAV sind zur Regelung des Eisenbahnbetriebes auf Haupt- und Nebenbahnen gemäß § 4 EisbG sowie Anschlussbahnen gemäß § 7 EisbG abweichend von der Kennzeichnungsverordnung die Signale gemäß Anlage 5 EisbBBV zu verwenden.

(5) Die Bestimmungen der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, gelten soweit diese Verordnung keine Abweichungen festlegt.

Ergänzend zur AM-VO sind einige Regelungen für die Benutzung und für die Beschaffenheit von Arbeitsmitteln im Eisenbahnbereich erforderlich, beispielsweise ergänzende Prüfpflichten für Arbeitsmittel im Eisenbahnbereich gemäß §§ 38 bis 41a EisbAV zusätzlich zu den Bestimmungen der §§ 6 bis 11 AM-VO.

(6) Der 7. Abschnitt dieser Verordnung ist nicht anzuwenden auf Arbeitsmittel, die nach den im Anhang A angeführten Vorschriften der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, in Verkehr gebracht wurden oder nach den im Anhang B angeführten Vorschriften der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, aufgestellt wurden oder betrieben werden.

1. Vorschriften über Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen (Inverkehrbringen von Arbeitsmitteln) nach Anhang A der AM-VO sind:

   - Niederspannungsgeräte-Verordnung 1993 – NspGV 1993, BGBl Nr 44/1994
   - Maschinen-Sicherheitsverordnung – MSV, BGBl Nr 306/1994
   - Flurförderzeuge-Sicherheitsverordnung – FSV, BGBl Nr 307/1994
   - Schutzaufbauten-Sicherheitsverordnung – SSV, BGBl Nr 308/1994
   - Einfache Druckbehälter-Verordnung, BGBl 388/1994
   - Gasgeräte-Sicherheitsverordnung – GSV, BGBl Nr 430/1994
   - Niederspannungsgeräte-Verordnung 1995 – NspGV 1995, BGBl Nr 51/1995
   - II. Abschnitt der Aufzüge-Sicherheitsverordnung 1996 – ASV 1996, BGBl Nr 780/1996
   - Versandbehälterverordnung 1996, BGBl Nr 368/1996
   - Medizinproduktegesetz – MPG, BGBl Nr 657/1996
   - Druckgeräteverordnung – DGVO, BGBl II Nr 426/1999
   - Ortsbewegliche Druckgeräteverordnung (ODGVO), BGBl II Nr 291/2001
   - Versandbehälterverordnung 2002 (VBV 2002), BGBl II Nr 202/2002
   - Aufzüge-Sicherheitsverordnung 2008 – ASV 2008, BGBl II Nr 274/2008
   - Maschinen-Sicherheitsverordnung 2010 – MSV 2010, BGBl II Nr 298/2008

2. Vorschriften über Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen (Aufstellung und Betrieb von Arbeitsmitteln) nach Anhang B der AM-VO sind:

   - Verordnung über die Aufstellung und den Betrieb von Dampfkesseln – ABV, BGBl Nr 353/1995
   - Druckbehälter-Aufstellungs-Verordnung – DBA-VO, BGBl II Nr 361/1998

(6a) Die Bestimmungen des 4. Abschnitts der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, sowie die Bestimmungen des 7. Abschnitts dieser Verordnung gelten für Schienenfahrzeuge, soweit europäische eisenbahnrechtliche Vorschriften diesen Bestimmungen nicht entgegen stehen.

1. Europäische eisenbahnrechtliche Vorschriften, die den Bestimmungen entgegenstehen können, sind insbesondere Verordnungen und Entscheidungen der Europäischen Union, beispielsweise Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI).

2. Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) legen Eigenschaften fest, die Teilsysteme der Eisenbahnen aufweisen müssen, um ein durchgängig nutzbares Eisenbahnsystem zu erhalten.

3. Die TSI LOC&PAS (Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union) regelt Anforderungen an Verbrennungs-Triebzüge und/oder elektrische Triebzüge, Verbrennungs-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge, Reisezugwagen sowie mobile Ausrüstungen für den Bau und die Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen.

4. Die TSI WAG (Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union) regelt Anforderungen an Güterwagen und Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen („Rollende Landstraße“).

5. Die TSI NOI (Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“) regelt Lärmgrenzwerte für Eisenbahnfahrzeuge im Anwendungsbereich der TSI LOC&PAS und der TSI WAG.

6. Die TSI PRM (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) regelt Anforderungen an Eisenbahnfahrzeuge für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

7. Die TSI LOC&PAS, TSI WAG, TSI NOI und TSI PRM gelten nicht für nicht vernetzte Nebenbahnen, Straßenbahnen und Anschlussbahnen.

(7) Die Bestimmungen der Fachkenntnisnachweis-Verordnung, BGBl II Nr 13/2007, gelten soweit diese Verordnung keine Abweich-ungen festlegt.

Die EisbAV trifft nur ergänzende Regelungen zur FK-V für den Gefahrenraum der Gleise.

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

(9) Arbeitgeber/innen sind verpflichtet, entsprechend den Vorschriften des Eisenbahngesetzes, BGBl Nr 60/1957, und den Durchführungsverordnungen zum Eisenbahngesetz sowie entsprechend den für sie geltenden behördlichen Vorschreibungen

a) Arbeitsstätten, auswärtige Arbeitsstellen und Baustellen einzurichten und zu betreiben,

b) geeignete Arbeitsmittel zur Verfügung zu stellen oder diese zweckentsprechend anzupassen,

c) Arbeitsplätze einzurichten, zu gestalten und zu erhalten,

d) Arbeitsverfahren, Arbeitsvorgänge und Bauarbeiten vorzubereiten, zu gestalten, durchzuführen und zu beaufsichtigen,

e) Arbeitsaufgaben und die Art der Tätigkeiten, die Arbeitsumgebung, die Arbeitsabläufe sowie die Arbeitsorganisation entsprechend zu gestalten sowie

f) für die erforderliche Ausbildung und Unterweisung der Arbeitnehmer/innen zu sorgen,

soweit dadurch der Schutz der Arbeitnehmer/innen berührt wird. Dabei bleiben die Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes und der Durchführungsverordnungen zum ArbeitnehmerInnenschutzgesetz unberührt, soweit diese Verordnung keine Abweichungen festlegt.

1. Im Bereich des Eisenbahnwesens sind Schutzziele der öffentlichen Sicherheit (geregelt im EisbG und den diesbezüglichen Durchführungsverordnungen) und Schutzziele des Arbeitnehmer/innenschutzes (geregelt im ASchG und den diesbezüglichen Durchführungsverordnungen) regelmäßig eng miteinander verknüpft. In weiten Bereichen bestehen hier gemeinsame Schutzziele, die gleichzeitig sowohl den Interessen der öffentlichen Sicherheit als auch Interessen des Arbeitnehmer/innenschutzes dienen.

2. Im Interesse eines übersichtlichen Regelungswesens und einer Reduzierung des Umfangs der Regelungen wäre es nicht zielführend, Sicherheitsvorschriften aus dem Eisenbahnbereich, die auch Schutzzielen des Arbeitnehmer/innenschutzes dienen, ein weiteres Mal als Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften zu formulieren (also gleichsam im Arbeitnehmer/innenschutzrecht formal zu „wiederholen“). Andererseits müssen die Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften alle erforderlichen Schutzziele umfassen. Es erfolgt daher zur Verwaltungsvereinfachung ein einfacher allgemeiner Verweis darauf, dass die angeführten Sicherheitsvorschriften aus dem Eisenbahnbereich (EisbG, dazu erlassene Verordnungen, behördliche Vorschreibungen) auch aus der Sicht des Arbeitnehmer/innenschutzes einzuhalten sind.

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.

1. Gemäß § 34 Abs 2 Z 1 ASchG ist bei der Aufstellung von Arbeitsmitteln insbesondere darauf zu achten, dass ausreichend Raum zwischen ihren mobilen Bauteilen und festen oder mobilen Bauteilen in ihrer Umgebung vorhanden ist.

2. In der „ÖBB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz“ der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB 40) wird der Abstand der seitlichen Begrenzung des Gefahrenraumes von der Gleisachse wie folgt festgelegt:

   bis 80 km/h: .....2,0 m
   bis 100 km/h: .....2,1 m
   bis 120 km/h: .....2,2 m
   bis 140 km/h: .....2,3 m
   bis 160 km/h: .....2,5 m
   bis 250 km/h: .....3,0 m

3. Im Regelwerk RW 01.06 Bahnhofsquerschnitte der Österreichischen Bundesbahnen wird die Begrenzung zum Aufenthaltsbereich für einen sicheren Aufenthalt von Personen (Reisende, Arbeitnehmer/innen) auf Bahnsteigen während der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen wie folgt festgelegt:

bis 80 km/h: .....2,20 m
81 bis 100 km/h: .....2,30 m
101 bis 120 km/h: .....2,40 m
121 bis 160 km/h: .....2,50 m
161 bis 200 km/h: .....3,00 m
201 bis 230 km/h: .....3,20 m

Bei Geschwindigkeiten über 160 km/h bis 230 km/h sind darüber hinaus zusätzliche bauliche Maßnahmen erforderlich.

4. Soweit der Aufenthaltsbereich für einen sicheren Aufenthalt von Personen auf Bahnsteigen während der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen gemäß Regelwerk RW 01.06 Bahnhofsquerschnitte der Österreichischen Bundesbahnen gekennzeichnet ist, sind die diesbezüglichen Abstände auch von den Arbeitnehmer/innen einzuhalten.

5. Gemäß § 20 Abs 3 EisbBBV sind auf Bahnsteigen mit befestigter Oberfläche, sofern dies von der Breite her möglich ist, die bei der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen freizuhaltenden Flächen zu kennzeichnen.

6. Die oben angeführten Werte berücksichtigen nicht Schienenfahrzeuge mit Lademaßüberschreitung.

7. Die oben angeführten Werte werden – da keine anderen Regelungen bestehen – grundsätzlich für die seitliche Begrenzung des Gefahrenraumes bei allen Bahnanlagen von Haupt- und Nebenbahnen sowie deren Anschlussbahnen, einschließlich Schmalspurbahnen, angewendet. Abweichungen auf Grund der örtlichen oder betriebsbedingten Verhältnisse sind unter Vorlage entsprechender Nachweise (beispielsweise Einschränkung auf bestimmte Schienenfahrzeuge) möglich.

8. Der Raum, der von bewegten Schienenfahrzeugen in Anspruch genommen wird, umfasst auch den Raum für Stromabnehmer von elektrisch betriebenen Schienenfahrzeugen. Der Gefahrenraum von Gleisen berücksichtigt jedoch nur jene Gefahren, die aus der Bewegung von Schienenfahrzeugen entstehen. Die von unter Spannung stehenden Fahrleitungen und Stromabnehmern und von möglichen Rückströmen in Fahrschienen ausgehenden Gefahren sowie die erforderlichen Maßnahmen zur Wahrung der elektrotechnischen Sicherheit sind in den elektrotechnischen Vorschriften geregelt.

9. Gemäß § 16 EisbBBV ist der Lichtraum der zu jedem Gleis gehörende, freizuhaltende Raum. Der Lichtraum setzt sich aus dem für die ungehinderte Fahrt der Schienenfahrzeuge erforderlichen Raum und zusätzlichen Räumen für bauliche und betriebliche Zwecke zusammen.

10. Gemäß § 18 Abs 1 StrabVO ist der lichte Raum der zu jedem Gleis gehörende Raum, der für einen sicheren Betrieb der Fahrzeuge von festen und beweglichen Gegenständen freizuhalten ist. Gemäß § 18 Abs 2 StrabVO sind die Umgrenzung des lichten Raumes sowie die lichtraumtechnisch maßgebenden Merkmale der Fahrzeuge und des Gleises so aufeinander abzustimmen, dass es in keinem zulässigen Betriebszustand zu gefährdenden Berührungen zwischen Fahrzeugen und Gegenständen sowie zwischen Fahrzeugen auf benachbarten Gleisen kommen kann.

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.

1. Verkehrswege sind alle Flächen (einschließlich Stiegen und Rampen) in Gebäuden oder im Freien, die von Arbeitnehmer/innen im Rahmen ihrer Arbeit begangen oder befahren werden.

2. Herannahende Schienenfahrzeuge können optisch (beispielsweise Spitzensignal) oder akustisch (beispielsweise Abgabe des Signals „Achtung" durch den Triebfahrzeugführer) wahrgenommen werden.

3. Optisch wahrgenommen werden können herannahende Schienenfahrzeuge beispielsweise durch das Signal gemäß Anlage 5 Z 28 EisbBBV („Spitzensignal") oder durch das Zugsignal Z1 („Spitzensignal") gemäß Anlage 2 Pkt 5 StrabVO.

4. Akustisch wahrgenommen werden können herannahende Schienenfahrzeuge beispielsweise durch das Signal „Achtung" gemäß Anlage 5 Z 25 EisbBBV oder durch Abgabe des Signals Sh 5 („Achtung") gemäß Anlage 2 Pkt 7 StrabVO („Schutzsignale").

5. Die rechtzeitige Wahrnehmung von Schienenfahrzeugen kann beeinträchtigt werden

   - bei hohen Geschwindigkeiten, beispielsweise wenn die Zeit nach dem Erkennen der herannahenden Schienenfahrzeuge nicht dazu ausreicht, sich in Sicherheit zu bringen,
   - durch unübersichtliche örtliche Verhältnisse, beispielsweise Bauwerke, Gebäudeecken,
   - durch geringe Abstände von Zu- und Abgängen, Ausgängen oder Stiegen vom Gleis,
   - durch unsichtiges Wetter,
   - durch hohen Umgebungslärm oder
   - durch abgestellte Fahrzeuge.

6. Einrichtungen zur Vermeidung einer Gefährdung sind beispielsweise Warneinrichtungen wie Signalanlagen, Lichtzeichen oder Läutewerke. Eine Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung allein kann diese Warneinrichtungen nicht ersetzen.

7. Einrichtungen zur Vermeidung einer Gefährdung sind auch die Sicherungseinrichtungen an Eisenbahnkreuzungen und nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen.

8. Verkehrswege sollten grundsätzlich außerhalb des Gefahrenraumes von Gleisen angeordnet werden.

9. Gemäß § 18 Abs 2 EisbBBV sind auf Gleisen mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h schienengleiche Eisenbahnübergänge sowie Übergänge, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen, und schienengleiche Bahnsteigzugänge unzulässig.

10. Auf Grund physikalischer Gegebenheiten nehmen die Unfallfolgen an schienengleichen Eisenbahnübergängen mit höherer Geschwindigkeit auf der Schiene überproportional zu. Aus diesem Grund werden schienengleiche Eisenbahnübergänge ab einer Geschwindigkeit von 160 km/h auf der Schiene überhaupt nicht mehr zugelassen.

11. Gemäß § 86 Abs 1 EisbBBV ist für den Schutz von Bahnbenützenden, die schienengleiche Bahnsteigzugänge überschreiten müssen, zu sorgen. Diese sind vor Gefährdungen durch Fahrten zu schützen.

12. Gemäß § 47a EisbG sind die aus Sicherheitsgründen vorzuschreibenden Bedingungen für die Benützung von nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen vom Eisenbahnunternehmen festzulegen.

13. Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen enthält die örtliche Unterlage Angaben über
    - Zugänglichkeit vom öffentlichen Wegenetz,
    - Wege auf der Anlage zu Arbeitsbereichen und
    - Vorgaben für Arbeitsbereiche auf der Anlage.

    Nähere Festlegungen zu den Inhalten der örtliche Unterlage sind in der Anlage 5a des Dienstbehelfs DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen“ der Österreichischen Bundesbahnen angeführt.

14. Gemäß Anlage 5a, Punkt 2, des Dienstbehelfs DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen“ der Österreichischen Bundesbahnen muss die örtliche Unterlage mindestens beinhalten:

1. Zugänglichkeit vom öffentlichen Wegenetz
   - Betretungsmöglichkeiten (Norden, Süden usw)
   - Zugangstüren (Lärmschutzwand usw)
   - Schlüsselsystem
   - Hindernisse beim Zugang/Abgang zur Anlage
   - Sonstiges (allfällige Besonderheiten)
2. Wege auf der Anlage zu Arbeitsbereichen
   - Hindernisse auf der Anlage
   - sichere Bereiche auf der Anlage (Sicherheitsraum, Bedienungsraum, Rettungsnischen usw)
   - Überqueren von Gleisen (Festlegung von Wegen, Festlegung von Bereichen, wo Gleise nicht überquert werden dürfen, Erfordernis von Schutzmaßnahmen einschließlich Festlegung der Ansprechpartner usw)
   - Beleuchtung (Vorhandensein - ja/nein, Festlegung Ansprechpartner zum Ein- und Ausschalten usw)
   - Sonstiges (allfällige Besonderheiten)
3. Vorgaben für Arbeitsbereiche auf der Anlage
   - sichere Bereiche im Arbeitsbereich (Sicherheitsraum, Bedienungsraum, Rettungsnischen usw)
   - Sicherungs- und Schutzmaßnahmen für die örtliche Tätigkeit (Ansprechpartner für Maßnahmen usw, erforderlichenfalls unter Berücksichtigung des Gefahrenraums von Nachbargleisen)
   - Bahnstromgefahren im Arbeitsbereich - örtliche Maßnahmen (Besteigen von Masten oder Bahnsteigdächern usw)
   - Sonstiges (allfällige Besonderheiten wie Laser, Fernmeldeeinrichtungen usw)

(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.

1. Stolperstellen sind vermieden, wenn beispielsweise die Schienenoberkante in Höhe der Wegoberfläche liegt. Dies schließt eine „Ausbohlung" des Bereiches zwischen den Schienen ein.

2. Die maximal zulässige Unterbrechung der Wegoberfläche ergibt sich aus den Erfordernissen der Spurführung. Der dafür freizuhaltende Raum für die Spurrille bei Haupt- und Nebenbahnen wird in § 16 iVm Anlage 3 EisbBBV festgelegt.

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.

1. Verkehrswege sind alle Flächen (einschließlich Stiegen und Rampen) in Gebäuden oder im Freien, die von Arbeitnehmer/innen im Rahmen ihrer Arbeit begangen oder befahren werden.

2. Das Erfordernis des Sicherheitsraumes, des seitlichen Sicherheitsabstandes und des Bedienungsraumes ergibt sich aus §§ 5 bis 7 EisbAV. Insbesondere bei Anschlussbahnen zählen zum Verkehrsweg für Schienenfahrzeuge auch Seilzuganlagen und Fahrbereiche für den Kfz-Verschub.

3. Gemäß § 16 EisbBBV ist der Lichtraum der zu jedem Gleis gehörende, freizuhaltende Raum. Der Lichtraum setzt sich aus dem für die ungehinderte Fahrt der Schienenfahrzeuge erforderlichen Raum und zusätzlichen Räumen für bauliche und betriebliche Zwecke zusammen.

4. Zusätzliche Räume für bauliche und betriebliche Zwecke im Sinne des § 16 EisbBBV sind beispielsweise der seitliche Sicherheitsabstand gemäß § 6 EisbAV und der Bedienungsraum gemäß § 7 EisbAV.

5. Gemäß § 18 Abs 1 StrabVO ist der lichte Raum der zu jedem Gleis gehörende Raum, der für einen sicheren Betrieb der Fahrzeuge von festen und beweglichen Gegenständen freizuhalten ist.

6. Gemäß § 18 Abs 2 StrabVO sind die Umgrenzung des lichten Raumes sowie die lichtraumtechnisch maßgebenden Merkmale der Fahrzeuge und des Gleises so aufeinander abzustimmen, dass es in keinem zulässigen Betriebszustand zu gefährdenden Berührungen zwischen Fahrzeugen und Gegenständen sowie zwischen Fahrzeugen auf benachbarten Gleisen kommen kann.

(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.

1. Diese Bestimmung bedeutet, dass Verkehrswege für Schienenfahrzeuge entsprechend den eisenbahnrechtlichen Vorschriften gebaut sein

müssen, insbesondere nach den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), nach den diesbezüglichen Planungsvorgaben (beispielsweise EisbG, EisbBBV, EisbKrV, SchLV, EisbVO, StrabVO), eisenbahnrechtlichen Bescheiden, internen Regelwerken der Eisenbahnen (beispielsweise für den Oberbau, Unterbau, Brückenbau) und einschlägigen ÖNORMEN (beispielsweise ÖNORM B 4920, Teil 3), soweit dies für den Schutz der Arbeitnehmer/innen erforderlich ist.

2. Zusätzlich zu den eisenbahnrechtlichen Vorschriften müssen Verkehrswege für Schienenfahrzeuge auch den einschlägigen Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften entsprechend gebaut sein, insbesondere entsprechend dem ASchG und den dazu erlassenen Verordnungen (beispielsweise AStV, EisbAV).

3. Gemäß § 24 Abs 3 ASchG sind Verkehrswege und sonstige Stellen oder Einrichtungen im Freien, die von den Arbeitnehmern im Rahmen ihrer Tätigkeit benutzt oder betreten werden müssen, so zu gestalten und zu erhalten, dass sie je nach ihrem Bestimmungszweck sicher begangen oder befahren werden können und dass in der Nähe beschäftigte Arbeitnehmer nicht gefährdet werden können.

4. Regelungen über die Spurweite sowie über zulässige Abweichungen enthält § 12 EisbBBV.

5. Gemäß § 15 Abs 1 EisbBBV müssen Oberbau und Bauwerke hinsichtlich ihrer Belastbarkeit durch Schienenfahrzeuge in Streckenklassen gemäß EN 15528 „Bahnanwendungen – Streckenklassen zur Bewerkstelligung der Schnittstelle zwischen Lastgrenzen der Fahrzeuge und Infrastruktur" vom 1. Jänner 2013 (Anlage 8) einklassifiziert sein. Abhängig von Fahrzeugart und Fahrgeschwindigkeit dürfen jeweils nur jene dynamischen Kräfte auftreten, die vom Oberbau und von den Bauwerken sicher aufgenommen werden können. Ist ein Anwendungsfall nicht durch die Norm abgedeckt, muss die Belastbarkeit im jeweiligen Einzelfall geprüft werden.

6. Gemäß § 16 Abs 2 StrabVO muss der Unterbau unter Beachtung der geologischen und hydrologischen Verhältnisse standsicher sein.

7. Gemäß § 17 Abs 1 StrabVO muss der Oberbau die vom maßgebenden Lastenzug bei der Streckenhöchstgeschwindigkeit ausgeübten statischen und dynamischen Kräfte sicher und ohne bleibende Verformung aufnehmen können.

8. Gemäß § 17 Abs 2 StrabVO sind Gleismaße und Fahrzeugmaße so aufeinander abzustimmen, dass bei den jeweils zulässigen Geschwindigkeiten auch im zulässigen Abnützungszustand der Bauteile eine sichere Spurführung sowie größtmögliche Laufruhe erhalten bleiben.

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

1. Diese Regelung stellt eine Sonderbestimmung zur allgemeinen Anordnung des § 2 Abs 3 AStV dar.

2. Auf der freien Strecke ist diese Kennzeichnung bereits durch die spezifische Gestaltung des Bahnkörpers gegeben. Die Regelung des § 4 Abs 3 EisbAV soll insbesondere für den Bereich der Anschlussbahnen eine Abgrenzung gegenüber bahnfremden Einrichtungen sicherstellen, beispielsweise Lagerungen oder abgestellte Fahrzeuge.

3. Die Kennzeichnung des Verkehrsweges für Schienenfahrzeuge umfasst auch die Kennzeichnung der Grenze des Gefahrenraumes auf Bahnsteigen.

4. Gemäß § 20 Abs 3 EisbBBV sind auf Bahnsteigen mit befestigter Oberfläche, sofern dies von der Breite her möglich ist, die bei der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen freizuhaltenden Flächen zu kennzeichnen.

5. Gemäß Anhang 2 der KennV sind die Sicherheitsfarben Gelb oder Gelb-Orange als Warnzeichen (Warnfarben) zu verwenden. Die Bestimmung dient somit auch der diesbezüglichen Klarstellung.

6. Gemäß § 1 Abs 1 StVO gelten als Straßen mit öffentlichem Verkehr jene Straßen, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können. Gemäß § 2 Abs 1 StVO umfasst die Fahrbahn den für den Fahrzeugverkehr bestimmten Teil der Straße.

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

1. Diese Anforderung ist dort zu erfüllen, wo Arbeitnehmer/innen im Rahmen ihrer regelmäßigen Tätigkeit das Gleis betreten müssen, beispielsweise Verschieber, Kuppler oder Weichensteller.

2. Beispiele für zu setzende Maßnahmen, damit Gleise betretbar sind:

   - Kleinere Schotterkörnung (Korngröße bis 35 mm),
   - Eindeckung der Gleise durch Errichtung von Mattengleisen, Ausbohlungen, Betonplatten oder Pflasterung.

3. Sofern Arbeitnehmer/innen das Gleis überwiegend zum Kuppeln betreten müssen, ist ein Bedienungsraum auf Schwellenoberkante besser geeignet als eine Eindeckung der Gleise, damit das Durchgehen unter den Puffern leichter und ergonomisch besser möglich ist.

4. Tätigkeiten im Rahmen von Bauarbeiten unterliegen der BauV sowie dem 4. Abschnitt dieser Verordnung, beispielsweise Streckenbegehung oder Weichenreinigung.

5. Betretbar bedeutet auch, dass die zu betretenden Bereiche ordnungsgemäß erhalten und gereinigt werden müssen (beispielsweise Entfernung von Pflanzenbewuchs, Schneeräumung).

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.

1. Gemäß § 3 Abs 3 ASchG haben Arbeitgeber/innen auch durch geeignete Maßnahmen zu ermöglichen, dass sich die Arbeitnehmer/innen bei ernster, unmittelbarer und nicht vermeidbarer Gefahr, das heißt hier bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges, durch sofortiges Verlassen des im Gefahrenraum des Gleises befindlichen Arbeitsplatzes in Sicherheit bringen können. Diese Pflicht der Arbeitgeber/innen ist hier durch Schaffung einer geeigneten Austrittsmöglichkeit aus dem Gefahrenraum des Gleises konkretisiert.

2. Sicher erreichbar ist ein Sicherheitsraum, wenn

   - vor ihm keine Anlagen vorhanden sind, die den Zugang erschweren und
   - die Standfläche im Sicherheitsraum nicht wesentlich höher oder tiefer als die begehbare Fläche des Gefahrenraumes liegt oder Maßnahmen zur Überwindung eines größeren Höhenunterschiedes getroffen wurden (beispielsweise Stufen als Aufstiegshilfen).

3. Im Allgemeinen ist der Sicherheitsraum bereits auf Grund der Regelbauart des Oberbaues in Form der Randwege leicht erkennbar.

4. In der „ÖBB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz“ (ÖBB 40) der Österreichischen Bundesbahnen und in der „PB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz Privatbahnen“ (PB 40) wird der Abstand der seitlichen Begrenzung des Gefahrenraumes von der Gleisachse wie folgt festgelegt:

   bis 80 km/h: .....2,0 m
   bis 100 km/h: .....2,1 m
   bis 120 km/h: .....2,2 m
   bis 140 km/h: .....2,3 m
   bis 160 km/h: .....2,5 m
   bis 250 km/h: .....3,0 m

5. Im Regelwerk RW 01.06 Bahnhofsquerschnitte der Österreichischen Bundesbahnen wird die Begrenzung zum Aufenthaltsbereich für einen sicheren Aufenthalt von Personen (Reisende, Arbeitnehmer/innen) auf Bahnsteigen während der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen wie folgt festgelegt:

   bis 80 km/h: .....2,20 m
   81 bis 100 km/h: .....2,30 m
   101 bis 120 km/h: .....2,40 m
   121 bis 160 km/h: .....2,50 m
   161 bis 200 km/h: .....3,00 m
   201 bis 230 km/h: .....3,20 m

   Bei Geschwindigkeiten über 160 km/h bis 230 km/h sind darüber hinaus zusätzliche bauliche Maßnahmen erforderlich.

6. Gemäß § 19 Abs 1 StrabVO muss zum Schutz von Personen neben jedem Gleis außerhalb der Lichtraumumgrenzung ein Sicherheitsraum vorhanden sein. Er muss vom Gleis aus und durch Türen der Fahrzeuge erreichbar sein. Zwischen zwei Gleisen genügt ein gemeinsamer Sicherheitsraum.

(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.

1. Ein Zugang im Sinne des § 5 Abs 2 EisbAV muss dem Erreichen von Arbeitsplätzen oder Betriebseinrichtungen im Verkehrsweg der Schienenfahrzeuge (§ 4 Abs 1 EisbAV), insbesondere auf der freien Strecke, dienen.

2. Gemäß § 19 Abs 2 erster Satz StrabVO müssen Sicherheitsräume mindestens 0,7 m breit und 2,0 m hoch sein und lotrecht stehen. Gemäß § 19 Abs 2 dritter Satz StrabVO müssen Sicherheitsräume für die Beförderung von Verletzten auf Tragen geeignet sein.

(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.

1. Einbauten, die den Sicherheitsraum unterbrechen dürfen, sind beispielsweise Signalanlagen, Fahrleitungsmaste oder Stützen. Der Sicherheitsraum wird durch diese Einbauten nur kurz unterbrochen.

2. Gemäß § 19 Abs 3 erster Satz StrabVO sind Einschränkungen von Sicherheitsräumen durch Einbauten, insbesondere durch Stützen oder Signalanlagen, auf kurze Längen zulässig, wenn zwischen den Einbauten und der Lichtraumumgrenzung ein Abstand von mindestens 0,6 m vorhanden ist.

(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.

Höhenunterschiede in der Standfläche des Sicherheitsraumes sind insbesondere im Übergangsbereich von Erdbauwerken zu Kunstbauten (Brücken, Stützmauern) nicht vermeidbar. Der Ausgleich dieser Höhenunterschiede ist daher überall dort erforderlich, wo der Sicherheitsraum als Zugang dient und daher in der Längsrichtung begangen werden muss.

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

Gemäß § 19 Abs 5 erster Satz StrabVO gilt als Sicherheitsraum im Verkehrsraum öffentlicher Straßen der an den Gleiskörper angrenzende Teil des Verkehrsraumes.

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.

1. Durch den seitlichen Sicherheitsabstand sollen Arbeitnehmer/innen, die sich entweder zwischen Schienenfahrzeugen und Teilen der Umgebung oder auf Schienenfahrzeugen aufhalten, vor Verletzungen durch Quetschung geschützt werden.

2. Der seitliche Sicherheitsabstand muss auf beiden Seiten des Schienenfahrzeuges vorhanden sein.

3. Teile der Umgebung sind ortsfeste Gegenstände wie Maste oder Geländer sowie neben den Gleisen gelagerte Gegenstände, abgestellte Fahrzeuge und Schienenfahrzeuge auf Nachbargleisen.

4. Die Größe des seitlichen Sicherheitsabstandes ergibt sich grundsätzlich aus § 2 Abs 1 Z 3 sowie § 3 Abs 1 Z 2 AStV, wird jedoch nicht vom Fahrzeugprofil bzw vom Ladeprofil, sondern aus dem tatsächlichen Raumbedarf des Fahrzeuges abgeleitet (Grenzlinie im Sinne der Anlage 1 der deutschen EBO oder Mindestlichtraum gemäß § 16 Abs 2 EisbBBV). Zur Einhaltung eines seitlichen Sicherheitsabstandes von 0,5 m ergibt sich daher bei üblichen Fahrzeugkonstruktionen auf Haupt- und Nebenbahnen sowie deren Anschlussbahnen im unteren Bereich ein Mindestabstand von insgesamt 2,2 m von der Gleisachse.

5. In Bögen von Haupt- und Nebenbahnen sowie deren Anschlussbahnen ist der Mindestabstand von 2,2 m von der Gleisachse um den erforderlichen Bogenzuschlag zu vergrößern. Ebenso sind Überhöhungen des Gleises zusätzlich zu berücksichtigen.

6. Bei entsprechenden Maßnahmen, beispielsweise nicht verrückbares Gleis oder Einschränkung auf bestimmte Schienenfahrzeuge, kann sich der seitliche Abstand zur Gleisachse verringern.

7. Standflächen, auf denen sich Arbeitnehmer/innen aufhalten können, sind beispielsweise Laderampen und Bahnsteige, Führerstände, Verschiebertritte oder Ladeflächen von Schienenfahrzeugen. Bei der Bestimmung der freizuhaltenden Bereiche in der Höhe kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass die Standfläche in der Regel auf der Höhe der Schienenoberkante liegt. Triebfahrzeugführer, die sich aus dem Fenster des Führerstandes beugen, Verschieber auf Verschieber-

tritten oder Arbeitnehmer/innen auf Laderampen sind zu berücksichtigen. In der Praxis ist daher der Bereich von der Schienenoberkante bis zu einer Höhe von etwa 3,5 m von Einbauten freizuhalten.

8. Durch den konischen Verlauf der Grenzlinie ragt im oberen Bereich der seitliche Sicherheitsabstand bis ca 8 cm über den Mindestabstand von 2,2 m von der Gleisachse hinaus, je nachdem, welche Annahmen für die Berechnung der Grenzlinie getroffen werden. Ein Abstand von 2,2 m von der Gleisachse ist daher im oberen Bereich nicht immer ausreichend. Die Behandlung von Einschränkungen hat gemäß § 6 Abs 2 EisbAV zu erfolgen.

9. Die Höhe von 2,0 m über der jeweiligen Standfläche ist ein Mindestwert. Bei der Planung sind darüber hinaus eine Hebungsreserve (für die Auswirkung der Oberbauerhaltungsarbeiten) von mindestens 10 cm sowie bei überhöhten Gleisen zusätzlich 10 cm zu berücksichtigen.

10. „Zwergsignale“ schränken den seitlichen Sicherheitsabstand nur dann nicht ein, wenn ihre obere Begrenzung deutlich unterhalb der Verschiebertritte endet („Zwergsignal in niedriger Ausführung“). Andere (höhere) „Zwergsignale“ schränken den seitlichen Sicherheitsabstand ein und müssen daher außerhalb des seitlichen Sicherheitsabstandes aufgestellt werden.

11. Gemäß § 16 EisbBBV ist der Lichtraum der zu jedem Gleis gehörende, freizuhaltende Raum. Der Lichtraum setzt sich aus dem für die ungehinderte Fahrt der Schienenfahrzeuge erforderlichen Raum und zusätzlichen Räumen für bauliche und betriebliche Zwecke zusammen.

12. Zusätzliche Räume für bauliche und betriebliche Zwecke im Sinne des § 16 EisbBBV sind beispielsweise der seitliche Sicherheitsabstand gemäß § 6 EisbAV und der Bedienungsraum gemäß § 7 EisbAV.

13. Gemäß § 17 Abs 2 EisbBBV muss der Gleisabstand auf der freien Strecke bei Neubauten mindestens 4,00 m betragen. Der Mindestgleisabstand von 4,00 m auf der freien Strecke entspricht auch dem für den Arbeitnehmer/innenschutz erforderlichen Mindestgleisabstand auf der freien Strecke. Der für den Arbeitnehmer/innenschutz erforderliche Mindestgleisabstand von 4,00 m auf der freien Strecke ergibt sich durch Addition der beiden halben Breitenmaße der Grenzlinien (im Sinne der Anlage 1 der deutschen EBO oder Mindestlichtraum gemäß § 16 Abs 2 EisbBBV) und des seitlichen Sicherheitsabstandes gemäß § 6 EisbAV (zweimal 1,7 m + 0,5 m ergeben 3,9 m bzw gerundet 4 m Mindestgleisabstand).

14. Gemäß § 18 Abs 1 StrabVO ist der lichte Raum der zu jedem Gleis gehörende Raum, der für einen sicheren Betrieb der Fahrzeuge von festen und beweglichen Gegenständen freizuhalten ist. Gemäß § 18 Abs 2 StrabVO sind die Umgrenzung des lichten Raumes sowie die lichtraumtechnisch maßgebenden Merkmale der Fahrzeuge und des Gleises so aufeinander abzustimmen, dass es in keinem zulässigen Betriebszustand zu gefährdenden Berührungen zwischen Fahrzeugen und Gegenständen sowie zwischen Fahrzeugen auf benachbarten Gleisen kommen kann.

(2) Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes dürfen nur vorhanden sein, wenn und soweit dies technisch erforderlich ist. Darüber hinaus sind bei der Nachrüstung von Eisenbahnanlagen geringfügige Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes in Einzelfällen durch Signale zulässig, soweit dies erforderlich ist und soweit der Schutz der Arbeitnehmer/innen gewährleistet bleibt.

1. Technisch erforderlich bedeutet, dass sich die Einrichtungen jedenfalls innerhalb des seitlichen Sicherheitsabstandes befinden müssen und nicht an einer Stelle außerhalb des seitlichen Sicherheitsabstandes eingerichtet werden können.

2. Technisch erforderlich sind im seitlichen Sicherheitsabstand Einrichtungen, die sich nach ihrer Zweckbestimmung möglichst nahe am Schienenfahrzeug befinden müssen, beispielsweise Laderampen, Bahnsteige, Laufstege, Ladeeinrichtungen, Waschanlagen und Lademaßlehren.

3. Der Bestandschutz des § 52 Abs 1 EisbAV umfasst nur jene Verkehrswege und Arbeitsplätze im Bereich von Gleisen, für die vor dem 1. Juli 2000 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs 1 EisbG (idF EisbG 2000) erteilt wurde. Nur in diesen Fällen darf der seitliche Sicherheitsabstand durch Signale eingeschränkt sein und müssen diese Signale dann als Gefahrenstellen gemäß § 37a Abs 1 EisbAV gekennzeichnet sein. Wenn der Bestandschutz nicht mehr zur Anwendung kommen kann, dürfen Signale den seitlichen Sicherheitsabstand nicht einschränken, da sie nicht im seitlichen Sicherheitsabstand technisch erforderlich sind.

4. Einrichtungen, die niedriger sind als die Standfläche von Arbeitnehmer/innen (also niedriger als ein Verschiebertritt), stellen keine Einschränkung des seitlichen Sicherheitsabstandes dar, beispielsweise Verschubsignale in niedriger Ausführung („Zwergsignal in niedriger Ausführung“).

5. Eine weitere Reduzierung der Höhe der Verschubsignale in niedriger Ausführung („Zwergsignale in niedriger Ausführung") wäre nicht zielführend, da in diesem Fall durch die tiefe Lage der Signalpunkte die Wahrnehmbarkeit der Signale für die Triebfahrzeugführer (durch Schneelage oder Laubanwehungen) beeinträchtigt werden könnte.

6. Das Erfordernis einer Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung wird in § 3 Abs 7 ASchG festgelegt, die Ausführung sind in § 37a EisbAV und in der KennV geregelt.

7. In Einzelfällen können bei ungünstigen Gleiskonfigurationen bzw geringen Gleisabständen im Zuge der Nachrüstung von Bestandsanlagen geringfügige Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes im oberen und unteren Grenzbereich des seitlichen Sicherheitsabstandes (Fahrzeugfenster bzw Verschiebertritt) nicht vermeidbar sein. In diesen Einzelfällen sind daher gemäß § 6 Abs 2 zweiter Satz EisbAV geringfügige Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes zulässig, soweit der Schutz der Arbeitnehmer/innen gewährleistet bleibt. Bereits im Jahr 2013 wurde durch ein Gutachten eines Zivilingenieurs („Ergonomiebetrachtung betreffend seitliche Sicherheitsabstände“) insbesondere aus anthropometrischer Sicht belegt, dass durch bestimmte geringfügige Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes im Bereich der Fahrzeugfenster bzw Verschiebertritte keine Beeinträchtigungen für den Schutz der Arbeitnehmer/innen zu erwarten sind.

8. Durch die Regelung des § 6 Abs 2 zweiter Satz EisbAV werden einerseits eingeschränkt auf nicht vermeidbare Einzelfälle geringfügige Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes zugelassen, andererseits werden Verwaltungsverfahren zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen vermieden. Das Eisenbahnunternehmen hat sicherzustellen und auch nachzuweisen, dass in diesen Einzelfällen der Schutz der Arbeitnehmer/innen gewährleistet bleibt.

9. Die Regelung des § 6 Abs 2 zweiter Satz EisbAV stellt aber auch klar, dass bei Neuplanungen und Neuerrichtungen keine Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes, und zwar auch keine geringfügigen Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes, zulässig sind.

(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.

Diese Erleichterung umfasst insbesondere Straßenbahnen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr (§ 5 Abs 1 Z 1 EisbG).

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.

1. In welchen Bereichen Tätigkeiten an Schienenfahrzeugen entlang des Gleises oder damit zusammenhängende Tätigkeiten durchgeführt werden, ergibt sich aus der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung der Maßnahmen zur Gefahrenverhütung gemäß § 4 ASchG.

2. Sind die angeführten Tätigkeiten an beiden Seiten des Schienenfahrzeuges durchzuführen, so muss auch auf beiden Seiten des Gleises ein Bedienungsraum vorhanden sein.

3. Gemäß § 16 EisbBBV ist der Lichtraum der zu jedem Gleis gehörende, freizuhaltende Raum. Der Lichtraum setzt sich aus dem für die ungehinderte Fahrt der Schienenfahrzeuge erforderlichen Raum und zusätzlichen Räumen für bauliche und betriebliche Zwecke zusammen.

4. Zusätzliche Räume für bauliche und betriebliche Zwecke im Sinne des § 16 EisbBBV sind beispielsweise der seitliche Sicherheitsabstand gemäß § 6 EisbAV und der Bedienungsraum gemäß § 7 EisbAV.

5. Gemäß § 18 Abs 1 StrabVO ist der lichte Raum der zu jedem Gleis gehörende Raum, der für einen sicheren Betrieb der Fahrzeuge von festen und beweglichen Gegenständen freizuhalten ist. Gemäß § 18 Abs 2 StrabVO sind die Umgrenzung des lichten Raumes sowie die lichtraumtechnisch maßgebenden Merkmale der Fahrzeuge und des Gleises so aufeinander abzustimmen, dass es in keinem zulässigen

Betriebszustand zu gefährdenden Berührungen zwischen Fahrzeugen und Gegenständen sowie zwischen Fahrzeugen auf benachbarten Gleisen kommen kann.

(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.

1. Der Abstand der äußeren Begrenzung des Bedienungsraumes ergibt sich grundsätzlich aus dem tatsächlichen Raumbedarf des Schienenfahrzeuges (Grenzlinie im Sinne der Anlage 1 der deutschen EBO oder Mindestlichtraum gemäß § 16 Abs 2 EisbBBV) sowie aus dem Raumbedarf der Arbeitnehmer/innen zur Ausführung der Tätigkeiten gemäß § 7 Abs 1 EisbAV. Daraus ergibt sich bei üblichen Fahrzeugkonstruktionen auf Haupt- und Nebenbahnen sowie deren Anschlussbahnen ein Mindestabstand der äußeren Begrenzung des Bedienungsraumes von 2,5 m von der Gleisachse.

2. Bei der Begrenzung des Bedienungsraumes wird grundsätzlich nur der Abstand der äußeren Begrenzung von bewegten Schienenfahrzeugen angegeben, da die Arbeitsvorgänge häufig auch ein Betreten des Gleises erfordern. So legt auch § 4 Abs 4 EisbAV fest, dass Gleise betretbar sein müssen, wenn es die Tätigkeit der Arbeitnehmer/innen erfordert.

3. In Bögen ist der Mindestabstand von 2,5 m um den erforderlichen Bogenzuschlag zu vergrößern.

4. Standflächen, auf denen sich Arbeitnehmer/innen aufhalten können, sind beispielsweise Laderampen, Bahnsteige oder Verschieberbahnsteige (Bedienungsraum).

5. Haupt- und Nebenbahnen sowie deren Anschlussbahnen im Sinne des § 7 Abs 2 EisbAV umfassen auch von den Anschlussbahnen abzweigende weitere Anschlussbahnen („Nebenanschlussbahnen").

6. Bei Straßenbahnen sind aufgrund ihrer Betriebsbedingungen keine spezifischen Bestimmungen über die Breite des Bedienungsraumes erforderlich. Gemäß § 2 Abs 1 Z 2 AStV ist jedoch zumindest ein Durchgang von 0,6 m freizuhalten.

7. Gemäß § 17 Abs 3 EisbBBV muss in Bahnhöfen der Gleisabstand bei Neubauten mindestens 4,50 m betragen. Der Gleisabstand von 4,50 m ermöglicht, dass zwischen den Gleisen entweder ein Bedienungsraum gemäß § 7 EisbAV zur Verfügung steht oder unter Berücksichtigung des seitlichen Sicherheitsabstandes gemäß § 6 EisbAV Einbauten (beispielsweise Signale) mit einer Mastbreite bis zu 10 cm ohne Bedienungsraum errichtet werden können. Wird der Gleisabstand von 4,50 m unterschritten, so bestehen diese Möglichkeiten nicht mehr.

8. Ein Gleisabstand von 4,60 m, der bei Neubauten der Österreichischen Bundesbahnen regelmäßig vorgesehen wird, berücksichtigt zwischen den Gleisen

   - einen Bedienungsraum gemäß § 7 EisbAV (halbe Fahrzeugbreite 1,7 m + Bedienungsraum 0,8 m + Gefahrenraum 2,0 m) und damit einen Platzbedarf von 4,5 m sowie
   - einen Zugang gemäß § 5 Abs 2 zweiter Satz EisbAV (Gefahrenraum 2,0 m + Zugang 0,6 m + Gefahrenraum 2,0 m) und damit einen Platzbedarf von 4,6 m.

(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.

1. Die Standfläche des Bedienungsraumes wird in innerbetrieblichen Regelwerken grundsätzlich als Verschieberbahnsteig bezeichnet.

2. Bei Bahnsteigen und Laderampen befindet sich der Bedienungsraum auf diesen Einrichtungen.

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

Die Gestaltung der Standfläche des Bedienungsraumes muss möglichst nahe an die Schwellenköpfe heranreichen. Darüber hinaus legt § 4 Abs 4 EisbAV fest, dass Gleise betretbar sein müssen, wenn es die Tätigkeit der Arbeitnehmer/innen erfordert.

(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.

Ob an der Grenze des Gefahrenraumes von Gleisen mit zulässigen Geschwindigkeiten von weniger als 160 km/h eine Absperreinrichtung mit Unterbrechungen vorhanden sein muss, ergibt sich aus der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren gemäß § 4 ASchG.

(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.

1. Technisch erforderlich bedeutet, dass sich die Einrichtungen jedenfalls innerhalb des Bedienungsraumes befinden müssen und nicht an einer Stelle außerhalb des Bedienungsraumes eingerichtet werden können.

2. Technisch erforderlich sind im Bedienungsraum beispielsweise Weichenantriebe und Weichensignalkörper oder hochgestellte Ladebleche und Ladebrücken auf Laderampen.

3. Dem Betrieb dienen beispielsweise Hemmschuhständer, Zugvorheizständer, Wasserentnahmestellen und Druckluftanschlüsse. Dabei sind die erforderlichen Arbeitsvorgänge zu berücksichtigen, insbesondere die Verwendung der Arbeitsmittel und deren Erreichbarkeit ohne ein Überschreiten von Gleisen.

4. Durch die Bestimmungen des § 7 Abs 6 Z 2 lit b und Z 3 lit b EisbAV soll sichergestellt werden, dass Einbauten, die dem Betrieb dienen, sich unmittelbar an der äußeren Begrenzung des Bedienungsraumes befinden.

5. Gemäß § 7 Abs 6 Z 3 lit c EisbAV ist die Geschwindigkeit der bewegten Schienenfahrzeuge nur dann zu beschränken, wenn Tätigkeiten an diesen Schienenfahrzeugen oder damit zusammenhängende Tätigkeiten durchzuführen sind. Sind solche Tätigkeiten nicht durchzuführen, so dürfen sich Arbeitnehmer/innen bei der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen nicht im Gefahrenraum der Gleise aufhalten (vgl § 14 Abs 1 EisbAV) und es muss daher die Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge nicht beschränkt werden.

6. Die Einschränkung des § 7 Abs 6 Z 3 lit d EisbAV bezieht sich auf das Abspringen von bewegten Schienenfahrzeugen, weil für das Abspringen aufgrund der Fahrbewegung des Schienenfahrzeuges ein größerer Platzbedarf für die Arbeitnehmer/innen als für das Absteigen von einem stillstehenden Schienenfahrzeug besteht.

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.

1. Grundsätzlich gilt der gesamte Tunnel (ausgenommen die Rettungsnischen) als Gefahrenraum im Sinne des § 2 EisbAV. Ein Aufenthalt von Arbeitnehmer/innen auf dem Randweg während der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen ist daher – abgesehen von den Fällen des § 26a Abs 5 EisbAV – nicht zulässig.

2. In Tunneln sind – ausgenommen bei Straßenbahnen – grundsätzlich keine Sicherheitsräume gemäß § 5 Abs 1 EisbAV vorgesehen. Die Randwege dienen vorrangig dem Bewegen entlang des Gleises und dem Erreichen der Rettungsnischen.

3. Die Mindestbreite des Randweges ergibt sich aus den Regelungen über den Zugang (vgl § 5 Abs 2 zweiter Satz EisbAV).

4. Für die Gestaltung des Randweges werden auf Grund bahninterner Regelwerke der Österreichischen Bundesbahnen

   - eine Breite von grundsätzlich 1,20 m,
   - eine lichte Höhe über dem Randweg von 2,20 m sowie
   - ein Handlauf an der Tunnelwand vorgesehen.

5. Tunnelanlagen sind „sonstige bauliche Anlagen“ im Sinne des § 19 Abs 1 ASchG.

(2) Sofern im Tunnel Rettungsnischen vorhanden sind, darf der Abstand zwischen zwei Rettungsnischen höchstens 50 m betragen.

1. Die Rettungsnischen dienen als Sicherheitsraum für Arbeitnehmer/innen, die im Tunnel tätig sein müssen.

2. Die technische Entwicklung bei der inneren Ausgestaltung von Eisenbahntunneln wurde in den letzten Jahren durch die neuen Vortriebstechniken beim Tunnelbau bestimmt. Diese Vortriebstechniken erschweren und verteuern die bisher übliche Errichtung von Rettungsnischen und haben zur Entwicklung alternativer Sicherungskonzepte zu den Rettungsnischen im Tunnelbau geführt.

3. Im Rahmen der Genehmigungsverfahren für Tunnel wurden in den letzten Jahren regelmäßig Ausnahmegenehmigungen vom Erfordernis der Errichtung von Rettungsnischen bei gleichzeitiger Genehmigung alternativer Sicherungskonzepte für Bauarbeiten im Tunnel erteilt bzw beantragt (beispielsweise Koralmbahn, Wienerwaldtunnel, Unterinntal). Es ist zu erwarten, dass diese Entwicklung weiter fortschreiten wird.

4. Die Regelungen des § 8 EisbAV wurden daher bei gleichzeitiger Aufnahme der Grundsätze für alternative Sicherungskonzepte für Bauarbeiten im Tunnel (§ 26a EisbAV) an diese Entwicklung angepasst. Die Errichtung von Rettungsnischen in Eisenbahntunneln wird somit seit 2007 nicht mehr zwingend vorgeschrieben.

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

Diese Anordnung stellt sicher, dass Arbeitnehmer/innen zum Erreichen der Rettungsnischen nicht die Gleise überqueren müssen.

(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.**

1. Bei im Tunnel anfallenden Arbeiten sind im Regelfall Arbeitnehmer/innen gemeinsam tätig (Arbeiterrotte in üblicher Größe). Diese müssen bei Vorbeifahrt eines Schienenfahrzeuges gemeinsam in den nächst gelegenen Rettungsnischen ausreichend Platz finden.

2. Gemäß § 108 Abs 7 erster Satz BauV müssen Vorkehrungen getroffen werden, dass Arbeitsmittel und Arbeitsstoffe von vorbeifahrenden Schienenfahrzeugen nicht erfasst werden können. Bei hohen Geschwindigkeiten der vorbeifahrenden Schienenfahrzeuge muss daher bei der Bemessung der Größe der Standfläche in der Rettungsnische sichergestellt sein, dass Arbeitsmittel und Arbeitsstoffe von der Arbeiterrotte in die Rettungsnische mitgenommen werden können.

3. Von der erforderlichen Mitnahme von Arbeitsmitteln und Arbeitsstoffen in die Rettungsnische durch die Arbeiterrotte sind Lagerungen zu unterscheiden, die gemäß § 108 Abs 7 zweiter Satz BauV in Rettungsnischen nicht vorgenommen werden dürfen.

4. Einbauten in der Rettungsnische sind beispielsweise Fernsprecheinrichtungen, Anschlussmöglichkeiten für elektrisch betriebene Arbeitsmittel oder Anschlusskästen für Signalgesteuerte Warnsysteme.

5. Die von vorbeifahrenden Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren (beispielsweise Luftverwirbelungen, Sogwirkungen) sind durch eine entsprechende Gestaltung des Nischeneinganges zu berücksichtigen.

6. Für die Abmessung der Rettungsnischen wird auf Grund bahninterner Regelwerke der Österreichischen Bundesbahnen (RW 01.02 Tunnelbau, Entwurf – Grundsätze)

a) eine Breite von 2,00 m (Nischenrückwand) bei Schotteroberbau (1,50 m bei fester Fahrbahn),
b) eine Tiefe von mindestens 1,10 m und
c) eine Höhe von mindestens 2,20 m bis maximal 2,50 m (Nischenvorderseite) bzw 2,10 m bis maximal 2,40 m (Nischenrückseite) vorgesehen.

7. Da die Breite der Rettungsnische 2,00 m betragen muss (1,50 m bei fester Fahrbahn), ist für die Bemessung der Größe der Standfläche der Rettungsnische bei zusätzlichem Platzbedarf für Einbauten bzw mitgeführte Arbeitsmittel und Arbeitsstoffe die Mindesttiefe von 1,10 m entsprechend zu vergrößern.

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

1. In einem Abstand von höchstens 50 m und bei allen Rettungsnischen müssen Leuchten 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.

1. Gemäß § 26 Abs 1 Z 2 StrabVO müssen Beleuchtungsanlagen in Tunneln und Unterführungen vorhanden sein, wenn sie länger als 100 m oder nicht durchblickbar sind.

2. Gemäß § 26 Abs 3 StrabVO muss die Einschaltung der Beleuchtung in Tunneln über nachrichtentechnische Anlagen angefordert werden können. Außerdem müssen Einrichtungen vorhanden sein, die bei Ausfall der Fahrleitungsspannung von mehr als 60 Sekunden die Beleuchtung selbsttätig einschalten. Die Beleuchtung darf nur von Befugten ausgeschaltet werden können.

3. Gemäß § 26 Abs 4 Z 2 StrabVO ist eine netzunabhängige notstromversorgte Beleuchtung (Sicherheitsbeleuchtung) für Sicherheitsräume in Tunneln erforderlich.

(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.

1. Gefährdungen von Arbeitnehmer/innen oder Erschwernisse von Arbeitsvorgängen bei der Verwendung elektrisch betriebener Arbeitsmittel sind beispielsweise mit Verbrennungskraftmotoren betriebene Stromaggregate im Tunnel oder große Kabellängen beim Betrieb der Arbeitsmittel.

2. Im Tunnel soll ein Einsatz von Arbeitsmitteln mit Verbrennungskraftmotoren oder ein Einsatz elektrisch betriebener Arbeitsmittel mit großen Kabellängen grundsätzlich vermieden werden. Dies ist durch eine ausreichende Anzahl von Anschlussmöglichkeiten für elektrisch betriebene Arbeitsmittel sicherzustellen.

3. Gemäß § 23 Abs 6 StrabVO müssen in Tunneln und unterirdischen Haltestellen in ausreichender Zahl Steckdosen zur Speisung ortsveränderlicher Betriebsmittel vorhanden sein.

(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.

1. Durch die Bestimmung wird sichergestellt, dass Arbeitnehmer/innen zum Erreichen der Fernsprecheinrichtungen nicht die Gleise überqueren müssen.

2. Durch die Bestimmung wird ebenso sichergestellt, dass andere Gespräche durch wichtige Meldungen unterbrochen werden können. Fernsprecheinrichtungen müssen auch durch einfache Bedienungshandlungen benützt werden können.

3. Für den Sprechstellenabstand im Tunnel werden auf Grund bahninterner Regelwerke der Österreichischen Bundesbahnen maximal 600 m vorgesehen.

4. Gemäß § 22 Abs 1 StrabVO müssen für die Verständigung von Betriebsbediensteten mit Betriebsstellen in betriebsnotwendigem Umfang nachrichtentechnische Anlagen vorhanden sein. Besonders wichtige Meldungen an zentrale Betriebsstellen müssen vorrangig übermittelt werden können.

(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.

1. Die Gestaltung von Gleisenden kann beispielsweise durch Prellböcke, Gleisbremsschuhe oder Aufschüttungen erfolgen.

2. Bei der Gestaltung der Gleisenden sind zu berücksichtigen

   - die Art, Zusammenstellung und Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge,
   - die Längsneigung des Gleises und
   - die Folgen, die durch das Entrollen der Schienenfahrzeuge entstehen können (beispielsweise Auswirkungen auf dahinterliegende Arbeitsplätze, Verkehrswege und Arbeitnehmer/innen auf den Schienenfahrzeugen).

3. Gemäß § 42 Abs 1 Z1 EisbBBV sind Stumpfgleisabschlüsse mit Sperrsignalen auszurüsten.

4. Gemäß § 17 Abs 9 StrabVO sind Abschlüsse an Gleisenden zu kennzeichnen und so zu gestalten, dass sie den Erfordernissen genügen.

Laderampen

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

1. Für die Gestaltung von Laderampen gelten grundsätzlich die Bestimmungen des § 11 Abs 6 AStV. Die Bestimmungen des § 10 EisbAV stellen dazu ergänzende spezifische Regelungen dar.

2. Gemäß § 20 Abs 6 erster und dritter Satz EisbBBV dürfen Seitenrampen, an denen Güterwagen mit nach außen aufschlagenden Türen

be- oder entladen werden sollen, nicht höher als 1,10 m über Schienenoberkante sein. Andere Seitenrampen zum Be- oder Entladen von Wagen dürfen – ausgenommen an Hauptgleisen – bis zu 1,20 m über Schienenoberkannte hoch sein.

3. Ein möglichst geringer Abstand der Laderampe vom Gleis und damit vom Schienenfahrzeug ist zur Erleichterung der mit der Ladetätigkeit verbundenen Arbeitsvorgänge erforderlich. Zur Erreichung dieses Schutzziels sollten Laderampen daher aufgrund der erforderlichen Bogenzuschläge grundsätzlich nicht im Bereich von Gleisbögen errichtet werden.

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

1. Für die Gestaltung von Laderampen gelten grundsätzlich die Bestimmungen des § 11 Abs 6 AStV. Die Bestimmungen des § 10 EisbAV stellen dazu ergänzende spezifische Regelungen dar.

2. Auch auf Laderampen müssen Bedienungsräume vorhanden sein (vgl § 7 Abs 1 EisbAV). Laderampen müssen daher eine Tiefe von mindestens 80 cm aufweisen (vgl § 7 Abs 2 EisbAV). Diese mindestens erforderliche Tiefe von 80 cm berücksichtigt aber noch nicht einen zusätzlichen Bedarf für den Einsatz von Arbeitsmitteln (beispielsweise Fahrzeuge) und für die Durchführung von besonderen Arbeitsvorgängen.

3. Handläufe für Abgänge von Laderampen im Verlauf des Bedienungsraumes sind auf der gleisabgelegenen Seite anzubringen, um den seitlichen Sicherheitsabstand nicht einzuschränken.

4. Absturzsicherungen sind so anzubringen, dass sie den seitlichen Sicherheitsabstand nicht einschränken.

Beleuchtungseinrichtungen

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

1. Die Bestimmung des § 11 EisbAV umfasst auch die Verpflichtung der Arbeitgeber/innen, im Rahmen von Verfahren gemäß § 43 EisbG diese Schutzziele umzusetzen.

2. Gemäß § 24 Abs 1 ASchG müssen Arbeitsstätten im Freien während der Arbeitszeit ausreichend künstlich zu beleuchtet werden, wenn das Tageslicht nicht ausreicht.

3. Gemäß § 34 Abs 7 ASchG müssen die Arbeits- und Wartungsbereiche der Arbeitsmittel entsprechend der Benutzung ausreichend belichtet oder beleuchtet sein.

4. Gemäß § 26 Abs 2 StrabVO müssen Beleuchtungsanlagen unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfordernisse so beschaffen und angeordnet sein, dass Betriebsanlagen ohne Gefährdung benützt werden können und insbesondere Bahnsteigkanten deutlich erkennbar sind, keine Signale vorgetäuscht werden und die Erkennbarkeit von Signalen nicht beeinträchtigt wird.

5. Bei Anschlussbahnen sind vielfach Arbeitgeber/innen der Arbeitsstätte nicht gleichzeitig auch Arbeitgeber/innen jener Arbeitnehmer/innen, die die Bedienungshandlungen (zB Verschubtätigkeit) auf der Anschlussbahn ausführen. Das Vorhandensein der für die Sicherheit der Bedienungsmannschaft (zB Verschubmannschaft) erforderlichen Einrichtungen, beispielsweise Einschaltmöglichkeit der Beleuchtung bei einer Bedienung der Anschlussbahn außerhalb der Betriebszeit der Arbeitsstätte, ist im Rahmen der Koordinationsverpflichtung des § 8 ASchG zwischen den beiden berührten Arbeitgeber/innen sicherzustellen.

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.

1. Die Anforderung ist beispielsweise durch eine abhängige Schutzstellung von Zufahrtsweichen erfüllt.

2. Die Einrichtungen müssen auch ein gleichzeitiges Befahren der Kreuzung durch Lasten oder Fracht verhindern.

3. Schienenbahnen oder Transporteinrichtungen gemäß § 13 Abs 2 Z 8 EisbAV sind auch Umladeeinrichtungen wie Krane, die in den Lichtraum hineinragen können.

3. Abschnitt – Arbeitsvorgänge

Betriebsanweisungen

§ 13. (1) Für Arbeiten im Gefahrenraum von Gleisen sind schriftliche Betriebsanweisungen zu erstellen und den Arbeitnehmern zur Verfügung zu stellen.

1. Gemäß § 14 Abs 5 ASchG sind den Arbeitnehmer/innen erforderlichenfalls schriftliche Betriebsanweisungen zur Verfügung zu stellen. Hier wird konkretisiert, dass Betriebsanweisungen für Arbeiten im Gefahrenraum von Gleisen jedenfalls zur Verfügung zu stellen sind.

2. Bei der Erstellung der Betriebsanweisungen sind die Ergebnisse der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren sowie die festgelegten Maßnahmen zur Gefahrenverhütung gemäß § 4 ASchG zu berücksichtigen.

3. Bei der Erstellung von Betriebsanweisungen haben Arbeitgeber/ innen gemäß § 76 Abs 3 Z 10 ASchG die Sicherheitsfachkräfte und gemäß § 81 Abs 3 Z 11 ASchG die Arbeitsmediziner/innen sowie erforderlichenfalls jeweils weitere geeignete Fachleute hinzuzuziehen.

4. Gemäß § 3 Abs 6 ASchG ist für eine Arbeitsstätte, Baustelle oder auswärtige Arbeitsstelle, in oder auf der Arbeitgeber/innen nicht im notwendigen Umfang selbst anwesend sind, eine geeignete Person zu beauftragen, die auf die Durchführung und Einhaltung der notwendigen Schutzmaßnahmen zu achten hat.

5. Gemäß §§ 12 und 14 ASchG sind Arbeitgeber/innen verpflichtet, für eine ausreichende Information und Unterweisung der Arbeitnehmer/innen über die Gefahren für die Sicherheit und Gesundheit sowie über die Maßnahmen zur Gefahrenverhütung zu sorgen. Dadurch sollen die Arbeitnehmer/innen in die Lage versetzt werden, durch eine angemessene Mitwirkung zu überprüfen, ob die erforderlichen Schutzmaßnahmen getroffen wurden.

6. Gemäß § 15 ASchG haben die Arbeitnehmer/innen die gebotenen Schutzmaßnahmen gemäß ihrer Unterweisung und den Anweisungen der Arbeitgeber/innen anzuwenden.

7. Gemäß § 129 Abs 3 EisbBBV sind den Betriebsbediensteten die für Ihre Dienstausübung erforderlichen Dienstvorschriften und Dienstanweisungen zugänglich zu machen, und sie sind darüber nachweislich zu unterweisen.

8. Gemäß § 131 Abs 1 EisbBBV hat das Eisenbahnunternehmen für Ausbildung und Prüfung der Betriebsbediensteten zu sorgen.

9. Gemäß § 131 Abs 6 EisbBBV sind Betriebsbedienstete nach Abschluss ihrer Ausbildung in regelmäßigen Abständen, mindestens aber einmal jährlich, nachzuschulen.

10. Gemäß § 12 Abs 1 StrabVO hat das Straßenbahnunternehmen für Ausbildung und Prüfung der Betriebsbediensteten zu sorgen.

11. Gemäß § 12 Abs 6 StrabVO hat das Straßenbahnunternehmen eine Weiterbildung anzuordnen, bevor Änderungen an den betrieblichen Rahmenbedingungen eintreten oder soweit eine Weiterbildung zur Aufrechterhaltung der Qualifikation der Betriebsbediensteten erforderlich ist. Bei Maßnahmen in Folge von Gefahr im Verzug ist die über die sofortige Information hinausgehende notwendige Weiterbildung bei der nächsten Schulung zu vertiefen.

12. Die Bestimmungen der EisbAV richten sich an die Arbeitgeber/innen (Eisenbahnunternehmen). Arbeitgeber/innen sind verpflichtet, den Arbeitnehmer/innen entsprechende schriftliche Betriebsanweisungen und sonstige Anweisungen zur Verfügung zu stellen (vgl insbesondere § 14 Abs 5 ASchG, §§ 4 und 5 AM-VO, §§ 13 und 25 EisbAV).

13. Gemäß § 23 ArbIG ist die Bestellung von verantwortlichen Beauftragten gemäß § 9 Abs 2 und Abs 3 des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) für die Einhaltung von Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften nur möglich, wenn die Beauftragten leitende Angestellte sind, denen maßgebliche Führungsaufgaben selbstverantwortlich übertragen sind.

14. Die „ÖBB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz“ der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB 40) ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung des Arbeitgebers (Österreichische Bundesbahnen) und regelt das Verhalten der Arbeitnehmer/innen im Bereich von Gleisen.

15. Die „ÖBB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz“ der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB 40) ist bei der Mitbenützung der Schieneninfrastruktur und bei der Ausübung von Zugangsrechten bei der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 8 ASchG zu beachten.

16. Die „PB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz Privatbahnen“ (PB 40) ist eine zusammenfassende schriftliche

Betriebsanweisung der Arbeitgeber/innen (Gemeinsame Festlegung der österreichischen Privatbahnunternehmen) und regelt das Verhalten der Arbeitnehmer/innen im Bereich von Gleisen.

17. Die „PB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz Privatbahnen“ (PB 40) ist bei der Mitbenützung der Schieneninfrastruktur und bei der Ausübung von Zugangsrechten bei Privatbahnen gemäß § 8 ASchG zu beachten.

18. Die „Strab 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz Straßenbahnen“ (Strab 40) ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung der Arbeitgeber/innen (Gemeinsame Festlegung der österreichischen Straßenbahnunternehmen) und regelt das Verhalten der Arbeitnehmer/innen im Bereich von Gleisen.

19. Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen enthält die örtliche Unterlage Angaben über
    - Zugänglichkeit vom öffentlichen Wegenetz,
    - Wege auf der Anlage zu Arbeitsbereichen und
    - Vorgaben für Arbeitsbereiche auf der Anlage.

    Nähere Festlegungen zu den Inhalten der örtliche Unterlage sind in der Anlage 5a des Dienstbehelfs DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen“ der Österreichischen Bundesbahnen angeführt.

20. Gemäß Anlage 5a, Punkt 2, des Dienstbehelfs DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen“ der Österreichischen Bundesbahnen muss die örtliche Unterlage mindestens beinhalten:
    1. Zugänglichkeit vom öffentlichen Wegenetz
       - Betretungsmöglichkeiten (Norden, Süden usw)
       - Zugangstüren (Lärmschutzwand usw)
       - Schlüsselsystem
       - Hindernisse beim Zugang/Abgang zur Anlage
       - Sonstiges (allfällige Besonderheiten)
    2. Wege auf der Anlage zu Arbeitsbereichen
       - Hindernisse auf der Anlage
       - sichere Bereiche auf der Anlage (Sicherheitsraum, Bedienungsraum, Rettungsnischen usw)
       - Überqueren von Gleisen (Festlegung von Wegen, Festlegung von Bereichen, wo Gleise nicht überquert werden dürfen, Erfordernis von Schutzmaßnahmen einschließlich Festlegung der Ansprechpartner usw)
       - Beleuchtung (Vorhandensein - ja/nein, Festlegung Ansprechpartner zum Ein- und Ausschalten usw)
       - Sonstiges (allfällige Besonderheiten)

3. Vorgaben für Arbeitsbereiche auf der Anlage
   - sichere Bereiche im Arbeitsbereich (Sicherheitsraum, Bedienungsraum, Rettungsnischen usw)
   - Sicherungs- und Schutzmaßnahmen für die örtliche Tätigkeit (Ansprechpartner für Maßnahmen usw, erforderlichenfalls unter Berücksichtigung des Gefahrenraums von Nachbargleisen)
   - Bahnstromgefahren im Arbeitsbereich - örtliche Maßnahmen (Besteigen von Masten oder Bahnsteigdächern usw)
   - Sonstiges (allfällige Besonderheiten wie Laser, Fernmeldeeinrichtungen usw)

(2) Die Betriebsanweisungen müssen insbesondere nähere Festlegungen enthalten über

1. **Aufgaben der Arbeitnehmer,**

2. **zulässige Höchstgeschwindigkeiten,**

3. **Ermittlung und Beurteilung der Bremsfähigkeit von bewegten Schienenfahrzeugen,**

4. **zulässige Ladung und Ladungssicherung,**

5. **Signale,**

6. **Warnung von Arbeitnehmern im Gefahrenraum von Gleisen,**

7. **Auswahl, Verwendung und Aufbewahrung von Arbeitsmitteln,**

8. **Maßnahmen gegen Gefahren durch andere Schienenbahnen oder Transporteinrichtungen,**

9. **Verhalten bei Störungen und**

10. **die Bestimmungen der §§ 14 bis 24.**

1. Gemäß § 21a Abs 1 EisbG hat das Eisenbahnunternehmen das Verhalten seiner Bediensteten in Allgemeinen Anordnungen („Betriebsvorschriften") zu regeln, die von der Eisenbahnbehörde zu genehmigen sind. Soweit diese Betriebsvorschriften auch nähere Festlegungen im Sinne des § 13 Abs 2 EisbAV enthalten, gelten diese Betriebsvorschriften auch als Betriebsanweisungen im Sinne des § 14 Abs 5 ASchG iVm § 13 Abs 2 EisbAV und es sind daher in diesem Fall keine weiteren Festlegungen erforderlich.

2. Betriebsanweisungen dürfen nicht ausschließlich in allgemeinen Anordnungen enthalten sein, sondern zumindest die im Einzelfall zur Anwendung kommenden besonderen Maßnahmen müssen gesondert geregelt sein, beispielsweise in Betriebsstellenbeschreibungen oder Bedienungsanweisungen.

3. Schienenbahnen oder Transporteinrichtungen gemäß § 13 Abs 2 Z 8 EisbAV sind auch Umladeeinrichtungen wie Krane, die in den Lichtraum hineinragen können.

4. Gemäß § 7 Abs 3 erster Satz EisbBBV müssen Signale den Formen, Farben und Klangarten der Anlage 5 der EisbBBV entsprechen.

5. Ist ein Signal ausgefallen oder kann es nicht eindeutig wahrgenommen werden, ist gemäß § 7 Abs 5 EisbBBV die Bedeutung anzunehmen, die die größtmögliche Sicherheit gewährleistet.

6. Gemäß § 54 Abs 2 StrabVO müssen Signale den Formen, Farben und Klangarten der Anlage 2 der StrabVO entsprechen.

7. Ist ein Signal ausgefallen oder kann es nicht eindeutig wahrgenommen werden, ist gemäß § 54 Abs 4 StrabVO die Bedeutung anzunehmen, die die größere Sicherheit gewährleistet.

(3) Die Betriebsanweisungen müssen klar und verständlich abgefasst und auf das erforderliche Ausmaß beschränkt sein.

Diese Bestimmung konkretisiert § 14 Abs 4 erster Satz ASchG, wonach die Unterweisung in verständlicher Form erfolgen muss. Die Verständlichkeit wird auch dann beeinträchtigt, wenn die Regelung durch unnotwendige Bestimmungen überladen wird.

Allgemeine Bestimmungen über das Verhalten im Gefahrenraum von Gleisen

§ 14. (1) Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass sich Arbeitnehmer im Gefahrenraum von Gleisen nur aufhalten, wenn und solange dies zur Ausführung von Tätigkeiten erforderlich ist.

Diese Bestimmung ergibt sich insbesondere auch aus § 7 Z 6 ASchG (Ausschaltung oder Verringerung von Gefahrenmomenten).

(2) Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass Arbeitnehmer

1. **Schienenköpfe, Weichenzungen, Radlenker, Leitschienen sowie andere Teile der Gleisanlage, die kein sicheres Gehen oder Stehen ermöglichen, nicht betreten,**

2. **sich nicht unmittelbar vor, hinter oder unter Schienenfahrzeugen aufhalten, die sich für sie unvermutet in Bewegung setzen können,**

3. **sich nur an Stellen auf Schienenfahrzeugen aufhalten, die hierfür bestimmt sind,**

4. **Schienenfahrzeuge nur an hierfür vorgesehenen Stellen übersteigen und**

5. **nicht unter Schienenfahrzeugen durchkriechen.**

1. Ein sicheres Stehen oder Gehen gemäß § 14 Abs 2 Z 1 EisbAV ist auch nicht möglich, wenn sich Teile bewegen können.

2. Zum Aufenthalt gemäß § 14 Abs 2 Z 2 EisbAV zählt auch das Betreten von Gleisen unmittelbar vor oder hinter Schienenfahrzeugen, soweit dies nicht zum Kuppeln erforderlich ist.

3. Beim Umgehen von stehenden Schienenfahrzeugen muss ein Abstand von mindestens 5 m zu den Schienenfahrzeugen eingehalten werden. Dadurch soll sichergestellt sein, dass Arbeitnehmer/innen den Gefahrenraum der Gleise rechtzeitig räumen können, wenn sich Schienenfahrzeuge – für Arbeitnehmer/innen im Gefahrenraum der Gleise unerwartet – in Bewegung setzen. Damit wird auch berücksichtigt, dass der Bereich unmittelbar vor dem Schienenfahrzeug vom Schienenfahrzeug aus nicht immer vollständig überblickt werden kann (beispielsweise „toter Winkel" bei Triebfahrzeugen).

4. Stellen für den Aufenthalt auf Schienenfahrzeugen gemäß § 14 Abs 2 Z 3 EisbAV sind beispielsweise Führerstände, Verschiebertritte, Endbühnen (Plattformen) oder Bremserstände.

5. Gemäß § 46 Abs 4 EisbAV müssen Schienenfahrzeuge im Bereich jeder Stirnseite so eingerichtet sein, dass Arbeitnehmer/innen die Verschubarbeiten durchführen, sicher mitfahren können.

6. Das Durchkriechen unter Schienenfahrzeugen gemäß § 14 Abs 2 Z 5 EisbAV umfasst nicht das Eintreten in den Kuppelraum zwischen Schienenfahrzeugen unter den Puffern hindurch zum Verbinden oder Trennen der Schienenfahrzeuge.

7. Gemäß UIC-Merkblatt 535-3 sind 20 Prozent der Schienenfahrzeuge mit Übergangseinrichtungen auszustatten.

(3) Soferne ein Gehen im Gleis erforderlich ist, müssen Arbeitgeber dafür sorgen, dass Arbeitnehmer in mehrgleisigen Anlagen im Gleis entgegen der üblichen Fahrtrichtung gehen.

Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für Tätigkeiten im Gefahrenraum der Gleise regeln §§ 25 bis 26b EisbAV.

Bewegen von Schienenfahrzeugen

§ 15. (1) Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass Schienenfahrzeuge nur in Bewegung gesetzt werden, wenn dies ohne erkennbare Gefährdung möglich ist.

1. Eine erkennbare Gefährdung ist beispielsweise dann vorhanden, wenn

   - das Laden noch nicht beendet ist,
   - Türen, Klappen und andere bewegliche Aufbauten sich nicht in Transportstellung befinden,
   - Hemmschuhe nicht entfernt sind oder
   - der überblickbare Gleisbereich nicht frei ist.

2. Der überblickbare Gleisbereich wird beispielsweise durch den „toten Winkel" bei Triebfahrzeugen eingeschränkt.

3. Eine Gefährdung ist beispielsweise dann nicht erkennbar, wenn Hindernisse in den freizuhaltenden Raum hineinragen, die von Gleisfreimeldeeinrichtungen nicht erfasst werden können.

4. Gemäß § 93 Abs 1 EisbBBV sind stillstehende Schienenfahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern, wenn es die Sicherheit erfordert.

(2) Bei Fahren auf Sicht ist die Geschwindigkeit des Schienenfahrzeuges so festzulegen, dass vor Hindernissen angehalten werden kann. Dies gilt nicht für jene Hindernisse, die erst innerhalb des Anhalteweges unerwartet in den Gefahrenraum des Gleises gelangen.

1. Bei Fahren auf Sicht muss die Geschwindigkeit so gewählt werden, dass der bei der gewählten Geschwindigkeit erforderliche Anhalteweg (Reaktionsweg und Bremsweg) kleiner als die vorhandene Sichtweite ist.

2. Hindernisse, die erst innerhalb des Anhalteweges unerwartet in den Gefahrenraum des Gleises gelangen, können bei der Wahl der Geschwindigkeit nicht berücksichtigt werden.

(3) Mehrere Schienenfahrzeuge dürfen gemeinsam nur bewegt werden, wenn sie miteinander verbunden sind. Wenn Schienenfahrzeuge aus betriebstechnischen Gründen nicht miteinander verbunden werden können, so dürfen sie erst in Bewegung gesetzt werden, wenn andere Schutzmaßnahmen durchgeführt sind.

1. Schienenfahrzeuge können aus betriebstechnischen Gründen nicht verbunden sein beispielsweise vor dem Abstoßen oder vor dem Abrollen.

2. Als andere Schutzmaßnahmen kann beispielsweise vorgesehen werden

   - ein Verbot des Betretens des Gefahrenraumes des Gleises während des Bewegens von Schienenfahrzeugen,
   - ein Verbot des Betretens des Gefahrenraumes des Gleises zum Kuppeln von Schienenfahrzeugen vor dem Stillstand der Schienenfahrzeuge oder
   - das Legen von Hemmschuhen.

(4) Wenn Arbeitnehmer beim Bewegen von Schienenfahrzeugen gefährdet werden können und wenn für deren Sicherheit nicht anders gesorgt ist, so muss der Gefahrenraum der Gleise beobachtet werden und müssen im Gefahrenraum der Gleise tätige Arbeitnehmer gewarnt werden.

1. Arbeitnehmer/innen können gefährdet werden beispielsweise

   - wenn schienengleiche Eisenbahnübergänge befahren werden müssen,
   - bei Annäherung an Schienenfahrzeuge, an, auf oder in denen sich Arbeitnehmer/innen aufhalten, sowie
   - wenn sich Arbeitnehmer/innen im Gefahrenraum aufhalten müssen, ohne an der Fahrzeugbewegung beteiligt zu sein.

2. Für die Sicherheit von Arbeitnehmer/innen kann beispielsweise durch technische Einrichtungen wie Geländer, Schranken, Drehkreuze oder Signalanlagen in anderer Weise gesorgt werden.

3. Der Gefahrenraum von Gleisen kann beobachtet werden beispielsweise

   - von dem in Fahrtrichtung vorderen Führerstand, Steuerstand, Mitfahrerstand, Arbeitsstand oder Verschiebertritt des an der Spitze befindlichen Schienenfahrzeuges aus,
   - von Ständen auf anderen Schienenfahrzeugen aus, falls die Sicht auf den Gefahrenraum durch Fahrzeuge oder deren Ladungen nicht eingeschränkt wird, sowie
   - von Standorten seitlich oder oberhalb des Gefahrenraumes aus.

4. Akustisch gewarnt werden können Arbeitnehmer/innen beispielsweise durch das Signal „Achtung" gemäß Anlage 5 Z 25 EisbBBV oder durch Abgabe des Signals Sh 5 („Achtung") gemäß Anlage 2 Pkt 7 StrabVO („Schutzsignale").

5. Lässt sich ein schadhaft gewordener Zug nicht mehr von der Zugspitze aus führen, ist diese gemäß § 56 Abs 4 StrabVO mit einem Fahrbediensteten zu besetzen, der dem Fahrzeugführer über Sprechfunk oder in anderer Weise Aufträge für die Zugbewegung gibt und Gefährdete warnt.

(5) Sind am Bewegen von Schienenfahrzeugen mehrere Arbeitnehmer beteiligt, so muss eine eindeutige Verständigung untereinander sichergestellt sein.

1. An der Fahrzeugbewegung beteiligt sind beispielsweise Triebfahrzeugführer, Bediener von Verschubeinrichtungen, Verschieber, Hemmschuhleger oder Fahrdienstleiter.

2. Eine eindeutige Verständigung wird beispielsweise sichergestellt durch

   - Anwendung festgelegter Signale,
   - Verwendung festgelegter Formulierungen sowie
   - eine eindeutige Klarstellung, wer durch die Verständigung angesprochen werden soll, insbesondere bei einer Verständigung über Funk.

3. Eine Verständigung durch Lautsprecher gilt nicht als eindeutige Verständigung.

4. Gemäß § 114 Abs 7 erster und zweiter Satz EisbBBV ist das vorderste Schienenfahrzeug geschobener Züge mit einem Betriebsbediensteten zu besetzen. Der Betriebsbedienstete muss sich mit dem Triebfahrzeugführer verständigen können.

5. Lässt sich ein schadhaft gewordener Zug nicht mehr von der Zugspitze aus führen, ist diese gemäß § 56 Abs 4 StrabVO mit einem Fahrbediensteten zu besetzen, der dem Fahrzeugführer über Sprechfunk oder in anderer Weise Aufträge für die Zugbewegung gibt und Gefährdete warnt.

(6) Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass Arbeitnehmer

1. sich nicht dort aufhalten, wo sie durch die Bewegung von Seilen gefährdet werden können,

2. Schienenfahrzeuge nicht mit losen Balken, Stangen oder Stempeln schieben,

3. Schienenfahrzeuge nicht an ihren Stirnseiten mit der Hand schieben oder ziehen,

4. beim Ziehen oder Schieben von Schienenfahrzeugen mit der Hand nicht rückwärts gehen sowie

5. Schienenfahrzeuge nicht durch Entgegenstemmen aufhalten.

1. Aufgrund der Abrutschgefahr darf die Kraftübertragung nicht durch lose Einrichtungen erfolgen.

2. Schienenfahrzeuge dürfen mit der Hand nicht an den Stirnseiten (einschließlich Pufferscheiben und Kupplungen) geschoben oder gezogen werden, sondern nur an den Seitenwänden oder Ecken.

Kuppeln

§ 16. (1) Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass Arbeitnehmer Schienenfahrzeuge nicht kuppeln, solange beide Schienenfahrzeuge in Bewegung sind und zum Kuppeln zwischen die Fahrzeuge getreten werden muss.

1. Kuppeln umfasst sowohl das Verbinden als auch das Trennen von Schienenfahrzeugen.

2. Schienenfahrzeuge sind dann nicht mehr als in Bewegung anzusehen, sobald es sich nur mehr um kleine Bewegungen beim Aufdrücken oder nach dem Auffahren handelt.

(2) Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass Arbeitnehmer beim Kuppeln

1. **auf Hindernisse im Gleisbereich achten,**

2. **prüfen, ob die an den Fahrzeugenden freizuhaltenden Räume nicht eingeschränkt sind,**

3. **bei Einschränkungen der freizuhaltenden Räume erst dann zwischen die Schienenfahrzeuge treten, nachdem diese zum Stillstand gekommen sind und ihre Puffer sich berühren,**

4. **gebückt unter dem Seitenpuffer durchgehen und dabei den Kupplerhandgriff am Schienenfahrzeug benützen, wenn beim Eintreten in den Gleisbereich eine Gefährdung durch herannahende Schienenfahrzeuge erfolgen kann und**

5. **Schienenfahrzeuge mit Schraubenkupplungen nicht von Verschieberauftritten oder Fahrzeugplattformen aus kuppeln.**

1. Gemäß § 76 Abs 1 EisbBBV müssen die Schienenfahrzeuge so gestaltet sein, dass ein gefahrloses Kuppeln möglich ist. Bei Schienenfahrzeugen mit Schraubenkupplungen und Seitenpuffern müssen die dafür erforderlichen Räume gemäß Anlage 4 der EisbBBV von festen Teilen frei sein, wenn sich die Zugeinrichtung in Mittelstellung befindet; elastisch verformbare Teile der Übergangseinrichtungen und Verbindungsleitungen dürfen in diese Räume hineinragen. Im Bereich unterhalb der Puffer dürfen keine festen Teile den Zugang behindern.

2. Gemäß § 46 Abs 2 EisbAV müssen Schienenfahrzeuge, die mit der Hand gekuppelt werden, an den Stirnseiten so gestaltet sein, dass ein gefahrloses Kuppeln möglich ist und für diese Tätigkeit ausreichend Raum vorhanden ist.

3. Der freie Raum zwischen den Stirnseiten zweier Schienenfahrzeuge kann beispielsweise eingeschränkt sein durch

   - Mittelpufferkupplungen zwischen Seitenpuffern,
   - Spezialkupplungen,
   - heruntergeklappte Stirnwände oder Übergangsbrücken oder
   - erkennbare technische Gebrechen an Schienenfahrzeugen.

4. Beim Eintreten in den Gleisbereich kann eine Gefährdung durch herannahende Schienenfahrzeuge insbesondere dann erfolgen, wenn die Entfernung des herannahenden Schienenfahrzeuges von Arbeitnehmer/innen weniger als 10 m beträgt.

5. Gemäß § 77 Abs 12 EisbBBV müssen unter Puffern von Schienenfahrzeugen, unter denen Arbeitnehmer/innen zum Kuppeln gebückt hindurchgehen müssen, Kupplerhandgriffe angebracht sein.

6. Gemäß § 46 Abs 3 EisbAV müssen unter Puffern von Schienenfahrzeugen, unter denen Arbeitnehmer/innen zum Kuppeln gebückt durchgehen müssen, Kupplerhandgriffe angebracht sein.

Verhalten auf Schienenfahrzeugen während der Fahrt

§ 17. (1) Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass Arbeitnehmer auf Schienenfahrzeugen nur auf den dafür vorgesehenen Einrichtungen und nur nach Maßgabe der dafür getroffenen Festlegungen mitfahren.

1. Zum Mitfahren vorgesehene Einrichtungen sind beispielsweise Verschiebertritte, Endbühnen, Führerstände oder Bremserstände.

2. Gemäß 46 Abs 4 erster Satz EisbAV müssen Schienenfahrzeuge im Bereich jeder Stirnseite so eingerichtet sein, dass Arbeitnehmer/innen, die Verschubarbeiten durchführen, sicher mitfahren können.

3. Gemäß 46 Abs 6 EisbAV müssen Einrichtungen zum Mitfahren beim Bewegen von Schienenfahrzeugen sowie Arbeitsplätze auf Schienenfahrzeugen so beschaffen und bemessen sein, dass die Arbeitnehmer/innen genügend Raum für ihre Tätigkeit haben und sich gegen Absturz sichern können. Die Einrichtungen müssen sicher zugänglich sein.

4. Gemäß § 77 Abs 13 EisbBBV müssen Einrichtungen zum Mitfahren bei Verschubbewegungen so beschaffen und bemessen sein, dass die Arbeitnehmer/innen genügend Raum für ihre Tätigkeit haben und sich gegen Absturz sichern können. Wenn dies für Verschubbewegungen erforderlich ist, müssen Schienenfahrzeuge auf jeder Langseite mindestens einen Verschieberauftritt und einen Verschieberhandgriff haben.

(2) Das Aufsteigen auf Schienenfahrzeuge und das Absteigen von Schienenfahrzeugen darf nur bis zu einer Geschwindigkeit von höchstens 5 km/h erfolgen.

Gemäß § 17 Abs 1 EisbAV haben Arbeitgeber/innen dafür zu sorgen, dass Arbeitnehmer auf Schienenfahrzeugen nur auf den dafür vorgesehenen Einrichtungen und nur nach Maßgabe der dafür getroffenen Festlegungen mitfahren. Dies umfasst auch Festlegungen darüber, dass Arbeitnehmer/innen nur von dafür geeigneten Einrichtungen während des Bewegens der Schienenfahrzeuge aufsteigen und absteigen dürfen. Geeignete Einrichtungen zum Auf- und Absteigen während des Bewegens der Schienenfahrzeuge sind Verschiebertritte. Aufstiege zu Führerständen sind nicht zum Auf- und Absteigen während des Bewegens der Schienenfahrzeuge geeignet.

(3) Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass Arbeitnehmer

1. **bei fehlenden Übergangseinrichtungen nicht von Schienenfahrzeug zu Schienenfahrzeug hinübersteigen,**

2. **nicht auf Puffern oder auf Ladegut von Schienenfahrzeugen mitfahren,**

3. **sich nicht in Öffnungen von nicht gegen Schließen gesicherte Außentüren von Schienenfahrzeugen aufhalten und**

4. **sich bei der Vorbeifahrt an Stellen, an denen der seitliche Sicherheitsabstand über der Standfläche nicht vorhanden ist, nicht auf solchen Standflächen aufhalten.**

1. Gemäß § 46 Abs 8 EisbAV müssen bewegliche Fahrzeugteile an Schienenfahrzeugen gegen unbeabsichtigtes Bewegen in den jeweiligen Endstellungen gesichert werden können, wenn durch deren Bewegung Arbeitnehmer/innen gefährdet werden können.

2. Gemäß § 77 Abs 6 erster Satz EisbBBV müssen seitliche Schiebetüren der Gepäckwagen und Gepäckabteile gegen unbeabsichtigtes Schließen der Türen gesichert sein.

3. Wenn der seitliche Sicherheitsabstand nicht vorhanden ist, darf gemäß Schriftlicher Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB 40), an diesen Stellen nur dann vorbeigefahren werden, wenn sich die Arbeitnehmer/innen innerhalb der Fahrzeugbegrenzung aufhalten können. Bei der Vorbeifahrt an Laderampen müssen Arbeitnehmer/innen von rampenseitigen Verschiebertritten immer absteigen.

Aufstellen und Sichern von Schienenfahrzeugen

§ 18. (1) Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass stillstehende Schienenfahrzeuge durch hierfür bestimmte und geeignete Einrichtungen gesichert werden, wenn durch unbeabsichtigtes Bewegen Arbeitnehmer gefährdet werden können.

1. Geeignete Einrichtungen zum Sichern stillstehender Schienenfahrzeuge sind beispielsweise Handbremse oder Federspeicherbremse sowie Radvorleger oder Hemmschuhe.

2. Gemäß § 46 Abs 12 EisbAV müssen Triebfahrzeuge über Einrichtungen verfügen, mit denen sie angehalten werden können.

3. Gemäß § 74 Abs 4 EisbBBV müssen die Triebfahrzeuge und andere führende Schienenfahrzeuge eine Feststellbremse haben.

4. Gemäß § 74 Abs 5 EisbBBV müssen die Reisezugwagen mit einer vom Wageninneren aus bedienbaren Feststellbremse ausgerüstet sein. Eine genügende Anzahl von Güterwagen einer Wagenserie ist mit Feststellbremse auszurüsten.

5. Gemäß § 93 Abs 1 erster Satz EisbBBV sind stillstehende Schienenfahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern, wenn es die Sicherheit erfordert.

6. Gemäß § 93 Abs 4 EisbBBV müssen Triebfahrzeuge beaufsichtigt werden, solange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig und gegen unbeabsichtigte Bewegung nicht besonders gesichert sind.

7. Gemäß § 36 Abs 1 StrabVO sind alle Fahrzeuge mit einer Feststellbremse auszurüsten.

8. Gemäß § 57 Abs 8 StrabVO sind abgestellte Fahrzeuge gegen Abrollen und unbefugte Inbetriebnahme zu sichern.

(2) Schienenfahrzeuge müssen auf zusammenlaufenden Gleisen so aufgestellt werden, dass zwischen ihren am weitesten ausladenden Teilen ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m vorhanden ist.

1. Gemäß § 6 Abs 1 EisbAV muss zwischen bewegten Schienenfahrzeugen und Teilen der Umgebung ein seitlicher Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m bis zu einer Höhe von 2,0 m über der jeweiligen Standfläche von Arbeitnehmer/innen vorhanden sein.

2. Durch diese Bestimmungen sollen Arbeitnehmer/innen, die sich entweder zwischen Schienenfahrzeugen und Teilen der Umgebung oder auf Schienenfahrzeugen aufhalten, vor Verletzungen durch Quetschung geschützt werden.

3. Teile der Umgebung sind ortsfeste Gegenstände wie Maste oder Geländer sowie neben den Gleisen gelagerte Gegenstände, abgestellte Fahrzeuge und Schienenfahrzeuge auf Nachbargleisen.

4. Standflächen, auf denen sich Arbeitnehmer/innen aufhalten können, sind beispielsweise Führerstände, Verschiebertritte, Endbühnen (Plattformen), Bremserstände oder Ladeflächen von Schienenfahrzeugen. Bei der Bestimmung der freizuhaltenden Bereiche in der Höhe kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass die Standfläche in der Regel auf der Höhe der Schwellenoberkante liegt. Triebfahrzeugführer, die sich aus dem Fenster des Führerstandes beugen, Verschieber auf Verschiebertritten oder Arbeitnehmer/innen auf Laderampen sind zu berücksichtigen. In der Praxis ist daher der Bereich von der Schienenoberkante bis zu einer Höhe von etwa 3,50 m von Einbauten freizuhalten.

5. Gemäß § 59 Abs 14 EisbBBV ist die Grenzmarke zwischen zusammenlaufenden Gleisen an jener Stelle zu errichten, an der zwischen den am weitesten ausladenden Teilen abgestellter Schienenfahrzeuge ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m vorhanden ist.

(3) Triebfahrzeuge, die nicht besetzt oder die unbeaufsichtigt sind, müssen gegen unbefugte Inbetriebnahme gesichert sein.

1. Triebfahrzeuge sind mit Fahrantrieb ausgerüstete Schienenfahrzeuge. Dazu zählen auch Zweiwegefahrzeuge, wenn sie schienengebunden verkehren, und schienengebundene Arbeitsfahrzeuge mit Fahrantrieb.

2. Gemäß § 46 Abs 13 EisbAV müssen Triebfahrzeuge eine Sicherung gegen Inbetriebnahme durch Unbefugte besitzen.

3. Gemäß § 53 Abs 1 AM-VO müssen selbstfahrende Arbeitsmittel eine Sicherung gegen Inbetriebnahme durch Unbefugte besitzen.

4. Gemäß § 57 Abs 8 StrabVO sind abgestellte Fahrzeuge gegen Abrollen und unbefugte Inbetriebnahme zu sichern.

Be- und Entladen von Schienenfahrzeugen

§ 19. (1) Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass Schienenfahrzeuge nur be- oder entladen werden, wenn sichergestellt ist, dass Arbeitnehmer durch Bewegungen von Schienenfahrzeugen nicht gefährdet werden können.

1. Beim Be- oder Entladen von Schienenfahrzeugen können Arbeitnehmer/innen gefährdet werden, wenn beispielsweise

   - andere Schienenfahrzeuge auffahren,
   - die Schienenfahrzeuge wieder anfahren, weil Verschubarbeiten noch nicht abgeschlossen sind,
   - die Schienenfahrzeuge noch nicht gegen Entrollen gesichert sind oder
   - die Schienenfahrzeuge während der Bewegung be- oder entladen werden, obwohl sie oder ihre Ladung für einen solchen Be- oder Entladevorgang nicht geeignet sind.

2. Maßnahmen zur Sicherung gegen Auffahren von anderen Schienenfahrzeugen sind beispielsweise Sperren von Weichen in abweisender Stellung, Auflegen von Sperrschuhen oder Auflegen von Hemmschuhen in entsprechender Entfernung.

(2) Das Ladegut auf Schienenfahrzeugen muss so verteilt und gesichert sein, dass es

1. nicht herabfallen kann,

2. durch Umfallen oder Verschieben keine Arbeitnehmer gefährden kann und

3. das Schienenfahrzeug nicht zum Entgleisen bringen kann.

1. Für öffentliche Eisenbahnen gelten dafür beispielsweise die Beladevorschriften der Anlage II zum Übereinkommen über die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV).

2. Gemäß § 104 Abs 2 EisbBBV dürfen Schienenfahrzeuge mit außergewöhnlicher äußerer Abmessung, Radsatzlast, Meterlast, Beschaffenheit oder Beladung (außergewöhnliche Sendungen) in Züge nur eingereiht werden, wenn entsprechende Maßnahmen festgelegt sind.

3. Gemäß § 104 Abs 3 EisbBBV dürfen Schienenfahrzeuge sowie die Ladung und deren Sicherung keine offensichtlich erkennbaren, die Betriebssicherheit beeinträchtigenden Mängel aufweisen.

4. Gemäß § 57 Abs 7 erster Satz StrabVO ist die Ladung auf Dienstfahrzeugen verkehrssicher unterzubringen.

(3) Schienenfahrzeuge müssen so beladen sein, dass

1. der seitliche Sicherheitsabstand nicht eingeschränkt ist und

2. die Stirnseite des Schienenfahrzeuges nicht durch Ladegut überragt wird.

1. Wenn Ladegut die Stirnseite des Schienenfahrzeuges überragt, können Arbeitnehmer/innen gefährdet werden, die diese Schienenfahrzeuge kuppeln müssen.

2. Gemäß § 104 Abs 2 EisbBBV dürfen Schienenfahrzeuge mit außergewöhnlicher äußerer Abmessung, Radsatzlast, Meterlast, Beschaffenheit oder Beladung (Außergewöhnliche Sendungen) in Züge nur eingereiht werden, wenn entsprechende Maßnahmen festgelegt sind.

3. Gemäß § 57 Abs 7 zweiter Satz StrabVO darf die Ladung über die Fahrzeugumgrenzungslinie nicht hinausragen.

(4) Eine Einschränkung des seitlichen Sicherheitsabstandes oder ein Überragen der Stirnseite des Schienenfahrzeuges durch Ladegut ist nur zulässig, wenn eine Gefährdung von Arbeitnehmern durch andere Maßnahmen vermieden wird.

1. Eine Gefährdung von Arbeitnehmer/innen bei einer Einschränkung des seitlichen Sicherheitsabstands kann ausgeschlossen werden, wenn für die Dauer der Fahrzeugbewegung alle Arbeitsplätze in diesem Bereich geräumt sind.

2. Wenn Ladegut die Stirnseite des Schienenfahrzeuges überragt, kann eine Gefährdung von Arbeitnehmer/innen beispielsweise vermieden werden durch

   - das Mitführen von Schutzwagen, die erst nach Entladung abgekuppelt werden dürfen oder
   - eine auffallende Kennzeichnung der überstehenden Ladungsteile.

3. Gemäß § 104 Abs 2 EisbBBV dürfen Schienenfahrzeuge mit außergewöhnlicher äußerer Abmessung, Radsatzlast, Meterlast, Beschaffenheit oder Beladung (außergewöhnliche Sendungen) in Züge nur eingereiht werden, wenn entsprechende Maßnahmen festgelegt sind.

4. Gemäß § 57 Abs 7 zweiter Satz StrabVO darf die Ladung über die Fahrzeugumgrenzungslinie nicht hinausragen. Gemäß § 57 Abs 7 dritter Satz StrabVO sind Ausnahmen zulässig, wenn die erforderlichen Nachweise erbracht und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen getroffen worden sind.

Benutzung von Drehscheiben und Schiebebühnen

§ 20. Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass

1. Drehscheiben und Schiebebühnen vor dem Befahren gegen Bewegen gesichert werden und

2. Schienenfahrzeuge auf Drehscheiben und Schiebebühnen so aufgestellt werden, dass zwischen ihnen und Teilen der Umgebung ein Sicherheitsabstand von 0,5 m eingehalten ist.

1. Durch den seitlichen Sicherheitsabstand sollen Arbeitnehmer/innen, die sich zwischen dem Schienenfahrzeug und Teilen der Umgebung aufhalten, vor Verletzungen durch Quetschung geschützt werden.

2. Teile der Umgebung sind ortsfeste Gegenstände wie Maste oder Geländer sowie neben den Drehscheiben und Schiebebühnen gelagerte Gegenstände, abgestellte Fahrzeuge und Schienenfahrzeuge auf den weiterführenden Gleisen.

3. Gemäß § 43 Abs 1 EisbAV müssen bei Drehscheiben und Schiebebühnen Feststelleinrichtungen vorhanden sein, mit denen von den auf ihnen angebrachten Gleisen zu weiterführenden Gleisen ein gefahrloser Übergang von Schienenfahrzeugen sichergestellt werden kann.

Bewachung von schienengleichen Eisenbahnübergängen

§ 21. Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass sich bei der Bewachung von schienengleichen Eisenbahnübergängen

1. Bewachungsorgane auf der Fahrbahn nur neben dem Fahrbahnrand aufstellen und

2. die Aufmerksamkeit der Bewachungsorgane sich vorrangig auf Straßenbenützer richtet, die jenen Fahrstreifen benützen, auf dem sich das Bewachungsorgan jeweils befindet.

1. Gemäß § 18 Abs 1 EisbBBV sind schienengleiche Eisenbahnübergänge Eisenbahnkreuzungen im Sinne des § 1 lit a der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO) und nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge.

2. Gemäß § 47a EisbG sind die aus Sicherheitsgründen vorzuschreibenden Bedingungen für die Benützung von nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen vom Eisenbahnunternehmen festzulegen.

3. Die in § 21 EisbAV festgelegten Maßnahmen wurden aus einem Erlass der Obersten Eisenbahnbehörde vom 8. Jänner 1997, Zl 226.008/1-II/21/97, abgeleitet.

4. Die für die Bewachung festgelegten Maßnahmen, insbesondere Anzahl der Bewachungsorgane, Aufstellungsort, Schutzkleidung und Ausrüstung, müssen in schriftlichen Betriebsanweisungen gemäß § 13 EisbAV enthalten sein.

5. In den schriftlichen Betriebsanweisungen gemäß § 13 EisbAV ist auch festzulegen, welche Maßnahmen gemäß § 95 EisbKrV bei der Störung von Lichtzeichen oder Lichtzeichen mit Schranken jeweils zu treffen sind.

6. Festlegungen für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen durch Bewachung enthalten §§ 83 bis 86 EisbKrV.

Persönliche Schutzausrüstung und Arbeitskleidung

§ 22. (1) Für Arbeiten im Gefahrenraum von Gleisen sind den Arbeitnehmern Warnkleidung sowie Sicherheits- oder Schutzschuhe zur Verfügung zu stellen.

1. Gemäß § 69 Abs 4 ASchG dürfen persönliche Schutzausrüstungen, außer in besonderen Ausnahmefällen, nur für jene Zwecke und unter jenen Bedingungen eingesetzt werden, für die sie nach den Angaben des Herstellers oder des Inverkehrbringers bestimmt sind.

2. Gemäß § 69 Abs 3 ASchG sind Arbeitnehmer/innen verpflichtet, die persönliche Schutzausrüstungen zu benutzen, Arbeitgeber/innen dürfen ein dem widersprechendes Verhalten der Arbeitnehmer/innen nicht dulden.

3. Machen verschiedene Gefahren den gleichzeitigen Einsatz mehrerer persönlicher Schutzausrüstungen notwendig, so müssen diese Ausrüstungen gemäß § 70 Abs 4 ASchG aufeinander abgestimmt und muss ihre Schutzwirkung gegenüber den betreffenden Gefahren gewährleistet sein.

4. Wenn die Schutzkleidung mehreren Aufgaben dienen soll (beispielsweise Schutz gegen Regen oder Kälte und gleichzeitig Warnfunktion), so müssen gemäß § 6 Abs 5 PSA-V die Ausrüstungen aufeinander abgestimmt und muss ihre Schutzwirkung gegen die verschiedenen Gefahren sicher gewährleistet sein.

5. Die Anforderungen an Warnkleidung sind in der EN ISO 20471 – „Hochsichtbare Warnkleidung" geregelt.

(2) Im Gefahrenraum von Gleisen darf nur enganliegende Kleidung getragen werden.

1. Gemäß § 71 Abs 1 ASchG muss die Arbeitskleidung den Erfordernissen der Tätigkeit entsprechen und so beschaffen sein, dass durch die Kleidung keine Gefährdung der Sicherheit und Gesundheit bewirkt wird.

2. Verhindert werden soll, dass Arbeitnehmer/innen im Gefahrenraum von Gleisen aufgrund loser Kleidung durch vorbeifahrende Schienenfahrzeuge erfasst werden.

3. Das Schutzziel kann nur dann erreicht werden, wenn beispielsweise Westen oder Jacken geschlossen (zugeknöpft) getragen werden.

(3) Durch die Benutzung der persönlichen Schutzausrüstung darf die Wahrnehmbarkeit der Warnsignale nicht beeinträchtigt werden.

1. Machen verschiedene Gefahren den gleichzeitigen Einsatz mehrerer persönlicher Schutzausrüstungen notwendig, so müssen diese Ausrüstungen gemäß § 70 Abs 4 ASchG aufeinander abgestimmt und muss ihre Schutzwirkung gegenüber den betreffenden Gefahren gewährleistet sein.

2. Wenn die Schutzkleidung mehreren Aufgaben dienen soll (beispielsweise Schutz gegen Regen oder Kälte und gleichzeitig Warnfunktion), so müssen gemäß § 6 Abs 5 PSA-V die Ausrüstungen aufeinander abgestimmt und muss ihre Schutzwirkung gegen die verschiedenen Gefahren sicher gewährleistet sein

3. Diese Bestimmung ist insbesondere bei der Auswahl des Gehörschutzes zu beachten.

Ausrüstung mit Arbeitsmitteln

§ 23. (1) Den Arbeitnehmern sind die zur sicheren Durchführung der Arbeitsvorgänge erforderlichen Arbeitsmittel zur Verfügung zu stellen.

1. Gemäß § 64 Abs 2 ASchG haben Arbeitgeber/innen geeignete organisatorische Maßnahmen zu treffen oder geeignete Mittel einzusetzen, um zu vermeiden, dass Arbeitnehmer/innen Lasten manuell handhaben müssen.

2. Die zur sicheren Durchführung der Arbeitsvorgänge erforderlichen Arbeitsmittel ergeben sich bei der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung von Maßnahmen zur Gefahrenverhütung gemäß § 4 ASchG.

3. Für die Tätigkeit erforderliche Arbeitsmittel sind beispielsweise Signalmittel zur Abgabe von Signalen, Arbeitsmittel zum Abbremsen und Sichern von Schienenfahrzeugen (Hemmschuhe, Radvorleger, usw) oder Verständigungsmittel.

(2) Für Arbeitnehmer in Schienenfahrzeugen müssen Einrichtungen für die Ablage von Kleidung sowie für die sichere Verwahrung der mitzuführenden Ausrüstung vorhanden sein.

1. Diese Bestimmung stellt keine Anforderung an die Beschaffenheit von Schienenfahrzeugen dar, sondern es müssen in Schienenfahrzeugen tätigen Arbeitnehmer/innen Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden. Sind mehrere Schienenfahrzeuge miteinander verbunden

(beispielsweise im Zugverband), so müssen die Einrichtungen daher auch nicht in jedem Schienenfahrzeug vorhanden sein (beispielsweise ein Dienstabteil im Zugverband).

2. Sichere Verwahrung bedeutet sowohl den Schutz gegenüber einem unberechtigten Zugriff Dritter als auch eine sichere Lagerung (beispielsweise Schutz gegen Umstürzen oder Herabfallen).

3. Für Arbeitnehmer/innen in Schienenfahrzeugen sind erforderlichenfalls Bereiche vorzusehen, in denen eine ungestörte Abhaltung von Ruhepausen möglich ist, beispielsweise abgesperrte Abteile oder sonstige getrennte Einrichtungen.

(3) Im besetzten Führerstand von Triebfahrzeugen und Steuerwagen muss beim Befahren von Tunneln von Haupt- und Nebenbahnen mit einer Länge von über 1000 m eine tragbare Einrichtung für die Versorgung mit Atemluft vorhanden sein.

1. Triebfahrzeuge sind mit Fahrantrieb ausgerüstete Schienenfahrzeuge. Dazu zählen auch Zweiwegefahrzeuge, wenn sie schienengebunden verkehren, und schienengebundene Arbeitsfahrzeuge mit Fahrantrieb.

2. Steuerwagen sind Schienenfahrzeuge ohne Fahrantrieb, die mit Einrichtungen zur Steuerung von Triebfahrzeugen ausgerüstet sind.

3. Bisher wurden im Rahmen von eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren für Tunnel mit einer Länge von über 1000 m auf Haupt- und Nebenbahnen die Ausstattung der Triebfahrzeuge mit tragbaren Einrichtungen für die Zufuhr von Atemluft (so genannte „Selbstretter“) vorgesehen.

Einsatz von Arbeitnehmern

§ 24. (1) Arbeitgeber dürfen im Gefahrenraum von Gleisen nur Arbeitnehmer einsetzen, die erwarten lassen, dass sie die ihnen übertragenen Aufgaben zuverlässig erfüllen.

1. Gemäß § 6 Abs 1 ASchG haben Arbeitgeber/innen bei der Übertragung von Aufgaben an Arbeitnehmer/innen deren Eignung in Bezug auf Sicherheit und Gesundheit zu berücksichtigen. Dabei ist insbesondere auf Konstitution und Körperkräfte, Alter und Qualifikation Rücksicht zu nehmen.

2. Gemäß § 5 Abs 2 EisbBBV dürfen nur geeignete Betriebsbedienstete eingesetzt werden.

3. Gemäß § 6 Abs 1 EisbVO ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, bei der Auswahl und Verwendung der Betriebsbediensteten jene Sorgfalt anzuwenden, die eine sichere und ordnungsgemäße Betriebsführung gewährleistet.

4. Gemäß § 130 Abs 1 EisbBBV darf als Betriebsbediensteter nur tätig sein, wer

   - mindestens 18 Jahre alt ist,
   - geistig und körperlich tauglich ist,
   - nicht durch Tatsachen belastet ist, die ihn für die Tätigkeit als unzuverlässig erscheinen lassen,
   - über eine für die jeweilige Tätigkeit ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache in Wort und Schrift verfügt,
   - die für die jeweilige Tätigkeit vorgesehenen Prüfungen erfolgreich abgelegt hat und
   - für die jeweilige Tätigkeit im erforderlichen Umfang unterwiesen ist.

5. Gemäß § 130 Abs 2 EisbBBV ist die Tauglichkeit der Betriebsbediensteten vor erstmaliger Aufnahme der Tätigkeit unter Berücksichtigung der Art der Verwendung durch einen vom Eisenbahnunternehmen beauftragten Arzt festzustellen.

6. Gemäß § 130 Abs 4 EisbBBV müssen Betriebsbedienstete bis zum vollendeten 50. Lebensjahr alle fünf Jahre, danach alle drei Jahre auf ihre körperliche Tauglichkeit untersucht werden, sofern nicht der vom Eisenbahnunternehmen beauftragte Arzt im Einzelfall eine kürzere Frist festlegt.

7. Gemäß § 5 Abs 1a StrabVO dürfen nur geeignete Betriebsbedienstete eingesetzt werden.

8. Gemäß § 6 Abs 1 StrabVO ist das Straßenbahnunternehmen verpflichtet, bei der Auswahl und Verwendung der Betriebsbediensteten jene Sorgfalt anzuwenden, die eine sichere und ordnungsgemäße Betriebsführung gewährleistet.

9. Gemäß § 10 Abs 2 StrabVO ist die Tauglichkeit der Betriebsbediensteten vor erstmaliger Aufnahme der Tätigkeit unter Berücksichtigung der Art der Verwendung durch einen vom Straßenbahnunternehmen beauftragten Arzt festzustellen.

10. Gemäß § 10 Abs 3 StrabVO darf, wer das 40. Lebensjahr vollendet hat, als Betriebsbediensteter nur (weiter)beschäftigt werden, wenn das Weiterbestehen der Tauglichkeit unter Berücksichtigung der Art der Verwendung durch einen Arzt gemäß § 10 Abs 2 StrabVO festgestellt worden ist. Das gleiche gilt dann jeweils nach Ablauf weiterer fünf Jahre.

11. Gemäß § 48 Abs 1 EisbAV dürfen Arbeitgeber/innen mit nachfolgenden Arbeiten nur Arbeitnehmer/innen beschäftigen, die die entsprechenden Fachkenntnisse durch ein Zeugnis gemäß FK-V nachweisen:

    - Arbeiten als Sicherungsposten gemäß § 30 EisbAV,
    - Arbeiten als Sicherungsaufsicht gemäß § 27 EisbAV,
    - Arbeiten als Betriebsleiter gemäß § 21 EisbG.

12. Gemäß § 2 FK-V dürfen Arbeitgeber/innen für folgende Arbeiten nur Arbeitnehmer/innen beschäftigen, die die entsprechenden Fachkenntnisse durch ein Zeugnis gemäß FK-V nachweisen:

    - Führen von Kranen,
    - Führen von Hubstaplern,
    - Sprengarbeiten,
    - Arbeiten im Rahmen eines Gasrettungsdienstes,
    - Taucharbeiten,
    - Vorbereitung und Organisation von Arbeiten unter Hochspannung.

13. Die Anforderungen der FK-V müssen zusätzlich zu den Anforderungen des § 24 Abs 1 EisbAV erfüllt sein.

14. Die Voraussetzungen für die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmer/innen im Eisenbahnbetrieb werden für den Bereich der Österreichischen Bundesbahnen in der „Richtlinie für die gesundheitliche Eignung der Mitarbeiter/innen im Eisenbahnbetrieb" (Dienstanweisung „ÖBB 32") geregelt. Eine gleichartige gemeinsame abgestimmte Regelung der österreichischen Privatbahnen ist in der Richtlinie „PB 32" zusammengefasst.

(2) Sobald erkennbar ist, dass ein Arbeitnehmer übermüdet ist oder sich durch Alkohol, Arzneimittel oder Suchtgift in einen Zustand versetzt hat, in dem er sich oder andere Personen gefährden könnte, darf dieser Arbeitnehmer nicht oder nicht weiter im Gefahrenraum von Gleisen eingesetzt werden.

(2a) Arbeitnehmer/innen dürfen nach Zwischenfällen mit erhöhter arbeitsbedingter psychischer Fehlbeanspruchung erst wieder im Gefahrenraum der Gleise eingesetzt werden, sobald sie die ihnen übertragenen Aufgaben zuverlässig erfüllen können.

1. Gemäß § 6 Abs 1 ASchG haben Arbeitgeber bei der Übertragung von Aufgaben an Arbeitnehmer deren Eignung in Bezug auf Sicherheit und Gesundheit zu berücksichtigen. Dabei ist insbesondere auch auf Konstitution und Körperkräfte Rücksicht zu nehmen.

2. Durch diese Bestimmung wird die bereits bestehende Verpflichtung gemäß § 6 ASchG, wonach Arbeitgeber/innen nur körperlich geeignete Arbeitnehmer/innen einsetzen dürfen, hinsichtlich der Beeinträchtigung durch traumatische Erlebnisse konkretisiert.

(3) Arbeitgeber haben Arbeitnehmer in der für eine sichere Durchführung der Arbeitsvorgänge erforderlichen Anzahl einzusetzen.

1. Die zur sicheren Durchführung der Arbeitsvorgänge erforderliche Anzahl von Arbeitnehmer/innen ergibt sich bei der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung von Maßnahmen zur Gefahrenverhütung gemäß § 4 ASchG.

2. Gemäß § 129 Abs 2 EisbBBV sind die Betriebsbediensteten in der für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb erforderlichen Anzahl einzusetzen.

3. Gemäß § 6 Abs 4 EisbVO ist bei Entscheidungen des Eisenbahnunternehmens, die die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs beeinflussen können, der Betriebsleiter anzuhören. Dies gilt gemäß § 6 Abs 4 Z 6 EisbVO insbesondere bei der Feststellung des Bedarfes an Betriebsbediensteten.

4. Gemäß § 5 Abs 1 StrabVO sind die Betriebsbediensteten in der für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb erforderlichen Anzahl einzusetzen.

5. Gemäß § 6 Abs 3 StrabVO ist bei Entscheidungen des Straßenbahnunternehmens, die die Sicherheit und Ordnung beeinflussen können, der Betriebsleiter anzuhören. Dies gilt gemäß § 6 Abs 3 Z 5 StrabVO insbesondere bei der Feststellung des Bedarfes an Betriebsbediensteten.

4. Abschnitt – Zusatzbestimmungen für Bauarbeiten

Betriebsanweisungen für Bauarbeiten

§ 25. Die Betriebsanweisungen für Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen müssen insbesondere Angaben enthalten über

1. Beginn, Änderungen und Ende der Bauarbeiten,

2. Lage und räumliche Ausdehnung der Baustelle,

3. Festlegung und Durchführung der Sicherungsmaßnahmen sowie Aufsicht über die Einhaltung der Sicherungsmaßnahmen,

4. Festlegung der sicheren Bereiche, die die Arbeitnehmer bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges aufzusuchen haben,

5. erforderliche Räumzeiten und zulässige Annäherungsgeschwindigkeiten sowie die sich daraus ergebenden Annäherungsstrecken,

6. Festlegung der Standorte der Sicherungsposten,

7. Regelung der Anwesenheit der Sicherungsaufsicht auf der Baustelle und

8. Koordination mit anderen Arbeitgebern bei der Durchführung und Überwachung der Sicherungsmaßnahmen.

1. Gemäß § 2 Abs 3 dritter Satz ASchG sind Baustellen im Sinne des ASchG zeitlich begrenzte oder ortsveränderliche Baustellen, an denen Hoch- und Tiefbauarbeiten durchgeführt werden. Dazu zählen gemäß § 2 Abs 3 vierter Satz ASchG insbesondere folgende Arbeiten: Aushub, Erdarbeiten, Bauarbeiten im engeren Sinne, Errichtung und Abbau von Fertigbauelementen, Einrichtung oder Ausstattung, Umbau, Renovierung, Reparatur, Abbauarbeiten, Abbrucharbeiten, Wartung, Instandhaltungs-, Maler- und Reinigungsarbeiten, Sanierung.

2. Tätigkeiten, die sich auf Schienenfahrzeuge beziehen, beispielsweise Kuppeln oder Hemmschuhlegen, sowie Kontrolltätigkeiten an Schienenfahrzeugen fallen nicht unter Bauarbeiten.

3. Tätigkeiten bei der Durchführung des Winterdienstes fallen nicht unter Bauarbeiten, dies umfasst die Tätigkeiten

   - in Gleis- und Weichenbereichen,
   - auf Bahnsteigen zwischen gelber Linie und Bahnsteigkante sowie
   - auf Bahnsteigen auf den allgemein zugänglichen Flächen außerhalb der gelben Linie.

   Die erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Durchführung des Winterdienstes sind vom Arbeitgeber in schriftlichen Betriebsanweisungen (zB Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz – ÖBB 40) festzulegen.

4. Gemäß § 64 Abs 2 ASchG haben Arbeitgeber/innen geeignete organisatorische Maßnahmen zu treffen oder geeignete Mittel einzusetzen, um zu vermeiden, dass Arbeitnehmer/innen Lasten manuell handhaben müssen.

5. Gemäß § 64 Abs 4 ASchG dürfen Arbeitgeber/innen mit der manuellen Handhabung von Lasten nur beschäftigt werden, wenn sie dafür körperlich geeignet sind und über ausreichende Kenntnisse und eine ausreichende Unterweisung verfügen.

6. Gemäß § 3a BauV haben Arbeitgeber/innen dafür zu sorgen, dass die in § 7 ASchG genannten Grundsätze der Gefahrenverhütung angewendet werden, insbesondere in Bezug auf

   - die Aufrechterhaltung von Ordnung und Sauberkeit auf der Baustelle;
   - die Wahl des Standorts der Arbeitsplätze unter Berücksichtigung der Zugangsbedingungen zu diesen Arbeitsplätzen und die Festlegung der Verkehrswege oder Verkehrszonen;
   - die Bedingungen für die Handhabung der verschiedenen Materialien;
   - die Instandhaltung, die Kontrolle vor Inbetriebnahme und die regelmäßige Kontrolle der Anlagen und Einrichtungen, um Mängel, die die Sicherheit und die Gesundheit der Arbeitnehmer/innen beeinträchtigen können, auszuschalten;
   - die Abgrenzung und die Einrichtung von Lagerbereichen für die verschiedenen Materialien, insbesondere wenn es sich um gefährliche Materialien oder Stoffe handelt;
   - die Bedingungen für die Entfernung von benutzten gefährlichen Materialien;
   - die Lagerung und die Beseitigung bzw den Abtransport von Abfällen und Schutt;

- die Anpassung der tatsächlichen Dauer für die verschiedenen Arbeiten oder Arbeitsabschnitte unter Berücksichtigung der Arbeiten auf der Baustelle,
- die Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeber/innen und Selbständigen,
- die Wechselwirkungen zu betrieblichen Tätigkeiten auf dem Gelände, auf dem oder in dessen Nähe die Baustelle liegt.

7. Gemäß § 108 Abs 1 erster Satz BauV sind Bau- und Erhaltungsarbeiten im Bereich von Gleisen von im Betrieb befindlichen Eisenbahnen unter Bedachtnahme auf die besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes auszuführen.

8. Die Bestimmungen der EisbAV und der BauV richten sich an die Arbeitgeber/innen (Eisenbahnunternehmen). Arbeitgeber/innen sind verpflichtet, den Arbeitnehmer/innen entsprechende schriftliche Betriebsanweisungen und sonstige Anweisungen zur Verfügung zu stellen (vgl insbesondere § 14 Abs 5 ASchG, §§ 4 und 5 AM-VO, §§ 13 und 25 EisbAV).

9. Bei der Erstellung der Betriebsanweisungen sind die Ergebnisse der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren sowie die festgelegten Maßnahmen zur Gefahrenverhütung gemäß § 4 ASchG zu berücksichtigen.

10. Bei der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren sowie bei der Festlegung der Maßnahmen zur Gefahrenverhütung ist insbesondere zu berücksichtigen

    a) hinsichtlich des Arbeitsbereichs
       - die Lage und Ausdehnung,
       - die Entfernung von den sicheren Bereichen,
       - besondere örtliche Erschwernisse, beispielsweise Arbeiten im Tunnel, auf Brücken oder in Einschnitten,
       - die Anzahl der Gleise,
       - der Höhenunterschied des Arbeitsbereichs zu den Gleisen,
       - bei mehrgleisigen Streckenabschnitten der Höhenunterschied zwischen den Gleisen,
       - die Sichtverhältnisse unter Berücksichtigung der örtlichen Gleislage, Streckenführung und örtlich zulässigen Geschwindigkeit sowie der Witterungsverhältnisse,
       - die Schneelage,
       - der Umgebungslärm,

b) hinsichtlich der eingesetzten Arbeitsmittel
   - Art, Gewicht und Größe,
   - die Lärmemissionen,

c) hinsichtlich der verwendeten Arbeitsstoffe deren Art, Gewicht und Größe,

d) hinsichtlich der vorgesehenen Arbeiten
   - Art und voraussichtliche Dauer,
   - die Anzahl der Arbeitnehmer/innen,
   - Erschwernisse durch die Betriebsabwicklung im Arbeitsbereich, beispielsweise aufgrund der örtlichen Geschwindigkeit oder Verkehrsdichte,
   - die Kommunikationseinrichtungen.

11. Bei der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren sowie bei der Festlegung der Maßnahmen zur Gefahrenverhütung sind insbesondere zu berücksichtigen

    - die technischen Maßnahmen gegen ein Eindringen in den Gefahrenraum der Gleise oder die Sicherungsmaßnahmen gegen die Annäherung von Schienenfahrzeugen,
    - die Sicherungsmaßnahmen gegen die Gefahren des elektrischen Stroms,
    - die Sicherungsmaßnahmen zum Schutz des Bahnbetriebes sowie
    - die weiteren kollektiven Schutzmaßnahmen.

12. Bei der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren sowie bei der Festlegung der Maßnahmen zur Gefahrenverhütung sind neben den erforderlichen Sicherungsmaßnahmen und Schutzmaßnahmen auch die jeweils erforderlichen Grundlagen für die Auswahl der betrieblichen Verfahren als Schutzmaßnahme festzulegen.

13. Betriebsanweisungen können auch in allgemeinen Anordnungen für das Verhalten der Bediensteten des Eisenbahnunternehmens (beispielsweise Dienstvorschriften), in Dienstanweisungen des Eisenbahnunternehmens oder in einer sich auf die jeweilige Baustelle beziehenden Betriebs- und Bauanweisung (beispielsweise Betra oder Betsi) enthalten sein.

14. Betriebsanweisungen dürfen nicht ausschließlich in allgemeinen Anordnungen enthalten sein, sondern zumindest die im Einzelfall zur Anwendung kommenden besonderen Maßnahmen müssen für die einzelne Baustelle gesondert geregelt sein.

15. Bei der Erstellung von Betriebsanweisungen haben Arbeitgeber/innen gemäß § 76 Abs 3 Z 10 ASchG die Sicherheitsfachkräfte und gemäß § 81 Abs 3 Z 11 ASchG die Arbeitsmediziner/innen sowie erforderlichenfalls jeweils weitere geeignete Fachleute hinzuzuziehen.

16. Die „ÖBB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz“ der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB 40) ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung des Arbeitgebers (Österreichische Bundesbahnen) und regelt das Verhalten der Arbeitnehmer/innen im Bereich von Gleisen.

17. Die „ÖBB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz“ der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB 40) ist bei der Mitbenützung der Schieneninfrastruktur und bei der Ausübung von Zugangsrechten bei der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 8 ASchG zu beachten.

18. Die „PB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz Privatbahnen“ (PB 40) ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung der Arbeitgeber/innen (Gemeinsame Festlegung der österreichischen Privatbahnunternehmen) und regelt das Verhalten der Arbeitnehmer/innen im Bereich von Gleisen.

19. Die „PB 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz Privatbahnen“ (PB 40) ist bei der Mitbenützung der Schieneninfrastruktur und bei der Ausübung von Zugangsrechten bei Privatbahnen gemäß § 8 ASchG zu beachten.

20. Die „Strab 40 – Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz Straßenbahnen“ (Strab 40) ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung der Arbeitgeber/innen (Gemeinsame Festlegung der österreichischen Straßenbahnunternehmen) und regelt das Verhalten der Arbeitnehmer/innen im Bereich von Gleisen.

21. Die organisatorische Abwicklung für die Festlegung der Schutzmaßnahmen auf Baustellen im Gefahrenraum der Gleise wurde österreichweit durch gemeinsame Richtlinien der Eisenbahnunternehmen zu einem gemeinsamen Stand der Technik harmonisiert, und zwar jeweils konkretisiert für die Bereiche Österreichische Bundesbahnen, Privatbahnen und Straßenbahnen.

22. Der Dienstbehelf DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen“ der Österreichischen Bundesbahnen ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung und regelt die Organisation von Baustellen im Bereich von Gleisen (Planung der Bauarbeiten, Betra-Planung der Bauarbeiten, Durchführung der Bauarbeiten).

23. Der Dienstbehelf „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen bei Privatbahnen“ ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung der Arbeitgeber/innen (Gemeinsame Festlegung der österreichischen Privatbahnunternehmen) und regelt die Organisation von Baustellen im Bereich von Gleisen (Planung der Bauarbeiten, Betra-Planung der Bauarbeiten, Durchführung der Bauarbeiten).

24. Der Dienstbehelf „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen bei Straßenbahnen“ ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung der Arbeitgeber/innen (Gemeinsame Festlegung der österreichischen Straßenbahnunternehmen) und regelt die Organisation von Baustellen im Bereich von Gleisen (Planung der Bauarbeiten, Durchführung der Bauarbeiten).

25. Der Dienstbehelf DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen für die ÖBB-Technische Services GmbH und ÖBB-Produktion GmbH“ ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung und regelt die vereinfachte Organisation von Baustellen im Bereich von Gleisen dieser beiden Eisenbahnunternehmen (Werkstätten, Abstellhallen).

26. Der Dienstbehelf DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen“ der Österreichischen Bundesbahnen, der Dienstbehelf „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen bei Privatbahnen“, der Dienstbehelf „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen bei Straßenbahnen“ und der Dienstbehelf DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen für die ÖBB-Technische Services GmbH und ÖBB-Produktion GmbH“ legen auch die organisatorischen Maßnahmen fest, die im Sinne des § 108 Abs 1 BauV unter Bedachtnahme auf die besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes zu treffen sind.

27. Die Räumzeit umfasst jene Zeit, die Arbeitnehmer benötigen, um nach Kenntnisnahme der Warnung (Warnsignal) bzw nach Erkennen der Fahrt den Gefahrenraum des Gleises mit den Arbeitsmitteln und Arbeitsstoffen ohne Hast räumen zu können.

28. Die Gesamträumzeit ist jene Zeit, die Arbeitnehmer nach Kenntnisnahme der Warnung (Warnsignal) bzw nach Erkennen der Fahrt zum Räumen des Gleises zur Verfügung stehen muss. Die Gesamträumzeit setzt sich aus der Räumzeit, dem Sicherheitszuschlag und der technischen Verarbeitungszeit zusammen. Der Sicherheitszuschlag beträgt 15 Sekunden. Die technische Verarbeitungszeit ist die Zeit zwischen der Aktivierung der Warnanlage und der Warnausgabe.

29. Aus der erforderlichen Räumzeit und der vorhandenen oder festgelegten Annäherungsgeschwindigkeit ergibt sich die Annäherungsstrecke.

30. Die Festlegung von „Langsamfahren“ ist eine Planungsgrundlage für die Festlegung der Sicherungsmaßnahmen oder Schutzmaßnahmen.

31. Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen enthält die örtliche Unterlage Angaben über
    - Zugänglichkeit vom öffentlichen Wegenetz,
    - Wege auf der Anlage zu Arbeitsbereichen und
    - Vorgaben für Arbeitsbereiche auf der Anlage.

    Nähere Festlegungen zu den Inhalten der örtliche Unterlage sind in der Anlage 5a des Dienstbehelfs DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen“ der Österreichischen Bundesbahnen angeführt.

32. Gemäß Anlage 5a, Punkt 2, des Dienstbehelfs DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen“ der Österreichischen Bundesbahnen muss die örtliche Unterlage mindestens beinhalten:
    1. Zugänglichkeit vom öffentlichen Wegenetz
       - Betretungsmöglichkeiten (Norden, Süden usw)
       - Zugangstüren (Lärmschutzwand usw)
       - Schlüsselsystem
       - Hindernisse beim Zugang/Abgang zur Anlage
       - Sonstiges (allfällige Besonderheiten)
    2. Wege auf der Anlage zu Arbeitsbereichen
       - Hindernisse auf der Anlage
       - sichere Bereiche auf der Anlage (Sicherheitsraum, Bedienungsraum, Rettungsnischen usw)
       - Überqueren von Gleisen (Festlegung von Wegen, Festlegung von Bereichen, wo Gleise nicht überquert werden dürfen, Erfordernis von Schutzmaßnahmen einschließlich Festlegung der Ansprechpartner usw)
       - Beleuchtung (Vorhandensein - ja/nein, Festlegung Ansprechpartner zum Ein- und Ausschalten usw)
       - Sonstiges (allfällige Besonderheiten)
    3. Vorgaben für Arbeitsbereiche auf der Anlage
       - sichere Bereiche im Arbeitsbereich (Sicherheitsraum, Bedienungsraum, Rettungsnischen usw)
       - Sicherungs- und Schutzmaßnahmen für die örtliche Tätigkeit (Ansprechpartner für Maßnahmen usw, erforderlichenfalls unter Berücksichtigung des Gefahrenraums von Nachbargleisen)
       - Bahnstromgefahren im Arbeitsbereich - örtliche Maßnahmen (Besteigen von Masten oder Bahnsteigdächern usw)
       - Sonstiges (allfällige Besonderheiten wie Laser, Fernmeldeeinrichtungen usw)

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.

1. Nach den Grundsätzen der Gefahrenverhütung gemäß § 7 ASchG (vgl Vermeiden von Risiken, Gefahrenbekämpfung an der Quelle, Ausschaltung oder Verringerung von Gefahrenmomenten) sind Bauarbeiten so zu planen, dass sie außerhalb des Gefahrenraumes der Gleise durchgeführt werden können und der Gefahrenraum der Gleise nicht betreten werden muss bzw Arbeitnehmer und Arbeitsmittel nicht in den Gefahrenraum der Gleise eindringen können und daher auch nicht durch Schienenfahrzeuge gefährdet werden.

2. Gemäß § 2 EisbAV ist der Gefahrenraum der Gleise jener Raum, in dem Arbeitnehmer/innen durch bewegte Schienenfahrzeuge gefährdet werden können.

3. Die Anordnung des § 25a EisbAV ergibt sich aus den Grundsätzen der Gefahrenverhütung gemäß § 7 ASchG. Diese Bestimmung war bis zur EisbAV-Novelle 2019 (BGBl II Nr 184/2019) in § 36 zweiter Satz EisbAV (Arbeiten in der Nähe des Gefahrenraums von Gleisen) enthalten. Zur besseren systematischen Verständlichkeit der Schutzbestimmungen über Bauarbeiten im Gleisbereich wurde diese Bestimmung den Regelungen über die Sicherungsmaßnahmen vorangestellt.

4. Technische Maßnahmen gegen ein Eindringen in den Gefahrenraum von Gleisen sind beispielsweise

   - Barrieren, die ein Eindringen von Arbeitnehmer/innen oder Arbeitsmitteln verhindern (zB Mobile Instandhaltungseinheiten, Feste Absperrungen, Spundwände) oder
   - technische Begrenzungen des Schwenk- und Hubbereiches zum Gleis und zur Oberleitung (für Kräne, Bagger etc).

5. Solange die Arbeiten innerhalb einer Mobilen Instandhaltungseinheit (MIE) oder in einem geschlossenen Schienenfahrzeug stattfinden, können weder Arbeitnehmer in den Gefahrenraum der Gleise des Nachbargleises eindringen noch können Arbeitnehmer bei Fahrten von Schienenfahrzeugen auf dem Nachbargleis gefährdet werden.

6. Soweit ein Eindringen in den Gefahrenraum der Gleise nicht verhindert werden kann, sind die Sicherungsmaßnahmen gemäß §§ 26, 26a und 26b EisbAV anzuwenden.

Sicherungsmaßnahmen

§ 26. (1) Bei der Festlegung der Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen müssen Arbeitgeber/innen nach Maßgabe des Abs 2 und des Abs 3 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.

1. Die Bestimmung des § 26 Abs 1 EisbAV legt die Schutzziele für die Sicherheit von Arbeitnehmer/innen bei Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen fest.

2. Einleitend wird der Grundsatz festgelegt, dass Arbeitgeber/innen sicherstellen müssen, dass entweder Fahrten von Schienenfahrzeugen nicht zugelassen werden oder der Gefahrenraum der Gleise vor Fahrten von Schienenfahrzeugen rechtzeitig geräumt wird. Die einzelnen Sicherungsmaßnahmen werden dann anschließend in der gebotenen Rangordnung festgelegt (§ 26 Abs 2 und Abs 3 EisbAV).

3. Gemäß § 32 Abs 1 EisbAV sind die Betriebsanweisungen so rechtzeitig zu erstellen und die betroffenen Arbeitnehmer so rechtzeitig darüber zu unterweisen, dass die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen angeordnet werden können. Mit den Bauarbeiten darf erst begonnen werden, wenn die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen durchgeführt sind.

4. Gemäß § 108 Abs 2 erster Satz BauV darf mit Arbeiten im Gleisbereich erst begonnen werden, nachdem ein Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers hiezu nachweislich die Bewilligung erteilt hat und die erforderlichen Sicherungsposten die Sicherung der Arbeitnehmer übernommen haben.

5. Gemäß § 108 Abs 3 BauV sind vor Beginn der Arbeiten im Gleisbereich von in Betrieb befindlichen Eisenbahnen die Arbeitnehmer auf der Baustelle über die Gefahren durch den Bahnbetrieb und deren Abwendung nachweislich zu unterweisen. Die Arbeitnehmer sind

insbesondere über den Ort, an dem sie bei Annäherung von Schienenfahrzeugen vor diesen Schutz finden können, sowie über die Bedeutung der Warnsignale zu unterrichten.

6. Gemäß § 108 Abs 5 BauV darf bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges der Gleisbereich nur nach der Seite verlassen werden, die vor Beginn der Arbeiten festgelegt worden ist. Der Gleisbereich darf erst wieder betreten werden, wenn der Sicherungsposten das Wiederbetreten erlaubt hat.

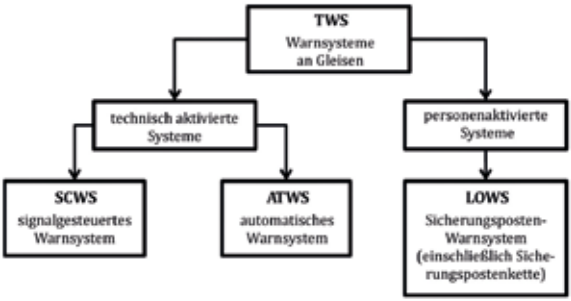
7. Die Europäische Normung (zB EN 16704-1 Bahnanwendungen – Oberbau – Sicherungsmaßnahmen während Gleisbauarbeiten) unterscheidet im Rahmen der Warnsysteme an Gleisen (Track Warning Systems – TWS) in der deutschsprachigen Version grundsätzlich

   - technisch aktivierte Systeme und
   - personenaktivierte Systeme.

   Technisch aktivierte Systeme wiederum können sein

   - Signalgesteuerte Warnsysteme (Signal Controlled Warning System – SCWS), die herannahende Züge durch Daten aus dem Signalgebungssystem erkennen (zB Sicherungsanlage) oder
   - Automatische Warnsysteme an Gleisen (Automatic Track Warning System – ATWS), die herannahende Züge durch technische Mittel (zB Schienenkontakt, Achszähler) erkennen.

   Personenaktivierte Systeme (Lookout Operated Warning System – LOWS) erkennen herannahende Züge durch personenbediente Erfassungseinheiten, einschließlich einer Wachsamkeitskontrolle für personenbediente Erfassungseinheiten.



8. Bei der Festlegung der Sicherungsmaßnahmen sind unter Berücksichtigung des Arbeitsablaufs auf der Baustelle auch die erforderlichen Grundlagen für die Auswahl der betrieblichen Verfahren (zB keine Fahrten, Gesperrtes Gleis, Baugleis) festzulegen.

9. Für Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten sind auch die erforderlichen betrieblichen Verfahren, beispielsweise im Sinne der EisbBBV, als Schutzmaßnahmen festzulegen. So kommen insbesondere folgende betriebliche Verfahren in Betracht:

   - Betriebliches Verfahren „Keine Fahrten“ (im Sinne des § 96 EisbBBV): Der gesamte Gleisabschnitt darf von Fahrten (Zugfahrten, Nebenfahrten, Verschubfahrten) nicht befahren werden.
   - Betriebliches Verfahren „Gleissperre“ (im Sinne des § 92 EisbBBV): Das Gleis darf von Zugfahrten nicht befahren werden. Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten sind zulässig und sind von der Betriebssteuernden Stelle zu regeln.
   - Betriebliches Verfahren „Baugleis“ (im Sinne des § 98 Abs 2 EisbBBV): Das Gleis darf von Fahrten (Zugfahrten, Nebenfahrten, Verschubfahrten) nicht befahren werden. Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten (Fahrten im Baugleis) sind zulässig und sind von der Baustelle zu regeln.
   - Betriebliches Verfahren „Gefährdete Rotte“ (im Sinne des § 97 EisbBBV): Die Baustelle ist vor der Zulassung von Fahrten (Zugfahrten, Nebenfahrten, Verschubfahrten) zu verständigen. Das Gleis darf erst dann befahren werden, wenn die Baustelle bestätigt hat, dass der Gefahrenraum des Gleises geräumt wurde.

10. Wenn Fahrten von Schienenfahrzeugen in Zusammenhang mit den Bauarbeiten notwendig sind (beispielsweise Transporte für den Arbeitsfortgang auf der Baustelle mit den betrieblichen Verfahren „Gesperrtes Gleis“ oder „Baugleis“), so sind erforderlichenfalls für diese Fahrten als Sicherungsmaßnahmen vorzusehen:

    - technische Warnung oder
    - Warnung durch Sicherungsposten.

11. Die Festlegung von „Langsamfahren“ ist eine Planungsgrundlage für die Festlegung der Sicherungsmaßnahmen oder Schutzmaßnahmen.

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

1. Die Bestimmungen des § 26 Abs 2 und Abs 3 EisbAV konkretisieren die Rangfolge bei der Festlegung der im Einzelfall anzuwendenden Sicherungsmaßnahmen. Von einer höherwertigen Sicherungsmaßnahme darf daher nur abgesehen werden, wenn diese nicht möglich ist. Eine Sicherungsmaßnahme ist auch dann nicht möglich, wenn die Gefährdung bei der Einrichtung der Sicherungsmaßnahme größer ist als die Gefährdung bei den auszuführenden Arbeiten.

2. Bei der Festlegung der Sicherungsmaßnahmen für Baustellen im Gefahrenraum der Gleise sind die Grundsätze der Gefahrenverhütung gemäß § 7 ASchG berücksichtigt, die Reihenfolge der anzuwendenden Sicherungsmaßnahmen für Arbeitnehmer/innen auf Baustellen im Gefahrenraum der Gleise ergibt sich aus den Grundsätzen der Gefahrenverhütung.

3. In den letzten zwanzig Jahren haben sich im Eisenbahnbereich umfangreiche systemtechnische und organisatorische Änderungen im Bereich der Betriebsabwicklung ergeben, beispielsweise bei den Österreichischen Bundesbahnen eine Konzentration der Betriebssteuerung von (bisher) örtlich besetzten Bahnhöfen zu (künftig) nur fünf überregionalen Betriebsfernsteuerzentralen für ganz Österreich sowie zusätzliche neue Funktionalitäten in elektronischen Stellwerken (zB Befahrbarkeitssperren). Das bedeutet, dass einerseits weniger örtlich besetzte Betriebsstellen vorhanden sind und andererseits die verbesserte Stellwerkstechnik zusätzliche Sicherungsaufgaben übernehmen kann. Die Bestimmungen des § 26 EisbAV (Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten außerhalb von Tunneln) und § 26a EisbAV (Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Tunnel) berücksichtigen diese Neuorganisation der Betriebsabwicklung.

4. Die Sicherungsmaßnahmen gemäß § 26 Abs 2 und Abs 3 EisbAV können zu drei Gruppen zusammengefasst werden:

   - Die Sicherungsmaßnahme gemäß § 26 Abs 2 Z 1 EisbAV stellt sicher, dass die Gleise von Schienenfahrzeugen nicht befahren werden und wird daher vereinfachend auch als „Technisches Sperren“ bezeichnet.
   - Die Sicherungsmaßnahmen gemäß § 26 Abs 2 Z 2 und Z 3 EisbAV haben gemeinsam, dass Fahrten von Schienenfahrzeugen nur mit Zustimmung der Baustelle erfolgen dürfen. Die beiden Sicherungsmaßnahmen werden daher zusammenfassend gemeinsam als „Sichern“ bezeichnet.

- Die Sicherungsmaßnahmen gemäß § 26 Abs 3 Z 1 und Z 2 EisbAV haben gemeinsam, dass die Arbeitnehmer/innen im Gefahrenraum der Gleise vor Fahrten von Schienenfahrzeugen gewarnt werden und den Gefahrenraum rechtzeitig verlassen müssen. Die beiden Sicherungsmaßnahmen werden daher zusammenfassend gemeinsam als „Warnen“ bezeichnet.

5. Die Festlegung von „Langsamfahren“ ist eine Planungsgrundlage für die Festlegung der Sicherungsmaßnahmen oder Schutzmaßnahmen.

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 vorzusorgen, dass die Gleise von Schienenfahrzeugen nicht befahren werden können.

1. Die Sicherungsmaßnahme gemäß § 26 Abs 2 Z 1 EisbAV stellt sicher, dass die Gleise von Schienenfahrzeugen nicht befahren werden und wird daher vereinfachend auch als „Technisches Sperren“ bezeichnet.

2. Als erste und vorrangige Sicherungsmaßnahme wird gemäß § 26 Abs 2 Z 1 EisbAV festgelegt, dass Fahrten von Schienenfahrzeugen bei Bauarbeiten im Gefahrenraum der Gleise in diesem Bereich gar nicht zulässig sind. Damit wird den Grundsätzen der Gefahrenverhütung (§ 7 Z 3 ASchG – Vorrang der Gefahrenbekämpfung an der Quelle, § 7 Z 6 ASchG – Ausschaltung oder Verringerung von Gefahrenmomenten) am besten entsprochen.

3. Gemäß § 4 Abs 3 letzter Satz ASchG müssen Schutzmaßnahmen soweit wie möglich auch bei menschlichem Fehlverhalten wirksam sein. Daraus ergibt sich die Verpflichtung zu technischen Maßnahmen.

4. Um menschliche Fehlhandlungen auszuschließen ist durch technische Maßnahmen im Bereich der Baustelle vorzusorgen, dass die Gleise im Bereich der Bauarbeiten von Schienenfahrzeugen gar nicht befahren werden können. Technische Maßnahmen im Bereich der Baustelle um sicherzustellen, dass die Gleise im Bereich der Bauarbeiten von Schienenfahrzeugen nicht befahren werden können, sind beispielsweise Handverschlüsse an Weichen, Sperrschuhe oder provisorische Gleisabschlüsse.

5. Bei der Auswahl der technischen Maßnahmen um vorzusorgen, dass die Gleise von Schienenfahrzeugen nicht befahren werden, sind die jeweiligen örtlichen und betrieblichen Verhältnisse, wie beispielsweise

die Art der Betriebsführung und die signaltechnische Ausrüstung der Strecke, zu berücksichtigen.

6. Als betriebliches Verfahren ist zum Schutz der Baustelle festzulegen:

   - Wenn keine Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten erforderlich sind, ist das betriebliche Verfahren „Keine Fahrten“ (im Sinne des § 96 EisbBBV) anzuwenden.
   - Wenn Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten von der betriebssteuernden Stelle erforderlich sind, ist das betriebliche Verfahren „Gleissperre“ (im Sinne des § 92 EisbBBV) anzuwenden.
   - Wenn Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten vom Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers erforderlich sind, ist das betriebliche Verfahren „Baugleis“ (im Sinne des § 98 Abs 2 EisbBBV) anzuwenden.

7. Wenn Fahrten mit Schienenfahrzeugen in Zusammenhang mit den Bauarbeiten notwendig sind (betriebliche Verfahren „Gleissperre“ oder „Baugleis“), so sind erforderlichenfalls für diese Fahrten (zB Transporte für den Arbeitsfortgang auf der Baustelle) die zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen anzuwenden:

   - technische Warnung oder
   - Warnung durch Sicherungsposten

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 technischer Zustimmung der Baustelle zugelassen wird.

1. Die Sicherungsmaßnahmen gemäß § 26 Abs 2 Z 2 und Z 3 EisbAV haben gemeinsam, dass Fahrten von Schienenfahrzeugen nur mit Zustimmung der Baustelle erfolgen dürfen. Die beiden Sicherungsmaßnahmen werden daher zusammenfassend gemeinsam als „Sichern“ bezeichnet.

2. Technische Abhängigkeiten gemäß § 26 Abs 2 Z 2 EisbAV ermöglichen ein „technisches Vier-Augen-Prinzip“ zwischen der betriebssteuernden Stelle und der Baustelle, die Annäherung von Schienenfahrzeugen wird durch die Baustelle technisch gesteuert (beeinflusst).

3. Gemäß § 4 Abs 3 letzter Satz ASchG müssen Schutzmaßnahmen soweit wie möglich auch bei menschlichem Fehlverhalten wirksam sein. Daraus ergibt sich auch der Vorrang technischer Maßnahmen (§ 26 Abs 2 Z 2 EisbAV) vor betrieblichen Maßnahmen (§ 26 Abs 2 Z 3 EisbAV).

4. Sobald entsprechende technische Einrichtungen für einen „Technischen Fahrtrückhalt“ vorhanden sind, sind diese Einrichtungen einzusetzen (Vorrang technischer Maßnahmen vor betrieblichen Maßnahmen gemäß § 7 Z 4 ASchG).

5. Ein „Technischer Fahrtrückhalt“ wird durch eine dauernd installierte technische Warneinrichtung mit Fahrtrückhalt (SCWS-S) gewährleistet wie zB einer Signalabhängigen Arbeitsstellensicherungsanlage (SAS).

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 betrieblicher Zustimmung der Baustelle zugelassen wird. Erforderlichenfalls sind zusätzlich organisatorische Maßnahmen, beispielsweise Sicherungsposten, oder betriebliche Maßnahmen, beispielsweise Langsamfahren, vorzusehen.

1. Die Sicherungsmaßnahmen gemäß § 26 Abs 2 Z 2 und Z 3 EisbAV haben gemeinsam, dass Fahrten von Schienenfahrzeugen nur mit Zustimmung der Baustelle erfolgen dürfen. Die beiden Sicherungsmaßnahmen werden daher zusammenfassend gemeinsam als „Sichern“ bezeichnet.

2. Hier erfolgt die Umsetzung eines „betrieblichen Vier-Augen-Prinzips“ zwischen der betriebssteuernden Stelle und der Baustelle. Die Annäherung von Schienenfahrzeugen wird durch die Baustelle betrieblich gesteuert (beeinflusst).

3. Betriebliche Abhängigkeiten mit technischer Unterstützung sind beispielsweise Befahrbarkeitssperren, Selbststellbetrieb ausschalten, Einzelsperren, Zielsperren und Hilfssperren.

4. Als betriebliches Verfahren ist zum Schutz der Baustelle festzulegen:

   - Wenn eine Zustimmung der Baustelle vor jeder Fahrt erfolgen kann, ist das betriebliche Verfahren „Gefährdete Rotte“ (im Sinne des § 97 EisbBBV) anzuwenden.
   - Wenn für einen vereinbarten Zeitraum keine Zustimmung der Baustelle erfolgen kann und daher keine Verständigung vor Fahrten erfolgen darf, so ist für diesen Zeitraum das betriebliche Verfahren „Keine Fahrten“ (im Sinne des § 96 EisbBBV) anzuwenden.

5. Zusätzliche organisatorische oder betriebliche Maßnahmen können sein:

   - Einsatz einer ATWS/SCWS,
   - Einsatz von Sicherungsposten auf der Anrückstrecke,
   - Einsatz eines mobilen Funkwarnsystems,
   - Langsamfahren.

6. Ob zusätzlich organisatorische oder betriebliche Maßnahmen vorzusehen sind, ergibt sich aus der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung der erforderlichen Schutzmaßnahmen gemäß § 4 ASchG. Erforderlichenfalls sind organisatorische und betriebliche Maßnahmen gemeinsam vorzusehen.

(3) Die unter Abs 2 angeführte Rangordnung wird für Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen, bei denen es nicht erforderlich ist, 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, durch die folgenden Sicherungsmaßnahmen ergänzt:

1. Die Sicherungsmaßnahmen gemäß § 26 Abs 3 Z 1 und Z 2 EisbAV haben gemeinsam, dass die Arbeitnehmer/innen im Gefahrenraum der Gleise vor Fahrten von Schienenfahrzeugen gewarnt werden und den Gefahrenraum rechtzeitig verlassen müssen. Die beiden Sicherungsmaßnahmen werden daher zusammenfassend gemeinsam als „Warnen“ bezeichnet.

2. Ob es erforderlich ist, 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, ergibt sich aus der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung der erforderlichen Schutzmaßnahmen gemäß § 4 ASchG.

3. Eine Zustimmung der Baustelle vor der Fahrt von Schienenfahrzeugen ist erforderlich, wenn sich das Räumen des Gefahrenraums der Gleise verzögern könnte, beispielsweise beim Einsatz von schweren Arbeitsmitteln.

1. Sind Maßnahmen gemäß Abs 2 Z 1 bis Z 3 nicht möglich, so ist durch technische Einrichtungen vorzusorgen, 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.

1. Bei technischen Einrichtungen zur rechtzeitigen Wahrnehmung der Annäherung eines Schienenfahrzeuges sind dauernd installierte technische Einrichtungen als vorrangige Sicherungsmaßnahme vorzusehen (§ 7 Z 6 ASchG – Ausschaltung von Gefahrenmomenten bei der Installation der Einrichtung).

2. Gemäß § 4 Abs 3 letzter Satz ASchG müssen Schutzmaßnahmen soweit wie möglich auch bei menschlichem Fehlverhalten wirksam sein. Daraus ergibt sich auch der Vorrang technischer Maßnahmen vor betrieblichen Maßnahmen.

3. Eine automatische technische Warnung der Arbeitnehmer/innen kann erfolgen durch

   - eine dauernd installierte technische Einrichtung (SCWS) oder
   - eine mobile automatische Rottenwarnanlage (ATWS).

4. Eine „Automatische Technische Warnung“ liegt nur dann vor, wenn sowohl die Einschaltung als auch die Ausschaltung der Warnanlage alleine durch technische Einrichtungen erfolgt.

5. Ob zusätzlich organisatorische oder betriebliche Maßnahmen vorzusehen sind, ergibt sich aus der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung der erforderlichen Schutzmaßnahmen gemäß § 4 ASchG. Erforderlichenfalls sind organisatorische und betriebliche Maßnahmen gemeinsam vorzusehen.

2. Sind Maßnahmen gemäß Abs 2 Z 1 bis Z 3 und gemäß Abs 3 Z 1 nicht möglich, so ist durch Sicherungsposten vorzusorgen, dass die Annäherung eines Schienenfahrzeuges von den Arbeitneh-

mer/innen rechtzeitig wahrgenommen wird. Erforderlichenfalls sind zusätzlich betriebliche Maßnahmen, beispielsweise Langsamfahren, vorzusehen.

1. Ob zusätzlich organisatorische oder betriebliche Maßnahmen vorzusehen sind, ergibt sich aus der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung der erforderlichen Schutzmaßnahmen gemäß § 4 ASchG. Erforderlichenfalls sind organisatorische und betriebliche Maßnahmen gemeinsam vorzusehen.

2. Voraussetzung für eine Sicherung mit Sicherungsposten ist eine einwandfreie Seh- und Hörverbindung zwischen den Sicherungsposten (Innen- und Außenposten), mindestens auf der Länge der Annäherungsstrecke.

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.

1. Die Bestimmung des § 26a Abs 1 EisbAV legt die Schutzziele für die Sicherheit von Arbeitnehmer/innen bei Bauarbeiten im Tunnel fest.

2. Tunnelanlagen sind „sonstige bauliche Anlagen“ im Sinne des § 19 Abs 1 ASchG.

3. In den letzten Jahren hat sich die Technik bei der Errichtung von Eisenbahntunneln weiterentwickelt. Dies betrifft sowohl die neuen Vortriebstechniken beim Tunnelbau als auch die innere Ausgestaltung der Eisenbahntunnel. Unter anderem wurden auch alternative Sicherheitskonzepte zu den Rettungsnischen im Tunnel entwickelt. Zur Anpassung der Rechtsvorschriften für Eisenbahntunnel an diese Entwicklung wurden einerseits die Regelungen für die innere Ausgestaltung von Eisenbahntunneln durch eine Gestaltungsvariante ohne Rettungsnischen ergänzt (§ 8 EisbAV) und andererseits die allgemeinen Sicherungsmaßnahmen für die Arbeitnehmer/innen bei Bauarbeiten in Eisenbahntunneln unter Berücksichtigung der „nischenlosen Eisenbahntunnel“ geregelt.

4. Einleitend wird der Grundsatz festgelegt, dass Arbeitgeber/innen sicherstellen müssen, dass entweder Fahrten von Schienenfahrzeugen nicht zugelassen werden oder die Gleise im Tunnel vor Fahrten von Schienenfahrzeugen rechtzeitig geräumt sind. Die einzelnen Sicherungsmaßnahmen werden dann anschließend in der gebotenen Rangordnung festgelegt (§ 26a Abs 2 bis Abs 8 EisbAV).

5. Gemäß § 32 Abs 1 EisbAV sind die Betriebsanweisungen so rechtzeitig zu erstellen und die betroffenen Arbeitnehmer so rechtzeitig darüber zu unterweisen, dass die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen angeordnet werden können. Mit den Bauarbeiten darf erst begonnen werden, wenn die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen durchgeführt sind.

6. Gemäß § 108 Abs 2 erster Satz BauV darf mit Arbeiten im Gleisbereich erst begonnen werden, nachdem ein Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers hiezu nachweislich die Bewilligung erteilt hat.

7. Gemäß § 108 Abs 3 BauV sind vor Beginn der Arbeiten im Gleisbereich von in Betrieb befindlichen Eisenbahnen die Arbeitnehmer auf der Baustelle über die Gefahren durch den Bahnbetrieb und deren Abwendung nachweislich zu unterweisen. Die Arbeitnehmer sind insbesondere über den Ort, an dem sie bei Annäherung von Schienenfahrzeugen vor diesen Schutz finden können, sowie über die Bedeutung der Warnsignale zu unterrichten.

8. Für Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten ist das erforderliche betriebliche Verfahren, beispielsweise im Sinne der EisbBBV, festzulegen. So kommen insbesondere folgende betriebliche Verfahren in Betracht:

   - Betriebliches Verfahren „Keine Fahrten“ (im Sinne des § 96 EisbBBV): Der gesamte Gleisabschnitt darf von Fahrten (Zugfahrten, Nebenfahrten, Verschubfahrten) nicht befahren werden.
   - Betriebliches Verfahren „Gleissperre“ (im Sinne des § 92 EisbBBV): Das Gleis darf von Zugfahrten nicht befahren werden. Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten sind zulässig und sind von der Betriebssteuernden Stelle zu regeln.
   - Betriebliches Verfahren „Baugleis“ (im Sinne des § 98 Abs 2 EisbBBV): Das Gleis darf von Fahrten (Zugfahrten, Nebenfahrten, Verschubfahrten) nicht befahren werden. Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten (Fahrten im Baugleis) sind zulässig und sind von der Baustelle zu regeln.

- Betriebliches Verfahren „Gefährdete Rotte“ (im Sinne des § 97 EisbBBV): Die Baustelle ist vor der Zulassung von Fahrten (Zugfahrten, Nebenfahrten, Verschubfahrten) zu verständigen. Das Gleis darf erst dann befahren werden, wenn die Baustelle bestätigt hat, dass der Gefahrenraum des Gleises geräumt wurde.

9. Für Arbeiten in Rettungsnischen und in technischen Nischen sind Maßnahmen gemäß § 26a Abs 2 EisbAV erforderlich.

(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 3 sowie Abs 3 Z 1 festzulegen.

1. Für Bauarbeiten im Tunnel wird eine analoge Vorgehensweise wie für Bauarbeiten außerhalb von Tunneln vorgegeben.

2. Der gesamte Tunnelquerschnitt gilt als Gefahrenraum. Die Sicherungsmaßnahmen im Tunnel sind daher immer auf zwei Ebenen zu betrachten:

   - Sicherungsmaßnahmen Schutz der Arbeitnehmer/innen vor der Annäherung von Schienenfahrzeugen sowie
   - sicherer Aufenthalt während der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen.

3. Da der gesamte Tunnelbereich als Gefahrenraum gilt, ist eine Sicherung durch Sicherungsposten (gemäß § 26 Abs 3 Z 2 EisbAV) nicht zulässig.

(3) Sofern Maßnahmen gemäß § 26 Abs 2 Z 2 und Z 3 sowie Abs 3 Z 1 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.

1. Bei Sicherungsmaßnahmen gemäß § 26 Abs 2 Z 2 und Z 3 sowie Abs 3 Z 1 EisbAV ist vorzusehen, dass die Arbeitnehmer/innen rechtzeitig Bereiche aufsuchen können, in denen sie von den Einwirkungen vorbeifahrender Schienenfahrzeuge (Luftverwirbelung, Sogwirkung, Druck, Staub, Ladungsverluste) geschützt werden.

2. Während der Vorbeifahrt der Schienenfahrzeuge im Tunnel sollen sich Arbeitnehmer/innen entsprechend den Grundsätzen der Gefahrenverhütung vorrangig in vierseitig geschützte Bereiche (bereitgestellte Schienenfahrzeuge, bereitgestellte mobile Instandhaltungseinheit) zurückziehen. Soferne dies nicht möglich ist, sollen sich die Arbeitnehmer/innen in dreiseitig geschützte Bereiche (Rettungsnischen) zurückziehen.

3. Das Aufsuchen bereitgestellter Schienenfahrzeuge bedeutet das Aufsuchen der Kabine oder eines anderen geschlossenen Bereiches des Schienenfahrzeuges.

4. Für die Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Schienenfahrzeuge im Bereich der mobilen Einrichtungen wird keine einheitliche Beschränkung festgelegt. Diese ergibt sich aus der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung der Maßnahmen zur Gefahrenverhütung gemäß § 4 ASchG unter Berücksichtigung der Beschaffenheit des verwendeten Arbeitsmittels (geschlossenes Schienenfahrzeug oder mobile Einrichtung) iSd § 4 Abs 1 Z 2 ASchG.

5. Die Beschränkung der Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Schienenfahrzeuge hat im Bereich der bereitgestellten Schienenfahrzeuge oder anderen mobilen Einrichtungen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen zu erfolgen.

6. Soweit bzw solange Arbeiten ausschließlich in bereitgestellten Schienenfahrzeugen oder anderen mobilen Einrichtungen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen (zB Mobile Instandhaltungseinheit) durchgeführt werden, sind keine Maßnahmen gemäß § 26a Abs 2 EisbAV erforderlich.

7. Sofern sowohl bereitgestellte Schienenfahrzeuge oder andere mobile Einrichtungen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen (zB Mobile Instandhaltungseinheit) als auch Rettungsnischen zur Verfügung stehen, so ist im Rahmen der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung der Maßnahmen zur Gefahrenverhütung gemäß § 4 ASchG auch festzulegen, welche Einrichtungen von den Arbeitnehmer/innen im Zuge der Arbeiten besser erreicht 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.

1. Bei Sicherungsmaßnahmen gemäß § 26 Abs 2 Z 2 und Z 3 sowie Abs 3 Z 1 EisbAV ist vorzusehen, dass die Arbeitnehmer/innen rechtzeitig Bereiche aufsuchen können, in denen sie von den Einwirkungen vorbeifahrender Schienenfahrzeuge (Luftverwirbelung, Sogwirkung, Druck, Staub, Ladungsverluste) geschützt werden.

2. Während der Vorbeifahrt der Schienenfahrzeuge im Tunnel sollen sich Arbeitnehmer/innen entsprechend den Grundsätzen der Gefahrenverhütung vorrangig in vierseitig geschützte Bereiche (bereitgestellte Schienenfahrzeuge, bereitgestellte Mobile Instandhaltungseinheit) zurückziehen. Soferne dies nicht möglich ist, sollen sich die Arbeitnehmer/innen in dreiseitig geschützte Bereiche (Rettungsnischen) zurückziehen.

3. Sofern sowohl bereitgestellte Schienenfahrzeuge oder andere mobile Einrichtungen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen (zB Mobile Instandhaltungseinheit) als auch Rettungsnischen zur Verfügung stehen, so ist im Rahmen der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung der Maßnahmen zur Gefahrenverhütung gemäß § 4 ASchG auch festzulegen, welche Einrichtungen von den Arbeitnehmer/innen im Zuge der Arbeiten besser erreicht werden können.

(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

1. **bei zweigleisigen Tunneln bei einer Sperre des Arbeitsgleises und einem Aufenthalt der Arbeitnehmer/innen auf dem Randweg des Arbeitsgleises auf 40 km/h,**

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

1. Bei Sicherungsmaßnahmen gemäß § 26 Abs 2 Z 2 und Z 3 sowie Abs 3 Z 1 EisbAV ist vorzusehen, dass die Arbeitnehmer/innen rechtzeitig Bereiche aufsuchen können, in denen sie von den Einwirkungen vorbeifahrender Schienenfahrzeuge (Luftverwirbelung, Sogwirkung, Druck, Staub, Ladungsverluste) geschützt werden.

2. Soferne Arbeitnehmer/innen weder vierseitig geschützte Bereiche (bereitgestellte Schienenfahrzeuge, bereitgestellte Mobile Instandhaltungseinheit) noch dreiseitig geschützte Bereiche (Rettungsnischen)

aufsuchen können, dürfen Schienenfahrzeuge nur unter sehr einschränkenden Bedingungen im Tunnel an Arbeitnehmer/innen vorbeifahren (Herabsetzung der Geschwindigkeit, Mindestabstände).

3. Bei den Sicherungsmaßnahmen gemäß § 26a Abs 5 EisbAV ist zu berücksichtigen, dass die Arbeitnehmer/innen keine Bereiche aufsuchen können, in denen sie von den Einwirkungen vorbeifahrender Schienenfahrzeuge durch feste Einrichtungen geschützt werden. Die Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge im Tunnel war daher so weit herabzusetzen, dass Arbeitnehmer/innen durch vorbeifahrende Schienenfahrzeuge nicht gefährdet werden können.

4. Grundsätzlich gilt der gesamte Tunnel (ausgenommen die Rettungsnischen) als Gefahrenraum im Sinne des § 2 EisbAV. Ein Aufenthalt von Arbeitnehmer/innen auf dem Randweg während der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen ist daher grundsätzlich nicht zulässig. In § 26a Abs 5 EisbAV wird ergänzend dazu festgelegt, unter welchen Voraussetzungen Schienenfahrzeuge im Tunnel an Arbeitnehmer/innen dennoch vorbeifahren dürfen.

5. Andere Maßnahmen als die in § 26a Abs 5 EisbAV angeführten Maßnahmen sind während der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen nicht zulässig. Das bedeutet, dass beispielsweise bei zweigleisigen Tunneln nicht an Arbeitnehmer/innen vorbeigefahren werden darf, die sich am Randweg neben dem befahrenen Gleis aufhalten.

6. Die Beschränkung der Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge hat im Bereich der Baustelle zu erfolgen.

(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.

Andere Maßnahmen als die in § 26a Abs 5 EisbAV angeführten Maßnahmen sind während der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen nicht zulässig.

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

1. **ist sicherzustellen, dass die Arbeitnehmer/innen die Arbeiten rechtzeitig einstellen können und**

2. **ist die Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge auf höchstens 80 km/h zu beschränken.**

1. Für Arbeiten im Tunnel im Arbeitskorb sind gesonderte Maßnahmen festzulegen.

2. Die Beschränkung der Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge hat im Bereich der Baustelle zu erfolgen.

(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 Z 1 und Abs 7 Z 2 die Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge auf höchstens 100 km/h zu beschränken.

1. In die Regelungen über die Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Tunnel wurden besondere Regelungen für jene Neubautunnel aufgenommen, die nach großzügigeren bautechnischen Parametern errichtet wurden. So sah die ÖBB-interne Bauvorschrift „Richtlinie für das Entwerfen von Bahnanlagen auf Hochleistungsstrecken“ unter anderem folgende bautechnische Parameter vor:

   - Gleisabstand 4,70 m (anstelle Gleisabstand 3,50 m in alten Bestandstunneln),
   - Tunnelquerschnitt ca 77 m^2 (anstelle Querschnitt 43 m^2 in alten Bestandstunneln),
   - Randwegbreite 1,2 m auch neben dem Schienenfahrzeug (anstelle einer ebenen Fläche zwischen Außenschiene und Tunnelwand in alten Bestandstunneln) und
   - Mindestabstand zwischen der Gleisachse des Betriebsgleises zur Tunnelwand neben dem Arbeitsgleis 7,0 m (anstelle Mindestabstand zwischen der Gleisachse des Betriebsgleises zur Außenschiene des Arbeitsgleises 4,25 m in alten Bestandstunneln).

2. Die Regelungen des § 26a EisbAV stellen naturgemäß auf die ungünstigen Rahmenbedingungen der alten Bestandstunnel ab. Daneben liegen Untersuchungsergebnisse vor, die belegen, dass bei den erweiterten bautechnischen Parametern der Neubautunnel mit HL-Querschnitt höhere Geschwindigkeiten auf dem Betriebsgleis im Bereich der Bauarbeiten möglich sind, ohne die Sicherheit oder Gesundheit von Arbeitnehmer/innen im Tunnel zu gefährden. Diese Untersuchungsergebnisse waren insbesondere ein generelles Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument für zwei- und mehrgleisige Tunnel mit HL-Querschnitt sowie ein Gutachten über Strömungsgeschwindigkeiten und Drucklasten in Neubautunneln mit HL-Querschnitt aus dem Gesichtspunkt der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes.

3. Die Untersuchungsergebnisse, die belegen, dass bei erweiterten bautechnischen Parametern der Neubautunnel höhere Geschwindigkeiten auf dem Betriebsgleis im Bereich der Bauarbeiten möglich sind, ohne die Sicherheit oder Gesundheit von Arbeitnehmer/innen im Tunnel zu gefährden, liegen bisher nur für die Parameter der „Richtlinie für das Entwerfen von Bahnanlagen auf Hochleistungsstrecken“ (Gleisabstand 4,70 m, Tunnelquerschnitt ca 77 $m^{2,}$ Randwegbreite 1,2 m auch neben dem Schienenfahrzeug, Mindestabstand zwischen der Gleisachse des Betriebsgleises zur Tunnelwand neben dem Arbeitsgleis 7,0 m) vor. Für jene Tunnelanlagen, die diese Parameter nicht aufweisen, gelten daher weiterhin für Schienenfahrzeuge die Geschwindigkeiten gemäß § 26a Abs 5 Z 1 (40 km/h) und Z 2 (10 km/h) EisbAV.

Sicherungsmaßnahmen für Dritte

§ 26b. Werden im Gefahrenraum der Gleise Arbeitsvorgänge oder Bauarbeiten von Arbeitnehmern anderer Arbeitgeber durchgeführt, so hat das Eisenbahnunternehmen für diese Arbeitnehmer Sicherungsmaßnahmen gemäß §§ 26 und 26a vorzusehen.

1. Die EisbAV legt in § 26 EisbAV (Sicherungsmaßnahmen) und in § 26a EisbAV (Sicherungsmaßnahmen im Tunnel) unter anderem auch fest, welche Schutzmaßnahmen für Arbeitnehmer/innen im Gefahrenraum von Gleisen zu treffen sind. Darüber hinaus haben Arbeitgeber gemäß § 8 ASchG bei der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen zusammenzuarbeiten, wenn ihre Arbeitnehmer/innen in einer Arbeitsstätte, auf einer Baustelle oder auswärtigen Arbeitsstelle gemeinsam beschäftigt werden.

2. Die Erfahrungen aus Unfallereignissen haben ergeben, dass bei Tätigkeiten von Dritten im Gefahrenraum von Gleisen, beispielsweise Ermittlungsbehörden oder Dienstleistungsbetriebe, ebenfalls zwingend nach den Grundsätzen der §§ 26 und 26a EisbAV vorgegangen werden muss. Es wird klargestellt, dass das Eisenbahnunternehmen die Sicherungsmaßnahmen gemäß §§ 26 und 26a EisbAV im Rahmen der Koordination auch für Arbeitsvorgänge und Bauarbeiten von Dritten anzuwenden hat.

3. Gemäß § 60 Abs 1 ASchG haben Arbeitgeber dafür zu sorgen, dass Arbeitsvorgänge so vorbereitet, gestaltet und durchgeführt werden, dass ein wirksamer Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer erreicht wird.

4. Gemäß § 108 Abs 1 erster Satz BauV sind Bau- und Erhaltungsarbeiten im Bereich von Gleisen von im Betrieb befindlichen Eisenbahnen unter Bedachtnahme auf die besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes auszuführen.

5. Gemäß § 108 Abs 2 BauV darf mit Arbeiten im Gleisbereich erst begonnen werden, nachdem ein Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers hiezu nachweislich die Bewilligung erteilt hat und die erforderlichen Sicherungsposten die Sicherung der Arbeitnehmer übernommen haben. Den Anordnungen der Aufsichtsorgane und der Sicherungsposten des Bahnbetreibers hinsichtlich der besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes ist Folge zu leisten.

Einsatz der Sicherungsaufsicht

§ 27. (1) Für Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen hat das Eisenbahnunternehmen eine geeignete Person mit der Aufsicht über die Durchführung und Einhaltung der Sicherungsmaßnahmen gemäß §§ 26, 26a und 26b zu beauftragen (Sicherungsaufsicht).

1. Führt das Eisenbahnunternehmen Bauarbeiten selbst durch, kann die Aufsichtsperson auch als Sicherungsaufsicht eingesetzt werden. In diesem Fall muss die Aufsichtsperson zusätzlich die erforderlichen Fachkenntnisse gemäß § 27 Abs 2 EisbAV nachweisen.

2. Die Anwesenheit der Sicherungsaufsicht ist jedenfalls für die Mitwirkung bei der Koordination erforderlich, die Konkretisierung der weiteren Anwesenheitserfordernisse hat im Rahmen der Betriebsanweisung (vgl § 25 Z 7 EisbAV) unter Zugrundelegung der Aufgaben der Sicherungsaufsicht zu erfolgen.

(2) Die Sicherungsaufsicht muss die erforderlichen Fachkenntnisse über die mit Tätigkeiten im Gefahrenraum von Gleisen verbundenen Gefahren und spezifischen Arbeitsbedingungen und über die hierfür erforderlichen Sicherungsmaßnahmen nachweisen.

1. Gemäß § 62 Abs 1 ASchG dürfen zu Arbeiten, die mit einer besonderen Gefahr für die damit beschäftigten Arbeitnehmer/innen oder für andere Arbeitnehmer/innen verbunden sind, nur Arbeitnehmer/innen herangezogen werden, die

   - hiefür geistig und körperlich geeignet sind (§ 62 Abs 1 Z 1 ASchG),
   - über einen Nachweis der erforderlichen Fachkenntnisse verfügen (§ 62 Abs 1 Z 2 ASchG) und

- über die erforderliche Berufserfahrung verfügen (§ 62 Abs 1 Z 3 ASchG).

2. Berufserfahrung im Sinne des § 62 Abs 1 Z 3 ASchG bedeutet einschlägige betriebliche Erfahrung.

3. Die erforderlichen Fachkenntnisse für Arbeiten als Sicherungsaufsicht werden in § 49 Z 2 EisbAV sowie im Anhang 2 der EisbAV festgelegt.

Aufgaben der Sicherungsaufsicht

§ 28. (1) Die Aufgaben der Sicherungsaufsicht sind insbesondere:

1. **Einweisung der Arbeitnehmer in die sicheren Bereiche, die die Arbeitnehmer bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges aufzusuchen haben,**

2. **Einweisung der Sicherungsposten,**

3. **Anordnung der Ablösung der Sicherungsposten und**

4. **Durchführung der Hörprobe.**

Ein Sicherungsposten ist dann abzulösen, wenn er ermüdet ist oder seinen Dienst nicht mehr mit der erforderlichen Aufmerksamkeit ausüben kann.

(2) Bei der Durchführung der Hörprobe ist die Wahrnehmbarkeit der von den Sicherungsposten gegebenen Warnsignale durch die im Gefahrenraum der Gleise und in dessen Nähe tätige Arbeitnehmer

1. **täglich vor Aufnahme der Arbeiten und**

2. **bei einer Änderung der Betriebs- und Umgebungsbedingungen durch Proben festzustellen.**

(3) Die bei der Durchführung der Hörprobe gegebenen Warnsignale müssen unter den zu erwartenden ungünstigsten Betriebs- und Umgebungsbedingungen von den Arbeitnehmern wahrgenommen werden können. Die ungünstigsten Betriebs- und Umgebungsbedingungen sind hinsichtlich des Arbeitslärms, Verkehrslärms und Umgebungslärms sowie der Benutzung der persönlichen Schutzausrüstung zu ermitteln.

1. Diese Bestimmung ist insbesondere bei der Auswahl der Gehörschutzmittel zu beachten.

2. Die Hörprobe ist zu dokumentieren.

Einsatz von Sicherungsposten

§ 29. Als Sicherungsposten dürfen Arbeitgeber nur Arbeitnehmer einsetzen, die das 18. Lebensjahr vollendet haben und die erforderlichen Fachkenntnisse über die mit den Tätigkeiten im Gefahrenraum von Gleisen verbundenen Gefahren und spezifischen Arbeitsbedingungen und über die hierfür erforderlichen Sicherungsmaßnahmen nachweisen.

1. Gemäß § 62 Abs 1 ASchG dürfen zu Arbeiten, die mit einer besonderen Gefahr für die damit beschäftigten Arbeitnehmer/innen oder für andere Arbeitnehmer/innen verbunden sind, nur Arbeitnehmer/innen herangezogen werden, die

   - hiefür geistig und körperlich geeignet sind (§ 62 Abs 1 Z 1 ASchG),
   - über einen Nachweis der erforderlichen Fachkenntnisse verfügen (§ 62 Abs 1 Z 2 ASchG) und
   - über die erforderliche Berufserfahrung verfügen (§ 62 Abs 1 Z 3 ASchG).
2. Berufserfahrung im Sinne des § 62 Abs 1 Z 3 ASchG bedeutet einschlägige betriebliche Erfahrung.

3. Die erforderlichen Fachkenntnisse für Arbeiten als Sicherungsposten werden in § 49 Z 1 EisbAV sowie im Anhang 1 der EisbAV festgelegt.

Aufgaben der Sicherungsposten

§ 30. (1) Sicherungsposten müssen

1. den von der Sicherungsaufsicht zugewiesenen Standort einnehmen,

2. die Funktionsfähigkeit der Signalmittel vor Beginn der Bauarbeiten und wiederholt während der Arbeiten prüfen,

3. Warnsignale geben, sobald die Annäherung eines Schienenfahrzeuges wahrgenommen wird,

4. die Warnsignale wiederholen, sobald sie feststellen, dass gegebene Warnsignale nicht wahrgenommen wurden,

5. dem Triebfahrzeugführer Signale zum sofortigen Anhalten geben, sobald sie feststellen, dass der Gefahrenraum des Gleises nicht rechtzeitig geräumt werden kann,

6. den Gefahrenraum der Gleise räumen lassen, sobald sie eine Unterbrechung der Sicht- oder Hörverbindung feststellen.

1. Die in eisenbahnrechtlichen Vorschriften geregelten Warnsignale sind

   - das „Gefahrsignal" gemäß § 58 iVm Anlage 5 Z 30 EisbBBV,
   - das Signal „Nothalt“ gemäß Anlage 2, Signale SH 3a bis SH 3c StrabVO und
   - das Warnsignal „Gefahrenraum räumen" gemäß ÖBB 40, PB 40 und Strab 40.

2. Die Wahrnehmung der Annäherung eines Schienenfahrzeuges kann entweder unmittelbar (beispielsweise durch direkte Wahrnehmung) oder mittelbar (beispielsweise durch Warnsignale des Sicherungspostens) erfolgen.

3. Eine Unterbrechung der Sichtverbindung kann eintreten durch eine Verschlechterung der Sichtverhältnisse, beispielsweise durch Nebel, Schneetreiben, starken Regen oder Staub.

4. Eine Unterbrechung der Hörverbindung kann eintreten durch eine unerwartete Erhöhung des Pegels des Umgebungslärms. In diesem Fall ist auch eine neuerliche Hörprobe gemäß § 28 Abs 2 Z 2 und Abs 3 EisbAV durchzuführen.

(2) Sicherungsposten dürfen während des Einsatzes keine anderen Tätigkeiten ausüben.

Ausrüstung der Sicherungsposten

§ 31. Dem Sicherungsposten sind die zur Ausübung seiner Tätigkeit erforderlichen Arbeitsmittel zur Verfügung zu stellen, insbesondere

1. die Signalmittel zur Abgabe der Warnsignale,

2. die Signalmittel zur Abgabe der Signale zum sofortigen Anhalten an den Triebfahrzeugführer und

3. die schriftlichen betrieblichen Anweisungen für den betroffenen Streckenabschnitt.

Zu den erforderlichen betrieblichen Anweisungen gehören beispielsweise Betra, Fahrplanunterlagen oder Fahrplananordnungen.

Vorbereitung der Bauarbeiten

§ 32. (1) Die Betriebsanweisungen sind so rechtzeitig zu erstellen und die betroffenen Arbeitnehmer sind so rechtzeitig darüber zu unterweisen, dass die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen angeordnet und durchgeführt werden können. Mit den Bauarbeiten darf erst begonnen werden, wenn die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen durchgeführt sind.

1. Bei einer Änderung der Gefahrensituation auf der Baustelle, beispielsweise bei Einführung neuer Arbeitsmittel, Arbeitsstoffe oder Arbeitsverfahren, sind die in der Betriebsanweisung festgelegten Maßnahmen gemäß § 4 Abs 4 und Abs 5 ASchG auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen und erforderlichenfalls anzupassen.

2. Nähere Bestimmungen über jene Angaben, die Betriebsanweisungen für Bauarbeiten im Gefahrenraum der Gleise insbesondere enthalten müssen, legt § 25 EisbAV fest.

3. Der Dienstbehelf DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen“ der Österreichischen Bundesbahnen ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung und regelt die Organisation von Baustellen im Bereich von Gleisen (Planung der Bauarbeiten, Betra-Planung der Bauarbeiten, Durchführung der Bauarbeiten).

4. Der Dienstbehelf „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen bei Privatbahnen“ ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung der Arbeitgeber/innen (Gemeinsame Festlegung der österreichischen Privatbahnunternehmen) und regelt die Organisation von Baustellen im Bereich von Gleisen (Planung der Bauarbeiten, Betra-Planung der Bauarbeiten, Durchführung der Bauarbeiten).

5. Der Dienstbehelf „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen bei Straßenbahnen“ ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung der Arbeitgeber/innen (Gemeinsame Festlegung der österreichischen Straßenbahnunternehmen) und regelt die Organisation von Baustellen im Bereich von Gleisen (Planung der Bauarbeiten, Durchführung der Bauarbeiten).

6. Der Dienstbehelf DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen für die ÖBB-Technische Services GmbH und ÖBB-Produktion GmbH“ ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung und regelt die vereinfachte Organisation von Baustellen im Bereich von Gleisen dieser beiden Eisenbahnunternehmen (Werkstätten, Abstellhallen).

(2) Vor Beginn der Bauarbeiten sind die Arbeitnehmer zu unterweisen über

1. die mit den Tätigkeiten auf der Baustelle verbundenen Gefahren,

2. die spezifischen Arbeitsbedingungen,

3. die auf dem Weg zur Baustelle und zurück auftretenden Gefahren,

4. die getroffenen Sicherungsmaßnahmen,

5. die Bedeutung der Warnsignale und das nach Abgabe der Warnsignale erforderliche Verhalten und

6. das erforderliche Verhalten, sobald festgestellt wird, dass die Warnung vor der Annäherung eines Schienenfahrzeuges nicht ordnungsgemäß erfolgen kann.

1. Gemäß § 108 Abs 3 BauV sind vor Beginn der Arbeiten im Gleisbereich von in Betrieb befindlichen Eisenbahnen die Arbeitnehmer auf der Baustelle über die Gefahren durch den Bahnbetrieb und deren Abwendung nachweislich zu unterweisen. Die Arbeitnehmer sind insbesondere über den Ort, an dem sie bei Annäherung von Schienenfahrzeugen vor diesen Schutz finden können, sowie über die Bedeutung der Warnsignale zu unterrichten.

2. Bei einer Anpassung der in der Betriebsanweisung festgelegten Maßnahmen aufgrund einer Änderung der Gefahrensituation sind die Arbeitnehmer/innen gemäß § 14 Abs 3 ASchG neuerlich zu unterweisen.

3. Der Dienstbehelf DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen“ der Österreichischen Bundesbahnen ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung und regelt die Organisation von Baustellen im Bereich von Gleisen (Planung der Bauarbeiten, Betra-Planung der Bauarbeiten, Durchführung der Bauarbeiten).

4. Der Dienstbehelf „Organisation Eisenbahnbaustellen im Bereich von Gleisen bei Privatbahnen“ ist eine zusammenfassende schriftliche

Betriebsanweisung der Arbeitgeber/innen (Gemeinsame Festlegung der österreichischen Privatbahnunternehmen) über die Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen.

5. Der Dienstbehelf „Organisation Eisenbahnbaustellen im Bereich von Gleisen bei Straßenbahnen“ ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung der Arbeitgeber/innen (Gemeinsame Festlegung der österreichischen Straßenbahnunternehmen) über die Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen.

6. Der Dienstbehelf DB 601.02 „Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen für die ÖBB-Technische Services GmbH und ÖBB-Produktion GmbH“ ist eine zusammenfassende schriftliche Betriebsanweisung und regelt die vereinfachte Organisation von Baustellen im Bereich von Gleisen dieser beiden Eisenbahnunternehmen (Werkstätten, Abstellhallen).

(3) Wenn die Seite, nach der der Gefahrenraum der Gleise bei der Annäherung von Schienenfahrzeugen verlassen werden muss, nicht zweifelsfrei erkennbar ist, so ist diese in geeigneter Weise zu kennzeichnen.

Verhalten bei Bauarbeiten

§ 33. Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass Arbeitnehmer

1. **den Gefahrenraum der Gleise erst nach erfolgter Unterweisung gemäß § 32 Abs 2 betreten,**

2. **Warnsignale sofort befolgen,**

3. **den Gefahrenraum der Gleise nach Wahrnehmung von Warnsignalen nach jener Seite verlassen, die im Rahmen der Sicherungsmaßnahmen festgelegt wurde,**

4. **die festgelegten sicheren Bereiche aufsuchen und die Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges beobachten,**

5. **dem Triebfahrzeugführer Signale zum sofortigen Anhalten geben, wenn das Gleis nicht befahrbar ist oder der Gefahrenraum des Gleises nicht rechtzeitig geräumt werden kann,**

6. **den Gefahrenraum der Gleise nach einer Räumung erst nach**

Erlaubnis des Sicherungspostens wieder betreten und

7. den gesicherten Bereich der Gleise nur mit Zustimmung der Sicherungsaufsicht verlassen.

1. Die Beobachtung der Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges ist

   - eine Schutzmaßnahme zum Erkennen von Gefahren, die vom vorbeifahrenden Schienenfahrzeug ausgehen (beispielsweise verschobene Ladungen, herab fallende Gegenstände) sowie
   - die Information für den Triebfahrzeugführer, dass die Warnung vor der Annäherung eines Schienenfahrzeuges rechtzeitig erfolgt ist (er müsste andernfalls Achtungssignale abgeben oder eine Bremsung einleiten).

2. Es ist auch das Zeichen, nach dem der Gefahrenraum der Gleise nach Vorbeifahrt eines Schienenfahrzeuges erst wieder betreten werden darf, zu vereinbaren.

3. Der gesicherte Gleisbereich im Sinne von § 33 Z 7 EisbAV umfasst jenen Bereich, der durch die festgelegten Sicherungsmaßnahmen erfasst ist.

4. Gemäß § 108 Abs 3 BauV sind vor Beginn der Arbeiten im Gleisbereich von in Betrieb befindlichen Eisenbahnen die Arbeitnehmer auf der Baustelle über die Gefahren durch den Bahnbetrieb und deren Abwendung nachweislich zu unterweisen. Die Arbeitnehmer sind insbesondere über den Ort, an dem sie bei Annäherung von Schienenfahrzeugen vor diesen Schutz finden können, sowie über die Bedeutung der Warnsignale zu unterrichten.

5. Gemäß § 108 Abs 5 BauV darf bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges der Gleisbereich nur nach der Seite verlassen werden, die vor Beginn der Arbeiten festgelegt worden ist. Der Gleisbereich darf erst wieder betreten werden, wenn der Sicherungsposten das Wiederbetreten erlaubt hat.

Lagerung von Arbeitsmitteln und Arbeitsstoffen

§ 34. Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass Arbeitsmittel und Arbeitsstoffe

1. **so aufgestellt und gelagert werden, dass sie von bewegten Schienenfahrzeugen oder durch den Fahrtwind nicht erfasst werden können,**

2. **in festgelegten sicheren Bereichen gemäß § 25 Z 4 und in Bedienungsräumen nicht gelagert werden und**

3. **in Sicherheitsräumen nur so und in einem solchen Umfang gelagert werden, dass der Schutz der Arbeitnehmer nicht beeinträchtigt wird.**

Neben möglichen direkten Einwirkungen auf die Lagerungen sind auch mögliche indirekte Einwirkungen (beispielsweise Änderung der Lagerung durch Erschütterungen) zu berücksichtigen.

Arbeiten an Weichen

§ 35. Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass Arbeiten an Weichen erst dann durchgeführt werden, nachdem diese gegen Bewegungen gesichert wurden. Davon ausgenommen sind Arbeiten, die nur durch Umstellen der bewegbaren Teile ausgeführt werden können.

Arbeiten in der Nähe des Gefahrenraumes von Gleisen

§ 36. Werden Bauarbeiten in der Nähe des Gefahrenraumes von Gleisen durchgeführt, bei denen Arbeitnehmer und Arbeitsmittel in den Gefahrenraum der Gleise geraten können, so sind die erforderlichen Maßnahmen gemäß §§ 25, 25a, 26, 26a, 26b und 32 durchzuführen.

1. Technische Maßnahmen zur Verhinderung eines Eindringens in den Gefahrenraum von Gleisen sind beispielsweise Absperrungen (für Arbeitnehmer/innen) oder Begrenzungen des Schwenkbereiches (für Krane, Bagger, etc).

2. Soferne durch technische Maßnahmen ausgeschlossen werden kann, dass Arbeitnehmer/innen oder Arbeitsmittel in den Gefahrenraum der Gleise geraten können, sind Maßnahmen gemäß §§ 25, 26, 26a, 26b und 32 EisbAV nicht erforderlich.

5. Abschnitt – Kennzeichnung

Signale

§ 37. (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.

Diese Bestimmung legt abweichend von der KennV fest, dass die bisher verwendeten Signale im Bereich der Haupt- und Nebenbahnen sowie der Anschlussbahnen weiter verwendet werden können.

(2) Zur Regelung des Straßenbahnbetriebes auf Straßenbahnen gemäß § 5 Abs 1 und Abs 2 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60, sind die Signale Sh 3b, Sh 3c, Vb 1, Vb 2 und Vb 3 gemäß Anlage 2 der Straßenbahnverordnung 1999, BGBl II Nr 76/2000, zu verwenden.

Diese Bestimmung legt abweichend von der KennV fest, dass die bisher verwendeten Signale im Bereich der Straßenbahnen weiterverwendet werden können.

Kennzeichnung von Hindernissen und Gefahrenstellen

§ 37a. (1) Zur Kennzeichnung von Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes (§ 6) müssen Sicherheitsfarben dem Muster rot/weiß gemäß Anhang 2 der Kennzeichnungsverordnung, BGBl II Nr 101/1997, entsprechen.

1. Im Bereich von Gleisen sind für Arbeitnehmer/innen im Rahmen des Bahnbetriebes typischerweise zwei Hindernisse und Gefahrenstellen anzutreffen:

   - Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes gemäß § 6 EisbAV (im Bereich zwischen 1,70 m und 2,20 m von der Gleisachse) sowie
   - Einschränkungen des Bedienungsraumes gemäß § 7 EisbAV (im Bereich bis 2,50 m von der Gleisachse) einschließlich Stolperstellen im Bedienungsraum.

2. Die beiden Muster zur Kennzeichnung von Hindernissen und Gefahrenstellen gemäß KennV (Streifen entweder in schwarz/gelb oder in rot/weiß) sollen daher den beiden typischen Hindernissen und Gefahrenstellen im Bereich von Gleisen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen eindeutig zugeordnet werden. Damit wird eine eindeutige Information der Arbeitnehmer/innen sichergestellt, welche Gefahrenstelle (Einschränkung des seitlichen Sicherheitsabstandes oder Einschränkung des Bedienungsraumes bzw Stolperstellen im Bedienungsraum) im Einzelfall gekennzeichnet ist, sodass dann auch das zum Schutz der Arbeitnehmer/innen erforderliche Verhalten eindeutig festgelegt ist. Es sollen daher künftig einheitlich auf Haupt- und Nebenbahnen, Straßenbahnen und Anschlussbahnen

   - Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes mit den Sicherheitsfarben rot/weiß und
   - Einschränkungen des Bedienungsraumes sowie Stolperstellen im Bedienungsraum mit den Sicherheitsfarben schwarz/gelb gekennzeichnet werden.

3. Eine allgemeine Darstellung der Kennzeichnungspflicht von Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes und des Bedienungsraumes enthält die Anlage 3 in Bild 4.

4. Beispiele zur Kennzeichnung von Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes enthält die Anlage 3 in Bild 3, Bild 9, Bild 10 und Bild 11.

(2) Zur Kennzeichnung von Einschränkungen des Bedienungsraumes (§ 7) müssen Sicherheitsfarben dem Muster schwarz/gelb gemäß Anhang 2 der Kennzeichnungsverordnung, BGBl II Nr 101/1997, entsprechen.

1. Im Bereich von Gleisen sind für Arbeitnehmer/innen im Rahmen des Bahnbetriebes typischerweise zwei Hindernisse und Gefahrenstellen anzutreffen:

   - Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes gemäß § 6 EisbAV (im Bereich zwischen 1,70 m und 2,20 m von der Gleisachse) sowie
   - Einschränkungen des Bedienungsraumes gemäß § 7 EisbAV (im Bereich bis 2,50 m von der Gleisachse) einschließlich Stolperstellen im Bedienungsraum.

2. Die beiden Muster zur Kennzeichnung von Hindernissen und Gefahrenstellen gemäß KennV (Streifen entweder in schwarz/gelb oder in rot/weiß) sollen daher den beiden typischen Hindernissen und Gefahrenstellen im Bereich von Gleisen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen eindeutig zugeordnet werden. Damit wird eine eindeutige Information der Arbeitnehmer/innen sichergestellt, welche Gefahrenstelle (Einschränkung des seitlichen Sicherheitsabstandes oder Einschränkung des Bedienungsraumes bzw Stolperstellen im Bedienungsraum) im Einzelfall gekennzeichnet ist, sodass dann auch das zum Schutz der Arbeitnehmer/innen erforderliche Verhalten eindeutig festgelegt ist. Es sollen daher künftig einheitlich auf Haupt- und Nebenbahnen, Straßenbahnen und Anschlussbahnen

   - Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes mit den Sicherheitsfarben rot/weiß und
   - Einschränkungen des Bedienungsraumes sowie Stolperstellen im Bedienungsraum mit den Sicherheitsfarben schwarz/gelb gekennzeichnet werden.

3. Wenn Zwergsignale als Stolperstellen im Bedienungsraum zu kennzeichnen sind, so hat die Kennzeichnung auf der Rückseite des Signalschildes in den Sicherheitsfarben schwarz/gelb zu erfolgen. Eine Kennzeichnung auf der Vorderseite kann unterbleiben, weil die Stolperstelle durch die Lichtpunkte erkannt werden kann.

4. Eine allgemeine Darstellung der Kennzeichnungspflicht von Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes und des Bedienungsraumes enthält die Anlage 3 in Bild 4.

5. Beispiele zur Kennzeichnung von Einschränkungen des Bedienungsraumes enthält die Anlage 3 in Bild 5 bis Bild 8.

(3) Zur Kennzeichnung von Einbauten, die sowohl den seitlichen Sicherheitsabstand (§ 6) als auch den Bedienungsraum (§ 7) einschränken, müssen Sicherheitsfarben dem Muster gemäß Abs 1 entsprechen.

1. Im Bereich von Gleisen sind für Arbeitnehmer/innen im Rahmen des Bahnbetriebes typischerweise zwei Hindernisse und Gefahrenstellen anzutreffen:

   - Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes gemäß § 6 EisbAV (im Bereich zwischen 1,70 m und 2,20 m von der Gleisachse) sowie

- Einschränkungen des Bedienungsraumes gemäß § 7 EisbAV (im Bereich bis 2,50 m von der Gleisachse) einschließlich Stolperstellen im Bedienungsraum.

2. Die beiden Muster zur Kennzeichnung von Hindernissen und Gefahrenstellen gemäß KennV (Streifen entweder in schwarz/gelb oder in rot/weiß) sollen daher den beiden typischen Hindernissen und Gefahrenstellen im Bereich von Gleisen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen eindeutig zugeordnet werden. Damit wird eine eindeutige Information der Arbeitnehmer/innen sichergestellt, welche Gefahrenstelle (Einschränkung des seitlichen Sicherheitsabstandes oder Einschränkung des Bedienungsraumes bzw Stolperstellen im Bedienungsraum) im Einzelfall gekennzeichnet ist, sodass dann auch das zum Schutz der Arbeitnehmer/innen erforderliche Verhalten eindeutig festgelegt ist. Es sollen daher künftig einheitlich auf Haupt- und Nebenbahnen, Straßenbahnen und Anschlussbahnen

   - Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes mit den Sicherheitsfarben rot/weiß und
   - Einschränkungen des Bedienungsraumes sowie Stolperstellen im Bedienungsraum mit den Sicherheitsfarben schwarz/gelb gekennzeichnet werden.

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

1. Das Erfordernis einer Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung sowie deren Ausführung sind in § 3 Abs 7 ASchG und in der KennV geregelt.

2. Wenn Zwergsignale als Stolperstellen im Bedienungsraum zu kennzeichnen sind, so hat die Kennzeichnung auf der Rückseite des Signalschildes in den Sicherheitsfarben schwarz/gelb zu erfolgen. Eine Kennzeichnung auf der Vorderseite kann unterbleiben, weil die Stolperstelle durch die Lichtpunkte erkannt werden kann.

6. Abschnitt – Allgemeine Bestimmungen für Arbeitsmittel

Abnahmeprüfung

§ 38. (1) Folgende Arbeitsmittel sind vor der ersten Inbetriebnahme einer Abnahmeprüfung zu unterziehen:

1. Drehscheiben und Schiebebühnen,

2. Wagenkippanlagen,

3. Eisenbahnsicherungsanlagen,

4. technische Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen (zB Lichtzeichenanlagen, Schrankenanlagen),

5. technische Einrichtungen gemäß § 26 Abs 2 Z 2 und Abs 3 Z 1 (zB Signalgesteuerte Warnsysteme – SCWS, Automatische Warnsysteme an Gleisen – ATWS, Personenaktivierte Warnsysteme – LOWS),

6. ortsfeste Überwachungseinrichtungen für die Sicherheit von Schienenfahrzeugen (zB Heißläuferortungsanlagen, Flachstellenortungsanlagen),

7. Kraftfahrzeuge zum Ziehen von Schienenfahrzeugen, soweit sie vom Hersteller oder Inverkehrbringer für diese Verwendung nicht vorgesehen sind.

1. Gemäß § 37 Abs 1 ASchG müssen für Arbeitsmittel unter anderem nach wesentlichen Änderungen Abnahmeprüfungen durchgeführt werden. Es muss daher keine Abnahmeprüfung durchgeführt werden, wenn die durchgeführten Änderungen als geringfügig zu behandeln sind. Zur Beurteilung, ob eine Änderung geringfügig ist, können die seinerzeitigen Festlegungen der Verordnung über geringfügige Baumaßnahmen 2004 – VgB 2004, BGBl II Nr 5/2005, herangezogen werden.

2. Gemäß § 7 Abs 1 AM-VO sind folgende Arbeitsmittel vor der ersten Inbetriebnahme einer Abnahmeprüfung zu unterziehen:

   - Krane einschließlich Ladekrane auf Fahrzeugen, ausgenommen schienengebundene und nicht schienengebundene Fahrzeugkrane (Mobilkrane) sowie Turmdrehkrane,

- sonstige kraftbetriebene Arbeitsmittel zum Heben von Lasten, die vor der Verwendung eingebaut oder montiert werden müssen,
- durch mechanische oder elektronische Führungs- bzw Leitsysteme geführte Regalbediengeräte,
- Fahrzeughebebühnen,
- auf Fahrzeugen aufgebaute Ladebordwände,
- kraftbetriebene Anpassrampen,
- fest montierte Hubtische zur ausschließlichen Beförderung von Gütern mit einer Tragfähigkeit über 10 kN oder wenn eine Hubhöhe über 2 m erreicht werden kann,
- Arbeitskörbe für Krane, Hubstapler und mechanische Leitern, wenn die Verwendung vom Hersteller oder Inverkehrbringer des Kranes, Hubstaplers oder der mechanischen Leiter nicht vorgesehen ist,
- Arbeitsmittel, die vor der Verwendung am Einsatzort aus Einzelteilen zusammengebaut oder an Teilen der Umgebung, wie Gebäuden, montiert werden müssen, zum Heben von Arbeitnehmer/innen oder von Lasten und Arbeitnehmer/innen (zB Fassadenbefahrgeräte, Mastkletterbühnen, Bauaufzüge mit Personenbeförderung, Einrichtungen zur Beförderung von ArbeitnehmerInnen im Schornsteinbau),
- kraftbetriebene Türen und Tore, einschließlich solche von Fahrzeugen,
- Tore, die sich nach oben öffnen, mit einer Torblattfläche über 10 m^2,
- Materialseilbahnen, auf die das SeilbG auf Grund des § 3 Z 2 und Z 3 SeilbG keine Anwendung findet,
- Bagger und Radlader zum Heben von Einzellasten, die vom Hersteller oder Inverkehrbringer für diese Verwendung nicht vorgesehen sind,
- fahrbare und verfahrbare Hängegerüste,
- Förderanlagen für Untertagebauarbeiten (zB Schachtbefahrungsanlagen, Schrägaufzüge).

(2) Die Abnahmeprüfung nach Abs 1 muss mindestens die Prüfinhalte des § 7 Abs 2 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, umfassen.

1. Die Prüfinhalte des § 7 Abs 2 AM-VO umfassen:

   - Prüfung des ordnungsgemäßen Zustandes, der korrekten Montage und der Stabilität,
   - Prüfung der Steuer- und Kontrolleinrichtungen,
   - erforderlichenfalls Funktionsprüfung mit und ohne Belastung,
   - Prüfung der Einhaltung der Sicherheitsfunktionen bei vorhersehbaren Störungen und Fehlbedienungen,
   - Prüfung der sicheren Zu- und Abfuhr von Stoffen und Energien,

- Prüfung der Schutzmaßnahmen für allfällig vorhandene, nicht vermeidbare Restrisiken, wie Sicherheitsaufschriften, Warneinrichtungen und persönliche Schutzausrüstungen,
- bei Arbeitskörben auch die Eignung des Arbeitsmittels (Kran, Hubstapler oder mechanische Leiter), mit dem der Arbeitskorb gehoben wird.

2. Gemäß § 11 Abs 1 AM-VO sind die Ergebnisse unter anderem folgender Prüfungen in einem Prüfbefund festzuhalten:

   - Abnahmeprüfungen,
   - wiederkehrende Prüfungen,
   - Prüfungen nach außergewöhnlichen Ereignissen.

3. Gemäß § 11 Abs 2 AM-VO muss der Prüfbefund beinhalten:

   - Prüfdatum,
   - Namen und Anschrift des Prüfers bzw Bezeichnung der Prüfstelle,
   - Unterschrift des Prüfers,
   - Ergebnis der Prüfung,
   - Angaben über die Prüfinhalte.

4. Die Prüfpflichten des 6. Abschnitts der EisbAV bestehen zusätzlich bzw ergänzend zu den Prüfpflichten der AM-VO, daher wurden auch die Bestimmungen über Prüfinhalte und Prüfberechtigte aus der AM-VO übernommen.

(3) Für Abnahmeprüfungen nach Abs 1 sind Personen gemäß § 7 Abs 3 Z 1 bis Z 3 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, heranzuziehen.

1. Personen gemäß § 7 Abs 3 Z 1 bis Z 3 der AM-VO sind:

   - Ziviltechniker/innen einschlägiger Fachgebiete, insbesondere für Maschinenbau oder Elektrotechnik, oder
   - zugelassene Prüfstellen gemäß § 71 Abs 5 der Gewerbeordnung 1994, BGBl Nr 194, (GewO), im Rahmen ihrer Zuständigkeit, oder
   - akkreditierte Prüf- und Überwachungsstellen nach dem Akkreditierungsgesetz, BGBl Nr 468/1992, (AkkG), im Rahmen ihrer Befugnisse.

2. Die Prüfpflichten des 6. Abschnitts der EisbAV bestehen zusätzlich bzw ergänzend zu den Prüfpflichten der AM-VO, daher wurden auch die Bestimmungen über Prüfinhalte und Prüfberechtigte aus der AM-VO übernommen.

(4) Für Abnahmeprüfungen nach Abs 1 Z 6 dürfen auch Personen gemäß § 7 Abs 4 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, herangezogen werden.

1. Personen gemäß § 7 Abs 4 AM-VO sind Inspektionsstellen für überwachungsbedüftige Hebeanlagen gemäß § 15 der Hebeanlagen-Betriebsverordnung 2009, BGBl. II Nr. 210/2009.

2. Die Prüfpflichten des 6. Abschnitts der EisbAV bestehen zusätzlich bzw ergänzend zu den Prüfpflichten der AM-VO, daher wurden auch die Bestimmungen über Prüfinhalte und Prüfberechtigte aus der AM-VO übernommen.

(5) Die Verpflichtung zur Prüfung von Arbeitsmitteln nach anderen Rechtsvorschriften, insbesondere gemäß der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, wird durch Abs 1 bis Abs 4 nicht berührt.

Die Bestimmungen über die Prüfung von Arbeitsmitteln im Eisenbahnbereich (§ 38 EisbAV – Abnahmeprüfung, § 39 EisbAV – Wiederkehrende Prüfung, § 40 EisbAV – Prüfung nach außergewöhnlichen Ereignissen, § 41 EisbAV – Prüfung nach Aufstellung) gelten nur ergänzend zu anderen Rechtsvorschriften, insbesondere zu den Bestimmungen der AM-VO über die Prüfung von Arbeitsmitteln (vgl § 1 Abs 5 EisbAV), die Bestimmungen zur Prüfung von Arbeitsmitteln in der AM-VO werden dadurch nicht berührt. Dies soll in ergänzenden Hinweisen in §§ 38 Abs 5, 39 Abs 4, 40 Abs 3 und 41 Abs 4 EisbAV nochmals ausdrücklich klargestellt werden.

Wiederkehrende Prüfung

§ 39. (1) Folgende Arbeitsmittel sind mindestens einmal im Kalenderjahr, jedoch längstens im Abstand von 15 Monaten, einer wiederkehrenden Prüfung zu unterziehen:

1. **Triebfahrzeuge,**

2. **Drehscheiben und Schiebebühnen,**

3. **Wagenkippanlagen,**

4. **Eisenbahnsicherungsanlagen,**

5. **technische Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen (zB Lichtzeichenanlagen, Schrankenanlagen),**

6. technische Einrichtungen gemäß § 26 Abs 2 Z 2 und Abs 3 Z 1 (zB Signalgesteuerte Warnsysteme – SCWS, Automatische Warnsysteme an Gleisen – ATWS, Personenaktivierte Warnsysteme – LOWS),

7. ortsfeste Überwachungseinrichtungen für die Sicherheit von Schienenfahrzeugen (zB Heißläuferortungsanlagen, Flachstellenortungsanlagen),

8. Kraftfahrzeuge zum Ziehen von Schienenfahrzeugen, soweit sie vom Hersteller oder Inverkehrbringer für diese Verwendung nicht vorgesehen sind.

1. Triebfahrzeuge sind mit Fahrantrieb ausgerüstete Schienenfahrzeuge. Dazu zählen auch Zweiwegefahrzeuge, wenn sie schienengebunden verkehren, und schienengebundene Arbeitsfahrzeuge mit Fahrantrieb.

2. Triebfahrzeuge sind selbstfahrende Arbeitsmittel gemäß § 2 Abs 8 AM-VO und unterliegen hinsichtlich der wiederkehrenden Prüfung den Bestimmungen des § 8 Abs 1 Z 14 AM-VO.

3. Mehrteilige Schienenfahrzeuge, die während des Fahrbetriebes nicht getrennt werden können, gelten zusammen als ein Schienenfahrzeug.

4. Zu den sicherheitsrelevanten Bauteilen von Schienenfahrzeugen zählen auch Fernsteuerungen von Schienenfahrzeugen.

5. Gemäß § 17 Abs 2 ASchG haben Arbeitgeber/innen unbeschadet der im ASchG vorgesehenen besonderen Prüfpflichten dafür zu sorgen, dass elektrische Anlagen, Arbeitsmittel, Gegenstände der persönlichen Schutzausrüstung sowie Einrichtungen zur Brandmeldung oder Brandbekämpfung und zur Rettung aus Gefahr in regelmäßigen Abständen auf ihren ordnungsgemäßen Zustand überprüft werden und festgestellte Mängel unverzüglich beseitigt werden.

6. Die erforderliche Art und der erforderliche Umfang der Prüfungen gemäß § 17 Abs 2 ASchG ergibt sich bei der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung von Maßnahmen zur Gefahrenverhütung gemäß § 4 ASchG. Eine Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und Festlegung von Maßnahmen zur Gefahrenverhütung gemäß § 4 ASchG ist nicht erforderlich, wenn die erforderlichen Prüfungen bereits in Durchführungsverordnungen zum ASchG näher festgelegt sind (beispielsweise § 13 AStV, § 8 AM-VO, § 39 EisbAV).

7. Gemäß § 26 Abs 1 EisbBBV sind die Betriebsanlagen planmäßig auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit wiederkehrend zu prüfen. Art, Umfang und Häufigkeit der wiederkehrenden Prüfung haben sich nach Zustand und Belastung der Betriebsanlagen sowie nach der zugelassenen Geschwindigkeit zu richten.

8. Gemäß § 78 EisbBBV sind Schienenfahrzeuge planmäßig auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit wiederkehrend zu prüfen. Art, Umfang und Häufigkeit der wiederkehrenden Prüfung haben sich nach Zustand und Belastung der Schienenfahrzeuge sowie nach der zugelassenen Geschwindigkeit zu richten.

9. Gemäß § 21 Abs 1 EisbVO umfasst die Instandhaltung der Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmittel Wartung, Inspektionen und Instandsetzungen; sie muss sich mindestens auf jene Teile erstrecken, deren Zustand die Betriebssicherheit und Verfügbarkeit beeinflussen kann.

10. Gemäß § 21 Abs 2 erster Satz EisbVO haben sich Art, Umfang und Häufigkeit der Wartung und der Inspektionen nach Bauart und Belastung der Betriebsanlagen und der Fahrbetriebsmittel zu richten.

11. Gemäß § 61 Abs 1 StrabVO umfasst die Instandhaltung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge Wartung, Inspektionen und Instandsetzungen; sie muss sich mindestens auf jene Teile erstrecken, deren Zustand die Betriebssicherheit und Verfügbarkeit beeinflussen kann.

12. Gemäß § 61 Abs 2 StrabVO haben sich Art und Umfang der Wartung und der Inspektionen nach Bauart und Belastung der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge zu richten.

13. Über den § 39 Abs 1 EisbAV hinausgehende Verpflichtungen für wiederkehrende Prüfungen legt § 19a Abs 1 EisbG fest. Weitergehende Regelungen in der EisbAV sind daher nicht erforderlich.

14. Gemäß § 19a Abs 1 EisbG haben Eisenbahnunternehmen, die über kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem im Sinne des § 39c EisbG verfügen, durch Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes, akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung, Ziviltechniker, jeweils im Rahmen ihrer Befugnisse, Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete oder durch im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG geführte Personen, jeweils im Rahmen ihres eisenbahntechnischen Fachgebietes, in einem Zeitraum von jeweils

fünf Jahren regelmäßig wiederkehrend prüfen zu lassen, ob Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör den Bestimmungen des EisbG, den auf Grund des EisbG erlassenen Verordnungen und den auf Grund des EisbG erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheiden noch entsprechen. Über jede wiederkehrende Prüfung ist eine der Behörde vorzulegende Prüfbescheinigung auszustellen, die insbesondere festgestellte Mängel und Vorschläge zu deren Behebung zu enthalten hat.

15. Gemäß § 11 Abs 1 AM-VO sind die Ergebnisse unter anderem folgender Prüfungen in einem Prüfbefund festzuhalten:

    - Abnahmeprüfungen,
    - wiederkehrende Prüfungen,
    - Prüfungen nach außergewöhnlichen Ereignissen.

16. Gemäß § 11 Abs 2 AM-VO muss der Prüfbefund beinhalten:

    - Prüfdatum,
    - Namen und Anschrift des Prüfers bzw Bezeichnung der Prüfstelle,
    - Unterschrift des Prüfers,
    - Ergebnis der Prüfung,
    - Angaben über die Prüfinhalte.

(2) Die wiederkehrende Prüfung muss mindestens die Prüfinhalte des § 8 Abs 2 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, umfassen.

1. Die Prüfinhalte des § 8 Abs 2 AM-VO umfassen:

    - Prüfung von verschleißbehafteten Komponenten wie Bremsen, Kupplungen, Rollen, Räder und Tragmittel,
    - Einstellung von sicherheitsrelevanten Bauteilen und Sicherheitseinrichtungen wie Lastkontrolleinrichtungen, Bewegungsbegrenzungen,
    - Funktionsprüfung sicherheitsrelevanter Bauteile wie Schalteinrichtungen, Notausschaltvorrichtungen, Lichtschranken, Bewegungssensoren, Kontaktleisten, Schaltmatten, Warn- und Signaleinrichtungen, Verriegelungen, bei Arbeitskörben auch die Eignung des Arbeitsmittels (Kran, Hubstapler oder mechanische Leiter), mit dem der Arbeitskorb gehoben wird.

2. Gemäß § 26 Abs 1 zweiter Satz EisbBBV haben sich Art, Umfang und Häufigkeit der wiederkehrenden Prüfung nach Zustand und Belastung der Betriebsanlagen sowie nach der zugelassenen Geschwindigkeit zu richten.

3. Gemäß § 78 zweiter Satz EisbBBV haben sich Art, Umfang und Häufigkeit der wiederkehrenden Prüfung nach Zustand und Belastung der Schienenfahrzeuge sowie nach der zugelassenen Geschwindigkeit zu richten.

4. Gemäß § 21 Abs 2 erster Satz EisbVO haben sich Art, Umfang und Häufigkeit der Wartung und der Inspektionen nach Bauart und Belastung der Betriebsanlagen und der Fahrbetriebsmittel zu richten.

5. Gemäß § 61 StrabVO haben sich Art, Umfang und Häufigkeit der Wartung und der Inspektionen nach Bauart und Belastung der Betriebsanlagen und der Fahrbetriebsmittel zu richten.

6. Die Prüfpflichten des 6. Abschnitts der EisbAV bestehen zusätzlich bzw ergänzend zu den Prüfpflichten der AM-VO, daher wurden auch die Bestimmungen über Prüfinhalte und Prüfberechtigte aus der AM-VO übernommen.

(3) Für wiederkehrende Prüfungen nach Abs 1 sind Personen gemäß § 7 Abs 3 oder nach § 7 Abs 4 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, oder sonstige geeignete fachkundige Personen heranzuziehen.

1. Personen gemäß § 7 Abs 3 der AM-VO sind:

   - ZiviltechnikerInnen einschlägiger Fachgebiete, insbesondere für Maschinenbau oder Elektrotechnik, oder
   - zugelassene Prüfstellen gemäß § 71 Abs 5 der Gewerbeordnung 1994, BGBl Nr 194, (GewO), im Rahmen ihrer Zuständigkeit,
   - akkreditierte Prüf- und Überwachungsstellen nach dem Akkreditierungsgesetz, BGBl Nr 468/1992, (AkkG), im Rahmen ihrer Befugnisse, oder
   - Ingenieurbüros (Beratende Ingenieure) einschlägiger Fachrichtung im Rahmen ihrer Befugnisse.

2. Personen gemäß § 7 Abs 4 AM-VO sind Inspektionsstellen für überwachungsbedürftige Hebeanlagen gemäß § 15 der Hebeanlagen-Betriebsverordnung 2009, BGBl II Nr 210/2009.

3. Gemäß § 2 Abs 3 erster Satz AM-VO müssen fachkundige Personen die erforderlichen fachlichen Kenntnisse und Berufserfahrungen besitzen und auch die Gewähr für eine gewissenhafte Durchführung der ihnen übertragenen Arbeiten bieten.

4. Gemäß § 2 Abs 3 zweiter Satz AM-VO können als fachkundige Personen auch Betriebsangehörige eingesetzt werden.

5. Die Prüfpflichten des 6. Abschnitts der EisbAV bestehen zusätzlich bzw ergänzend zu den Prüfpflichten der AM-VO, daher wurden auch die Bestimmungen über Prüfinhalte und Prüfberechtigte aus der AM-VO übernommen.

(4) Die Verpflichtung zur Prüfung von Arbeitsmitteln nach anderen Rechtsvorschriften, insbesondere gemäß der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, wird durch Abs 1 bis Abs 3 nicht berührt.

Die Bestimmungen über die Prüfung von Arbeitsmitteln im Eisenbahnbereich (§ 38 EisbAV – Abnahmeprüfung, § 39 EisbAV – Wiederkehrende Prüfung, § 40 EisbAV – Prüfung nach außergewöhnlichen Ereignissen, § 41 EisbAV – Prüfung nach Aufstellung) gelten nur ergänzend zu anderen Rechtsvorschriften, insbesondere zu den Bestimmungen der AM-VO über die Prüfung von Arbeitsmitteln (vgl § 1 Abs 5 EisbAV), die Bestimmungen zur Prüfung von Arbeitsmitteln in der AM-VO werden dadurch nicht berührt. Dies soll in ergänzenden Hinweisen in §§ 38 Abs 5, 39 Abs 4, 40 Abs 3 und 41 Abs 4 EisbAV nochmals ausdrücklich klargestellt werden.

Prüfung nach außergewöhnlichen Ereignissen

§ 40. (1) Arbeitsmittel, bei denen wiederkehrende Prüfungen durchzuführen sind (§ 39 Abs 1), sind nach außergewöhnlichen Ereignissen, die schädliche Einwirkungen auf die Sicherheit des Arbeitsmittels haben können, auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu prüfen. Zu den außergewöhnlichen Ereignissen zählen insbesondere die in § 9 Abs 1 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, angeführten Ereignisse.

1. Außergewöhnliche Ereignisse gemäß § 9 Abs 1 AM-VO sind insbesondere

   - Absturz von Lasten,
   - Umstürzen des Arbeitsmittels oder von Teilen davon,
   - Kollision des Arbeitsmittels mit anderen Arbeitsmitteln oder mit Teilen der Umgebung,
   - Überlastung des Arbeitsmittels,
   - Einwirkungen von großer Hitze, insbesondere bei Bränden,
   - wesentliche vom Hersteller oder Inverkehrbringer des Arbeitsmittels nicht vorgesehene Änderungen,
   - größere Instandsetzungen.

2. Gemäß § 11 Abs 1 AM-VO sind die Ergebnisse unter anderem folgender Prüfungen in einem Prüfbefund festzuhalten:

   - Abnahmeprüfungen,
   - wiederkehrende Prüfungen,
   - Prüfungen nach außergewöhnlichen Ereignissen.

3. Gemäß § 11 Abs 2 AM-VO muss der Prüfbefund beinhalten:

   - Prüfdatum,
   - Namen und Anschrift des Prüfers bzw Bezeichnung der Prüfstelle,
   - Unterschrift des Prüfers,
   - Ergebnis der Prüfung,
   - Angaben über die Prüfinhalte.

4. Gemäß § 21 Abs 3 EisbVO sind unbeschadet der vorgesehenen regelmäßigen Inspektionen Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmittel auch nach schweren Unfällen, bei denen Teile beschädigt worden sind, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen können, einer Inspektion zu unterziehen.

5. Die Prüfpflichten des 6. Abschnitts der EisbAV bestehen zusätzlich bzw ergänzend zu den Prüfpflichten der AM-VO, daher wurden auch die Bestimmungen über die Prüfung nach außergewöhnlichen Ereignissen aus der AM-VO übernommen.

(2) Zu diesen Prüfungen sind Personen gemäß § 7 Abs 3 oder nach § 7 Abs 4 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, oder sonstige geeignete fachkundige Personen heranzuziehen.

1. Personen gemäß § 7 Abs 3 der AM-VO sind:

   - ZiviltechnikerInnen einschlägiger Fachgebiete, insbesondere für Maschinenbau oder Elektrotechnik,
   - zugelassene Prüfstellen gemäß § 71 Abs 5 der Gewerbeordnung 1994, BGBl Nr 194, (GewO), im Rahmen ihrer Zuständigkeit,
   - akkreditierte Prüf- und Überwachungsstellen nach dem Akkreditierungsgesetz, BGBl Nr 468/1992, (AkkG), im Rahmen ihrer Befugnisse, oder
   - Ingenieurbüros (Beratende Ingenieure) einschlägiger Fachrichtung im Rahmen ihrer Befugnisse.

2. Personen gemäß § 7 Abs 4 AM-VO sind Inspektionsstellen für überwachungsbedürftige Hebeanlagen gemäß § 15 der Hebeanlagen-Betriebsverordnung 2009, BGBl II Nr 210/2009.

3. Gemäß § 2 Abs 3 erster Satz AM-VO müssen fachkundige Personen die erforderlichen fachlichen Kenntnisse und Berufserfahrungen besitzen und auch die Gewähr für eine gewissenhafte Durchführung der ihnen übertragenen Arbeiten bieten.

4. Gemäß § 2 Abs 3 zweiter Satz AM-VO können als fachkundige Personen auch Betriebsangehörige eingesetzt werden.

5. Die Prüfpflichten des 6. Abschnitts der EisbAV bestehen zusätzlich bzw ergänzend zu den Prüfpflichten der AM-VO, daher wurden auch die Bestimmungen über Prüfinhalte und Prüfberechtigte aus der AM-VO übernommen.

(3) Die Verpflichtung zur Prüfung von Arbeitsmitteln nach anderen Rechtsvorschriften, insbesondere gemäß der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, wird durch Abs 1 und Abs 2 nicht berührt.

Die Bestimmungen über die Prüfung von Arbeitsmitteln im Eisenbahnbereich (§ 38 EisbAV – Abnahmeprüfung, § 39 EisbAV – Wiederkehrende Prüfung, § 40 EisbAV – Prüfung nach außergewöhnlichen Ereignissen, § 41 EisbAV – Prüfung nach Aufstellung) gelten nur ergänzend zur AM-VO über die Prüfung von Arbeitsmitteln (vgl § 1 Abs 5 EisbAV), die Bestimmungen zur Prüfung von Arbeitsmitteln in der AM-VO werden dadurch nicht berührt. Dies soll in ergänzenden Hinweisen in §§ 38 Abs 5, 39 Abs 4, 40 Abs 3 und 41 Abs 4 EisbAV nochmals ausdrücklich klargestellt werden.

Prüfung nach Aufstellung

§ 41. (1) Für den Fall, dass die folgenden Arbeitsmittel ortveränderlich eingesetzt werden, sind sie nach jeder Aufstellung an einem neuen Einsatzort vor ihrer Verwendung einer Prüfung zu unterziehen:

1. Eisenbahnsicherungsanlagen,

2. technische Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen (zB Lichtzeichenanlagen, Schrankenanlagen),

3. technische Einrichtungen gemäß § 26 Abs 2 Z 2 und Abs 3 Z 1 (zB Signalgesteuerte Warnsysteme – SCWS, Automatische Warnsysteme an Gleisen – ATWS, Personenaktivierte Warnsysteme – LOWS).

(2) Die Prüfung nach Aufstellung muss mindestens die Prüfinhalte des § 10 Abs 2 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl Nr II 164/2000, umfassen.

1. Die Prüfinhalte des § 10 Abs 2 AM-VO umfassen:

   - Nach dem erstmaligen Aufstellen des Arbeitsmittels an einem Arbeitstag der ordnungsgemäße Zustand durch Funktions- und Sichtkontrolle,
   - nach dem erstmaligen Aufstellen des Arbeitsmittels an einem Arbeitstag und bei jeder weiteren Umstellung die sichere Aufstellung,
   - bei Arbeitsmitteln, die am Einsatzort aus mehreren Einzelteilen zusammengesetzt werden, die ordnungsgemäße Montage.

2. Die Prüfpflichten des 6. Abschnitts der EisbAV bestehen zusätzlich bzw ergänzend zu den Prüfpflichten der AM-VO, daher wurden auch die Bestimmungen über Prüfinhalte und Prüfberechtigte aus der AM-VO übernommen.

(3) Für die Prüfung nach Aufstellung sind geeignete fachkundige Personen heranzuziehen.

1. Gemäß § 2 Abs 3 erster Satz AM-VO müssen fachkundige Personen die erforderlichen fachlichen Kenntnisse und Berufserfahrungen besitzen und auch die Gewähr für eine gewissenhafte Durchführung der ihnen übertragenen Arbeiten bieten.

2. Gemäß § 2 Abs 3 zweiter Satz AM-VO können als fachkundige Personen auch Betriebsangehörige eingesetzt werden.

3. Die Prüfpflichten des 6. Abschnitts der EisbAV bestehen zusätzlich bzw ergänzend zu den Prüfpflichten der AM-VO, daher wurden auch die Bestimmungen über Prüfinhalte und Prüfberechtigte aus der AM-VO übernommen.

(4) Die Verpflichtung zur Prüfung von Arbeitsmitteln nach anderen Rechtsvorschriften, insbesondere gemäß der Arbeitsmittelverordnung, BGBl II Nr 164/2000, wird durch Abs 1 bis Abs 3 nicht berührt.

Die Bestimmungen über die Prüfung von Arbeitsmitteln im Eisenbahnbereich (§ 38 EisbAV – Abnahmeprüfung, § 39 EisbAV – Wiederkehrende Prüfung, § 40 EisbAV – Prüfung nach außergewöhnlichen Ereignissen, § 41 EisbAV – Prüfung nach Aufstellung) gelten nur ergänzend zu anderen Rechtsvorschriften, insbesondere zu den Bestimmungen der Arbeitsmittelverordnung (AM-VO) über die Prüfung von Arbeitsmitteln (vgl § 1 Abs 5 EisbAV), die Bestimmungen zur Prüfung von Arbeitsmitteln in der AM-VO werden dadurch nicht berührt. Dies soll in ergänzenden Hinweisen in §§ 38 Abs 5, 39 Abs 4, 40 Abs 3 und 41 Abs 4 EisbAV nochmals ausdrücklich klargestellt werden.

Wartungsbücher, Prüfbefunde

§ 41a. (1) Für die unter § 39 Abs 1 Z 1 bis Z 6 und Z 8 angeführten Arbeitsmittel sind Wartungsbücher zu führen. In die Wartungsbücher sind die durchgeführten Wartungen unter Angabe der gewarteten Teile der Arbeitsmittel einzutragen.

1. Durch die Bestimmung wird klargestellt, für welche der unter § 39 angeführten Arbeitsmittel analog zu § 38 Abs 2 ASchG iVm § 16 Abs 4 AM-VO Wartungsbücher zu führen sind.

2. Gemäß § 38 Abs 2 ASchG sind bei Arbeitsmitteln mit Wartungsbuch die Eintragungen stets auf dem neuesten Stand zu halten.

3. Gemäß § 16 Abs 4 zweiter Satz AM-VO sind in die Wartungsbücher die durchgeführten Wartungen unter Angabe der gewarteten Teile der Arbeitsmittel einzutragen.

(2) Für kraftbetriebene Türen in Schienenfahrzeugen gilt § 11 Abs 3 zweiter Satz der Arbeitsmittelverordnung nicht, wenn an der kraftbetriebenen Türe eine Prüfplakette gemäß § 11 Abs 3a der Arbeitsmittelverordnung angebracht ist.

1. Gemäß § 11 Abs 3 AM-VO sind Prüfbefunde bis zum Ausscheiden des Arbeitsmittels aufzubewahren. Am Einsatzort des Arbeitsmittels müssen Prüfbefunde oder Kopien über die letzte Abnahmeprüfung, über die wiederkehrenden Prüfungen und über die Prüfungen nach Aufstellung vorhanden sein. Dies ist gemäß § 11 Abs 3a AM-VO nicht erforderlich, wenn lediglich für die wiederkehrenden Prüfungen eines Arbeitsmittels ein Prüfbefund erforderlich ist und am Arbeitsmittel eine Prüfplakette angebracht ist. Diese Prüfplakette muss unter anderem das Datum der letzten wiederkehrenden Prüfung und eine eindeutige Zuordnung zum Prüfbefund des Arbeitsmittels aufweisen.

2. In Schienenfahrzeugen, insbesondere in Personenzügen, sind oftmals kraftbetriebene Türen und somit prüfpflichtige Arbeitsmittel im Sinne der AM-VO verbaut. Die erleichternden Bestimmungen des § 11 Abs 3a AM-VO (Prüfplakette) sind für kraftbetriebene Türen prinzipiell nicht anwendbar, durch die Ausnahmebestimmung werden die erleichternden Bestimmungen des § 11 Abs 3a AM-VO auf kraftbetriebene Türen in Schienenfahrzeugen ausgedehnt.

Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

§ 42. (1) Einem Antrag auf Bewilligung von Arbeitsmitteln im Sinne des 7. Abschnittes sind Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente in dreifacher Ausfertigung anzuschließen, soweit die Erstellung dieser Dokumente im Zeitpunkt der Antragstellung bereits möglich ist.

Nähere Bestimmungen über Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente enthalten insbesondere § 5 ASchG und die Verordnung über die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (DOK-VO).

(2) Sofern ein Antrag gemäß Abs 1 von einer vom Arbeitgeber verschiedenen Person gestellt wird, ist der Arbeitgeber bei der Erstellung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente soweit wie möglich einzubinden.

Ein Antrag gemäß § 42 Abs 1 EisbAV wird beispielsweise bei Schienenfahrzeugen auch von einer von Arbeitgeber/innen (Eisenbahnunternehmen) verschiedenen Person gestellt (Fahrzeughersteller). In diesem Fall hat der Fahrzeughersteller das Eisenbahnunternehmen soweit wie möglich bei der Erstellung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente einzubinden.

7. Abschnitt – Beschaffenheit von Arbeitsmitteln

Drehscheiben und Schiebebühnen

§ 43. (1) Bei Drehscheiben und Schiebebühnen müssen Feststelleinrichtungen vorhanden sein, mit denen von den auf ihnen angebrachten Gleisen zu weiterführenden Gleisen ein gefahrloser Übergang von Schienenfahrzeugen sichergestellt werden kann.

1. Die Feststelleinrichtung soll sicherstellen, dass die Gleisachse des Gleises auf der Drehscheibe oder Schiebebühne geradlinig in die Gleisachse des jeweils anschließenden Gleises übergeht und kein seitlicher Versatz möglich ist.

2. Solche Feststelleinrichtungen sind beispielsweise formschlüssige Verbindungen oder Feststellbremsen.

3. Gemäß § 20 Z 1 EisbAV haben Arbeitgeber/innen dafür zu sorgen, dass Drehscheiben und Schiebebühnen vor dem Befahren gegen Bewegen gesichert werden.

(2) Zwischen Aufbauten von Drehscheiben oder Schiebebühnen 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.

1. Gleichartige Regelungen zum Schutz vor Verletzungen durch Quetschung enthalten § 12 AM-VO sowie § 6 EisbAV.

2. Gemäß § 20 Z 2 EisbAV haben Arbeitgeber/innen dafür zu sorgen, dass Schienenfahrzeuge auf Drehscheiben und Schiebebühnen so aufgestellt werden, dass zwischen ihnen und Teilen der Umgebung ein Sicherheitsabstand von 0,5 m eingehalten ist.

Seil- und Kettenzuganlagen

§ 44. (1) Seil- und Kettenzuganlagen müssen so gebaut sein, dass Schienenfahrzeuge nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 5 km/h bewegt werden können.

1. Zu den Seil- und Kettenzuganlagen gehören offene und geschlossene Anlagen. Gemäß ÖNORM B 4920, Teil 3, erfordern offene Seilzuganlagen eine aufwendigere Bedienung und zusätzlich die Verwendung

von Wagenbremsmitteln. Demgegenüber sind geschlossene Seilzuganlagen umsteuerbar und ermöglichen daher auch das Abbremsen bewegter Schienenfahrzeuge.

2. Gemäß ÖNORM B 4920, Teil 3, darf der Verschub nur mit Schrittgeschwindigkeit durchgeführt werden.

(2) Seil- und Kettenzuganlagen müssen eine Sicherung gegen Inbetriebnahme durch Unbefugte besitzen.

1. Gemäß § 4 Abs 3 EisbBBV müssen bei Betriebsanlagen und Schienenfahrzeugen Maßnahmen getroffen sein, die eine vermeidbare Betriebsgefährdung als Folge unbefugten Betätigens verhindern.

2. Gemäß § 4 Abs 3 StrabVO müssen bei Betriebsanlagen und Fahrzeugen Maßnahmen getroffen sein, die eine mehr als unvermeidbare Betriebsgefährdung als Folge unbefugten Betätigens verhindern.

Hemmschuhe

§ 45. (1) Hemmschuhe müssen der Schienenart entsprechen. Sie müssen auffallend gekennzeichnet sein, wenn dies zu ihrer Unterscheidung erforderlich ist.

1. Hemmschuhe erfüllen ihre Funktion, wenn sie auf der jeweiligen Schienenart sicher aufliegen. Dies bedeutet beispielsweise:

   - Hemmschuhe für rillenlose Schienen sind ungeeignet für Rillenschienen und umgekehrt.
   - Hemmschuhe müssen auf die Breite des Schienenkopfes abgestimmt sein.

2. Die Kennzeichnung von Hemmschuhen ist erforderlich, wenn beispielsweise in einem Verschubbereich Hemmschuhe für verschiedene Schienenarten verwendet werden und sie sich nicht durch ihre Bauform auffällig voneinander unterscheiden. Eine Unterscheidung ist beispielsweise durch unterschiedliche Farbgebung erfüllt.

3. Gemäß § 93 Abs 5 EisbBBV darf die Höhe der Hemmschuhe das Maß von 125 mm über Schienenoberkante nicht überschreiten.

(2) Für Hemmschuhe müssen geeignete und leicht erreichbare Ablagestellen vorhanden sein.

Ablagestellen sind insbesondere dann leicht erreichbar, wenn ein Überschreiten der Gleise nicht erforderlich ist.

Schienenfahrzeuge

§ 46. (1) Schienenfahrzeuge müssen so beschaffen sein, dass sie ihrem Bestimmungszweck entsprechend sicher betrieben werden können.

1. Gemäß § 1 Abs 6a EisbAV gelten die Bestimmungen der AM-VO sowie die Bestimmungen des 7. Abschnitts der EisbAV für Schienenfahrzeuge nur, soweit europäische eisenbahnrechtliche Vorschriften diesen Bestimmungen nicht entgegenstehen.

2. Die TSI LOC&PAS (Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union) regelt Anforderungen an Verbrennungs-Triebzüge und/oder elektrische Triebzüge, Verbrennungs-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge, Reisezugwagen sowie mobile Ausrüstungen für den Bau und die Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen.

3. Die TSI WAG (Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union) regelt Anforderungen an Güterwagen und Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen („Rollende Landstraße“).

4. Die TSI NOI (Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“) regelt Lärmgrenzwerte für Eisenbahnfahrzeuge im Anwendungsbereich der TSI LOC&PAS und der TSI WAG.

5. Die TSI PRM (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) regelt Anforderungen an Eisenbahnfahrzeuge für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

6. Die TSI LOC&PAS, TSI WAG, TSI NOI und TSI PRM gelten nicht für nicht vernetzte Nebenbahnen, Straßenbahnen und Anschlussbahnen.

7. Diese Bestimmung bedeutet, dass Schienenfahrzeuge entsprechend den eisenbahnrechtlichen Vorschriften gebaut sein müssen, insbesondere nach den diesbezüglichen Bauvorschriften (beispielsweise EisbG,

EisbBBV, StrabVO), eisenbahnrechtlichen Bescheiden, einschlägigen europäischen Normen und einschlägigen Regelungen der UIC.

8. Die wichtigsten Anforderungen an die Ausrüstung von Triebfahrzeugen und anderen führenden Schienenfahrzeugen legt § 77 Abs 1 EisbBBV fest (Einrichtungen zum Geben hörbarer Signale, Bahnräumer, Geschwindigkeitsanzeiger, Zugbeeinflussung, Sicherheitsfahrschaltung, Zugfunkeinrichtungen, abblendbare Scheinwerfer).

9. Die wichtigsten Anforderungen an die Ausrüstung von Straßenbahnfahrzeugen legt der 5. Abschnitt der StrabVO fest.

10. Zusätzlich zu den eisenbahnrechtlichen Vorschriften müssen Schienenfahrzeuge auch den einschlägigen Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften entsprechend gebaut sein, insbesondere entsprechend dem ASchG und den dazu erlassenen Verordnungen (beispielsweise AM-VO, VOLV, EisbAV).

11. Gemäß § 41 Abs 1 AM-VO ist bei der Gestaltung von Arbeitsmitteln, insbesondere der Bedienungseinrichtungen, Bedienungsplätze, Bedienungsstände und Schutzeinrichtungen, auf die arbeitsphysiologischen und ergonomischen Erkenntnisse soweit Bedacht zu nehmen, als dies der Schutz der Arbeitnehmer/innen erfordert.

12. Gemäß § 44 Abs 1 AM-VO müssen Arbeitsmittel so ausgelegt werden, dass Arbeitnehmer/innen durch Freisetzung von Arbeitsstoffen (zB Gase, Dämpfe, Rauch, Staub, Flüssigkeiten), die in dem Arbeitsmittel verwendet werden, nicht gefährdet werden können. Erforderlichenfalls müssen die Arbeitsmittel mit Einrichtungen ausgestattet sein, die den Anschluss an eine Absauganlage ermöglichen. Abgasleitungen von Verbrennungskraftmaschinen müssen druckfest ausgeführt sein.

13. Gemäß § 44 Abs 3 AM-VO müssen Arbeitsmittel so ausgelegt werden, dass Arbeitnehmer/innen nicht gefährdet werden können durch

    - Brand oder Erhitzung des Arbeitsmittels oder
    - Explosionen des Arbeitsmittels oder von Stoffen, die in dem Arbeitsmittel erzeugt, verwendet oder gelagert werden.

14. Gemäß § 44 Abs 4 AM-VO sind Teile von Arbeitsmitteln, die eine Oberflächentemperatur von mehr als 60°C oder von weniger als minus 20°C erreichen können und sich innerhalb des Schutzabstands nach Anhang C AM-VO befinden, so zu sichern, dass die Arbeitnehmer/innen sie nicht berühren oder ihnen gefährlich nahe kommen können. Das gilt nicht, wenn die Ermittlung und Beurteilung der Gefahren ergeben

hat, dass auf Grund der konkreten Verhältnisse in Abhängigkeit von Temperatur, Wärmeleitfähigkeit und Eigenschaft der Oberfläche sowie von Art und Dauer der möglichen Berührung keine Gefährdung der ArbeitnehmerInnen besteht.

15. Gemäß § 47 Abs 3 AM-VO darf der Abstand der einzelnen Trittflächen bei Auf- oder Abstiegen auf oder zu Arbeitsmitteln maximal 30 cm betragen.

16. Gemäß § 47 Abs 3 Z 3 AM-VO hat die unterste Trittstufe bei Fahrerplätzen von selbstfahrenden Arbeitsmitteln maximal 70 cm über dem Boden zu liegen.

17. Gemäß § 53 Abs 3 AM-VO müssen schienengebundene selbstfahrende Arbeitsmittel mit Vorrichtungen versehen sein, durch die die Folgen eines Zusammenstoßes bei gleichzeitiger Bewegung mehrerer schienengebundener Arbeitsmittel verringert werden, wie beispielsweise Puffer.

18. Gemäß § 53 Abs 4 Z 1 AM-VO müssen ferngesteuerte selbstfahrende Arbeitsmittel mit einer Einrichtung ausgestattet sein, die gewährleistet, dass sie automatisch anhalten, wenn sie aus dem Kontrollbereich der Fernsteuerung herausfahren.

19. Für Hand-Arm-Vibrationen, Ganzkörper-Vibrationen und gehörgefährdenden Lärm dürfen die Expositionsgrenzwerte gemäß § 3 VOLV nicht überschritten werden.

20. Für Hand-Arm-Vibrationen, Ganzkörper-Vibrationen und gehörgefährdenden Lärm sollen, soweit dies nach dem Stand der Technik möglich ist, die Auslösewerte gemäß § 4 VOLV nicht überschritten werden. Soweit die Auslösewerte überschritten sind, haben Arbeitgeber/innen entsprechende Maßnahmen festzulegen. Das bedeutet, dass bei der Neuzulassung von Schienenfahrzeugen die erforderlichen Maßnahmen getroffen sein müssen, damit auch die Auslösewerte nicht überschritten werden.

21. Gemäß § 6 Abs 1 VOLV sind Lärm und Vibrationen an den Arbeitsplätzen einer Bewertung nach dem Stand der Technik zu unterziehen. Kann auf Grund der Bewertung eine Überschreitung der Expositionsgrenzwerte nicht ausgeschlossen werden, so muss gemäß § 6 Abs 2 VOLV die Bewertung auf Grund einer repräsentativen Messung erfolgen.

22. Gemäß § 77 Abs 8 EisbBBV müssen Schienenfahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein, dass die Entstehung und Ausbreitung von Bränden erschwert werden.

23. Gemäß § 4 Abs 1 Z 3 EisbBBV müssen Schienenfahrzeuge so gebaut sein, dass insbesondere die Entstehung und Ausbreitung von Bränden durch vorbeugende Maßnahmen erschwert werden und im Brandfall die Möglichkeit zur Rettung von Personen sowie zur Brandbekämpfung besteht.

24. Gemäß § 4 Abs 1 Z 3 StrabVO müssen Fahrzeuge so gebaut sein, dass die Entstehung und Ausbreitung von Bränden durch vorbeugende Maßnahmen erschwert werden und im Brandfall die Möglichkeit zur Selbst- oder Fremdrettung von Personen sowie zur Brandbekämpfung besteht.

25. Für Arbeitnehmer/innen in Schienenfahrzeugen sind erforderlichenfalls Bereiche vorzusehen, in denen eine ungestörte Abhaltung von Ruhepausen möglich ist, beispielsweise abgesperrte Abteile oder sonstige getrennte Einrichtungen.

(2) Schienenfahrzeuge, die mit der Hand gekuppelt werden, müssen an den Stirnseiten so gestaltet sein, dass ein gefahrloses Kuppeln möglich ist und für diese Tätigkeit ausreichend Raum vorhanden ist. Dies gilt nicht, wenn zum Kuppeln nicht zwischen die Schienenfahrzeuge getreten werden muss.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.2.2.5, trifft nähere Festlegungen für den Zugang des Zugpersonals bei Kupplungs- und Entkupplungsvorgängen.

2. Die TSI WAG, Anhang C, Abschnitt 1, trifft nähere Festlegungen für den Freiraum des Rangierpersonals.

3. Gemäß § 75 Abs 3 EisbBBV müssen Zug- und Stoßeinrichtungen so beschaffen sein, dass sie gefahrlos gekuppelt werden können.

4. Gemäß § 76 Abs 1 erster Satz EisbBBV müssen die Schienenfahrzeuge so gestaltet sein, dass ein gefahrloses Kuppeln möglich ist.

5. Regelungen über die an den Fahrzeugenden freizuhaltenden Räume enthalten § 76 Abs 1 EisbBBV und die Anlage 4 der EisbBBV.

6. Regelungen über die an den Fahrzeugenden freizuhaltenden Räume enthält auch § 25 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) der Bundesrepublik Deutschland vom 8. Mai 1967.

7. Regelungen über die an den Fahrzeugenden freizuhaltenden Räume bei Schmalspurbahnen enthält auch die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) der Bundesrepublik Deutschland vom 25. Februar 1972.

8. Zum Kuppeln muss beispielsweise nicht zwischen die Schienenfahrzeuge getreten werden, wenn die Betätigungseinrichtung zum Kuppeln von einem Standplatz außerhalb jenes Raumes erreicht werden kann, der von den bewegten Schienenfahrzeugen einschließlich ihrer Ladung in Anspruch genommen wird.

(3) Unter Puffern von Schienenfahrzeugen, unter denen Arbeitnehmer zum Kuppeln gebückt hindurchgehen müssen, müssen Kupplerhandgriffe angebracht sein.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.2.2.5, trifft nähere Festlegungen für den Zugang des Zugpersonals bei Kupplungs- und Entkupplungsvorgängen.

2. Die TSI WAG, Anhang C, Abschnitt 2, trifft nähere Festlegungen für Trittstufen und Handgriffe.

3. Gemäß § 16 Abs 2 Z 4 EisbAV haben Arbeitgeber/innen dafür zu sorgen, dass Arbeitnehmer/innen beim Kuppeln gebückt unter dem Seitenpuffer durchgehen und dabei den Kupplerhandgriff am Schienenfahrzeug benützen, wenn beim Eintreten in den Gleisbereich eine Gefährdung durch herannahende Schienenfahrzeuge erfolgen kann.

4. Gemäß § 77 Abs 12 EisbBBV müssen unter Puffern von Schienenfahrzeugen, unter denen Arbeitnehmer/innen zum Kuppeln gebückt hindurchgehen müssen, Kupplerhandgriffe angebracht sein.

(4) Schienenfahrzeuge müssen im Bereich jeder Stirnseite so eingerichtet sein, dass Arbeitnehmer, die Verschubarbeiten durchführen, sicher mitfahren können.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.2.2.5, trifft nähere Festlegungen für den Zugang des Zugpersonals bei Kupplungs- und Entkupplungsvorgängen.

2. Die TSI WAG, Anhang C, Abschnitt 2, trifft nähere Festlegungen für Trittstufen und Handgriffe.

3. Einrichtungen für ein sicheres Mitfahren sind beispielsweise Verschiebertritte, Endbühnen (Plattformen), Führerstände oder Bremserstände.

4. Arbeitnehmer/innen können dann sicher mitfahren, wenn die Standfläche so ausreichend bemessen und deren Oberfläche so beschaffen ist, dass ein sicheres Stehen möglich ist. Weiters muss eine Festhalteeinrichtung, beispielsweise Haltegriffe oder Handläufe, vorhanden sein.

5. Ein sicheres Mitfahren auf dem Schienenfahrzeug von Arbeitnehmer/innen, die Verschubarbeiten durchführen, muss auch dann gewährleistet sein, wenn diese Handverschubsignale abgeben müssen.

6. Verschiebertritte sollten grundsätzlich an jeder Stirnseite beidseitig eingerichtet sein, um die Weitergabe von Signalen – wahlweise auf beiden Seiten – zu erleichtern. Verschiebertritte auf nur einer Stirnseite erschweren die Verschubarbeiten bei Einschränkungen des seitlichen Sicherheitabstandes (§ 6 EisbAV) und erfordern regelmäßig die beidseitige Anordnung von Bedienungsräumen (§ 7 EisbAV).

7. Aufgrund der Arbeitsvorgänge (unter anderem auch Aufspringen und Abspringen während der Fahrt) ist es nicht möglich, Arbeitnehmer/innen im Rahmen von Verschubarbeiten auf dem Schienenfahrzeug durch Rückhalteeinrichtungen zu sichern. Der Schutz der Arbeitnehmer/innen ist durch andere gleichwertige Maßnahmen sicherzustellen (beispielsweise seitlicher Sicherheitsabstand gemäß § 6 EisbAV, Bedienungsraum gemäß § 7 EisbAV, schriftliche Betriebsanweisungen gemäß § 14 Abs 5 ASchG iVm § 13 EisbAV, persönliche Schutzausrüstung usw).

8. Gemäß § 77 Abs 13 EisbBBV müssen Einrichtungen zum Mitfahren bei Verschubbewegungen so beschaffen und bemessen sein, dass die Arbeitnehmer/innen genügend Raum für ihre Tätigkeit haben und sich gegen Absturz sichern können. Wenn dies für Verschubbewegungen erforderlich ist, müssen Schienenfahrzeuge auf jeder Langseite mindestens einen Verschieberauftritt und einen Verschieberhandgriff haben.

(5) Abs 4 gilt nicht für Schienenfahrzeuge, bei denen das Mitfahren beim Verschieben nicht erforderlich ist.

(6) Einrichtungen zum Mitfahren beim Bewegen von Schienenfahrzeugen sowie Arbeitsplätze auf Schienenfahrzeugen müssen so beschaffen und bemessen sein, dass die Arbeitnehmer genügend Raum für ihre Tätigkeit haben und sich gegen Absturz sichern können. Die Einrichtungen müssen sicher zugänglich sein.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.9, trifft nähere Festlegungen für die Schnittstelle Triebfahrzeugführer-Maschine.

2. Die TSI WAG, Anhang C, Abschnitt 2, trifft nähere Festlegungen für Trittstufen und Handgriffe.

3. Arbeitsplätze auf Schienenfahrzeugen sind beispielsweise Einrichtungen, von denen aus Klappen, Verschlüsse oder Ventile betätigt werden.

4. Schutz gegen Absturz bieten Einrichtungen durch ihre Bauart, ihre Lage innerhalb des Schienenfahrzeuges sowie durch entsprechende Geländer oder Haltegriffe.

5. Gemäß § 47 Abs 1 AM-VO sind an Arbeitsmitteln angebrachte Standplätze, von denen Arbeitnehmer/innen abstürzen könnten, zu sichern

   - bei einer Absturzhöhe von mehr als 1 m durch mindestens 1 m hohe, geeignete Vorrichtungen, wie standfeste Geländer mit Mittelstange oder Brüstungen,
   - bei einer Absturzhöhe von mehr als 2 m zusätzlich durch Fußleisten.

6. Gemäß § 77 Abs 13 EisbBBV müssen Einrichtungen zum Mitfahren bei Verschubbewegungen so beschaffen und bemessen sein, dass die Arbeitnehmer/innen genügend Raum für ihre Tätigkeit haben und sich gegen Absturz sichern können. Wenn dies für Verschubbewegungen erforderlich ist, müssen Schienenfahrzeuge auf jeder Langseite mindestens einen Verschieberauftritt und einen Verschieberhandgriff haben.

(7) Türen von Triebfahrzeugen und Steuerwagen, die dem Zugang zu Führerständen dienen, müssen vom Boden aus öffenbar eingerichtet sein.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.9.1.2.1, trifft nähere Festlegungen für den Ein- und Ausstieg unter Beriebsbedingungen.

2. Triebfahrzeuge sind mit Fahrantrieb ausgerüstete Schienenfahrzeuge, dazu zählen auch Zweiwegefahrzeuge, wenn sie schienengebunden verkehren, und schienengebundene Arbeitsfahrzeuge mit Fahrantrieb.

3. Steuerwagen sind Schienenfahrzeuge ohne Fahrantrieb, die mit Einrichtungen zur Steuerung von Triebfahrzeugen ausgerüstet sind.

4. Der Zugang kann vom Boden aus öffenbar beispielsweise durch zwei in unterschiedlicher Höhe angeordnete Türgriffe eingerichtet werden.

(8) Bewegliche Fahrzeugteile an Schienenfahrzeugen müssen gegen unbeabsichtigtes Bewegen in den jeweiligen Endstellungen gesichert werden können, wenn durch deren Bewegung Arbeitnehmer gefährdet werden können.

1. Die TSI WAG, Abschnitt 4.2.2.3, trifft nähere Festlegungen für bewegliche Schließ- und Abdeckelemente.

2. Bewegliche Fahrzeugteile an Schienenfahrzeugen sind beispielsweise Türen, Klappen oder kippbare Aufbauten.

3. Gemäß § 77 Abs 6 EisbBBV müssen seitliche Schiebetüren der Gepäckwagen und Gepäckabteile gegen unbeabsichtigtes Schließen der Türen gesichert sein.

(9) Schienenfahrzeuge müssen die für den Schutz der Arbeitnehmer erforderlichen Anschriften und Kennzeichnungen tragen.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.9.3.5., trifft nähere Festlegungen für die Kennzeichnung.

2. Die TSI WAG, Anhang C, Abschnitt 5, trifft nähere Festlegungen für die Kennzeichnung von Einheiten.

3. Für den Schutz der Arbeitnehmer/innen erforderliche Anschriften und Kennzeichnungen sind insbesondere Fahrzeugnummer, Eigentümer, Eigengewicht, Länge über Puffer, Bremsgewicht, Lastgrenzen, Revisionsfristen, Höchstgeschwindigkeit, Übergangsmerkmale sowie die Bezeichnung des Ladeguts, für das sich das Schienenfahrzeug eignet oder nicht eignet.

4. Die Anschriften und Kennzeichnungen müssen eindeutig, gut sichtbar und deutlich lesbar sein.

5. Wenn zum sicheren Betrieb von Arbeitsmitteln die Kenntnis bestimmter Daten, wie Stromart, Spannung, Schutzart, Drehrichtung oder bestimmter Grenzwerte, wie Tragfähigkeit, Masse, Drehzahl, Füllmenge oder Druck, notwendig ist, müssen diese gemäß § 41 Abs 7 erster Satz AM-VO auf den Arbeitsmitteln deutlich erkennbar und in dauerhafter Weise angegeben sein.

6. Soweit es zum sicheren Betrieb notwendig ist, müssen gemäß § 41 Abs 7 zweiter Satz AM-VO bei Arbeitsmitteln auch Hinweise auf die bestimmungsgemäße Verwendung und auf mögliche Gefahren beim Umgang vorhanden sein.

7. Gemäß § 41 Abs 7 dritter Satz AM-VO müssen Daten und Hinweise auf Arbeitsmitteln, sofern nicht Symbole verwendet werden, in deutscher Sprache abgefasst sein.

8. Gemäß § 77 Abs 15 EisbBBV müssen Schienenfahrzeuge die für Betrieb, Instandhaltung und Arbeitnehmerschutz erforderlichen Anschriften und Zeichen tragen.

9. Gemäß § 49 Abs 1 Z 1 StrabVO müssen an der Außenseite von Fahrzeugen vorhanden sein

   - auf den Längsseiten Name und Betriebssitz des Unternehmers oder dessen Geschäftszeichen oder Wappen sowie die Fahrzeugnummer,
   - bei Personenfahrzeugen Betätigungs- und Verhaltenshinweise für Fahrgäste,
   - Zeichen an den Stellen, an denen Hebezeuge angesetzt werden dürfen,
   - bei Dienstfahrzeugen Angaben über das zulässige Ladegewicht.

10. Gemäß § 49 Abs 3 StrabVO müssen Beschriftungen und Sinnbilder eindeutig, gut sichtbar und deutlich lesbar sein. Ihre Erkennbarkeit darf durch andere Aufschriften oder Bildzeichen nicht beeinträchtigt sein.

(10) Triebfahrzeuge und Steuerwagen müssen über eine akustische Warnvorrichtung verfügen.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.7.2, trifft nähere Festlegungen für das Signalhorn (akustische Warnvorrichtung).

2. Gemäß § 41 Abs 5 AM-VO müssen Warnvorrichtungen von Arbeitsmitteln leicht wahrnehmbar und unmissverständlich sein.

3. Gemäß § 53 Abs 2 Z 2 AM-VO müssen selbstfahrende Arbeitsmittel, die nicht den Kraftfahrvorschriften unterliegen, mit einer akustischen Warnvorrichtung ausgestattet sein.

4. Gemäß § 77 Abs 1 Z 1 EisbBBV müssen Triebfahrzeuge und andere führende Schienenfahrzeuge Einrichtungen zum Geben hörbarer Signale mit zwei verschiedenen Tönen haben.

5. Zum Schutz der Arbeitnehmer/innen bei Wartungsarbeiten sind die akustischen Warnvorrichtungen so auszuführen, dass ein unbeabsichtigtes Auslösen verhindert werden kann („Werkstättenmodus“).

(11) Triebfahrzeuge und Steuerwagen müssen über abblendbare Scheinwerfer verfügen.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.7.1, trifft nähere Festlegungen für Frontscheinwerfer.

2. Gewährleistet sein muss

   - die Fahrwegbeobachtung bei Fahren auf Sicht,
   - die rechtzeitige Erkennbarkeit von ortsfesten Signalen und
   - die rechtzeitige Erkennbarkeit des Schienenfahrzeuges für Arbeitnehmer/innen außerhalb des Schienenfahrzeuges, beispielsweise Sicherungsposten.

3. Gemäß § 53 Abs 2 Z 5 AM-VO müssen selbstfahrende Arbeitsmittel, die nicht den Kraftfahrvorschriften unterliegen, mit einer Einrichtung zur Ausleuchtung der Fahrbahn und Einrichtungen ausgestattet sein, die das Ausmaß der Fahrzeuge erkennen lassen, sofern das Arbeitsmittel in nicht ausreichend ausgeleuchteten Bereichen verwendet wird.

4. Gemäß § 77 Abs 1 Z 9 EisbBBV müssen Triebfahrzeuge und andere führende Schienenfahrzeuge abblendbare Scheinwerfer zur Darstellung des Spitzensignals haben.

5. Gemäß § 41 Abs 2 StrabVO müssen bei straßenabhängigen Bahnen die beiden unteren Leuchten des Zugsignals Z 1 (Spitzensignal) nach der Anlage 2 Scheinwerfer sein. Sie müssen

   - den Gleisbereich ausreichend beleuchten können,
   - sich gleichzeitig und gleichmäßig abblenden lassen,
   - so befestigt sein, dass sie sich nicht unbeabsichtigt verstellen können.

(12) Triebfahrzeuge müssen über Einrichtungen verfügen, mit denen sie angehalten werden können.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.4, trifft nähere Festlegungen für Bremsen.

2. Einrichtungen, mit denen Triebfahrzeuge angehalten werden können, sind beispielsweise Bremsen oder Antriebe, die bei Energieabschaltung aufgrund ihrer Bauart die Triebfahrzeuge selbsttätig stillsetzen.

3. Gemäß § 46 Abs 1 AM-VO müssen Arbeitsmittel gegebenenfalls entsprechend der von ihnen ausgehenden Gefährdung der ArbeitnehmerInnen und der normalerweise erforderlichen Stillsetzungszeit mit einem Not-Halt-Befehlsgerät (zB Not-Halt-Taster oder Reißleine) versehen sein.

4. Gemäß § 46 Abs 2 erster Satz AM-VO müssen Not-Halt-Befehlsgeräte leicht, schnell und gefahrlos von jedem Bedienungsplatz der Maschine aus betätigt werden können.

5. Gemäß § 46 Abs 2 zweiter Satz AM-VO müssen sich Not-Halt-Befehlsgeräte von anderen Schaltvorrichtungen deutlich unterscheiden.

6. Gemäß § 46 Abs 3 AM-VO müssen Not-Halt-Taster selbsthaltend, auffallend rot und gelb unterlegt gekennzeichnet und pilzförmig gestaltet sein.

7. Gemäß § 46 Abs 4 erster Satz AM-VO darf durch Entriegeln oder Zurückführen von Not-Halt-Befehlsgeräten in die Ausgangsstellung ein Anlaufen des Arbeitsmittels nicht erfolgen.

8. Gemäß § 46 Abs 4 zweiter Satz AM-VO darf das Wiedereinschalten des Arbeitsmittels erst nach Entriegeln der betätigten Not-Halt-Befehlsgeräte möglich sein.

9. Gemäß § 53 Abs 2 Z 1 AM-VO müssen selbstfahrende Arbeitsmittel, die nicht den Kraftfahrvorschriften unterliegen, mit einer feststellbaren Bremseinrichtung ausgestattet sein.

10. Gemäß § 74 Abs 1 EisbBBV müssen Schienenfahrzeuge mit durchgehender selbsttätiger Bremse ausgerüstet sein. Diese muss in beliebiger Reihung mit den Bremsbauarten derjenigen Schienenfahrzeuge zusammenarbeiten, mit denen eine Verbindung vorgesehen ist.

11. Eine durchgehende Bremse ist gemäß § 74 Abs 2 EisbBBV selbsttätig, wenn sie bei jeder unbeabsichtigten Unterbrechung der Bremsleitung wirksam wird.

12. Gemäß § 74 Abs 3 EisbBBV müssen Schienenfahrzeuge, in denen Reisende befördert werden, leicht sichtbare und erreichbare Notbremsgriffe haben, durch die eine Notbremsung eingeleitet werden kann. Die Notbremseinrichtung darf so beschaffen sein, dass sie durch den Triebfahrzeugführer oder automatisch überbrückt werden kann.

13. Gemäß § 74 Abs 4 EisbBBV müssen die Triebfahrzeuge und andere führende Schienenfahrzeuge eine Feststellbremse haben.

14. Gemäß § 74 Abs 5 EisbBBV müssen die Reisezugwagen mit einer vom Wageninneren aus bedienbaren Feststellbremse ausgerüstet sein. Eine genügende Anzahl von Güterwagen einer Wagenserie ist mit Feststellbremse auszurüsten.

15. Angaben über die Ausrüstung von Güterwagen mit Handbremsen sind beispielsweise im UIC-Merkblatt 535-3 enthalten.

16. Gemäß § 36 Abs 1 StrabVO sind alle Fahrzeuge mit zwei voneinander unabhängigen Betriebsbremsen und einer Feststellbremse auszurüsten.

17. Gemäß § 36 Abs 7 StrabVO müssen Dienstfahrzeuge, deren Geschwindigkeit bei straßenabhängigen Bahnen 30 km/h und bei straßenunabhängigen Bahnen 40 km/h nicht überschreiten darf, abweichend von § 36 Abs 1 StrabVO nur mit einer Betriebsbremse und einer Feststellbremse ausgerüstet sein.

18. Gemäß § 36 Abs 11 StrabVO müssen in Personenfahrzeugen Einrichtungen vorhanden sein, mit denen Fahrgäste im Notfall eine Bremsung einleiten können (Fahrgast-Notbremsung). Die Betätigung dieser Einrichtung darf in Tunneln außerhalb von Haltestellen nicht zum Halten führen (Notbremsüberbrückung) und muss dem Fahrzeugführer angezeigt werden.

(13) Triebfahrzeuge müssen eine Sicherung gegen Inbetriebnahme durch Unbefugte besitzen.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.9.1.2.1, trifft nähere Festlegungen für das Verhindern eines Zugangs unbefugter Personen zum Führerraum.

2. Gemäß § 53 Abs 1 AM-VO müssen selbstfahrende Arbeitsmittel eine Sicherung gegen Inbetriebnahme durch Unbefugte besitzen.

3. Gemäß § 4 Abs 3 EisbBBV müssen bei Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmitteln Maßnahmen getroffen sein, die eine vermeidbare Betriebsgefährdung als Folge unbefugten Betätigens verhindern.

4. Gemäß § 4 Abs 3 StrabVO müssen bei Betriebsanlagen und Fahrzeugen Maßnahmen getroffen sein, die eine mehr als unvermeidbare Betriebsgefährdung als Folge unbefugten Betätigens verhindern.

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

1. Die TSI PRM, Abschnitt 4.2.2.8, trifft nähere Festlegungen für die Kennzeichnung von Stufen.

2. Bei der Kennzeichnung von Stufen in Schienenfahrzeugen sind zwei Vorgaben nebeneinander zu beachten:

   a) Gemäß Anhang 2 der KennV sind im Rahmen der Sicherheitsfarben die Farben Gelb oder Gelb-Orange für den Hinweis „Achtung“ zu verwenden. Gemäß § 8 Abs 1 KennV sind die Bestimmungen der KennV Mindestvorschriften nach der EU-Richtlinie 92/58/EWG vom 24. Juni 1992 (Neunte Einzelrichtlinie im Sinne von Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG „Rahmenrichtlinie Arbeitnehmerschutz“), sodass in Verbindung mit § 95 Abs 1 ASchG festgelegt wurde, dass die Behörde von den Bestimmungen der KennV keine Ausnahmen zulassen darf.
   b) Gemäß TSI PRM, Abschnitt 4.2.2.8, sind bei Stufen im Inneren des Zuges mindestens die erste und die letzte Stufe durch ein in Kontrast stehendes Band mit einer Tiefe zwischen 45 mm und 55 mm zu kennzeichnen, das sich über die gesamte Breite der Stufen erstrecken muss und an der Vorderseite und an der Oberseite der Stufen anzubringen ist.

3. Durch die ergänzende Bestimmung des § 46 Abs 14 EisbAV werden die Vorgaben der KennV und der TSI PRM zu einer gemeinsamen Bestimmung zusammengeführt, mit der beiden Vorgaben entsprochen wird. Dadurch besteht für die Anwender nunmehr eine eindeutige Rechtsgrundlage.

Führerstände von Triebfahrzeugen und Steuerwagen

§ 47. (1) Führerstände von Triebfahrzeugen und Steuerwagen müssen so gestaltet und angeordnet sein, dass diese Fahrzeuge sicher geführt werden können. Insbesondere müssen eine ausreichende Bewegungsfreiheit und ein ausreichendes Sichtfeld vorhanden sein. Der Fahrzeugführerplatz, insbesondere der Fahrzeugführersitz, muss nach den allgemein anerkannten sicherheitstechnischen Regeln und Erkenntnissen eingerichtet sein.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.9, trifft nähere Festlegungen für den Führerraum.

2. Gemäß § 41 Abs 1 AM-VO ist bei der Gestaltung von Arbeitsmitteln, insbesondere der Bedienungseinrichtungen, Bedienungsplätze, Bedienungsstände und Schutzeinrichtungen, auf die arbeitsphysiologischen und ergonomischen Erkenntnisse soweit Bedacht zu nehmen, wie dies der Schutz der Arbeitnehmer/innen erfordert.

3. Gemäß § 41 Abs 2 AM-VO müssen Bedienungseinrichtungen von Arbeitsmitteln (zB Ein- und Ausschaltvorrichtungen oder Beschickungs- und Zuführungseinrichtungen) von den Arbeitsplätzen der die Arbeitsmittel bedienenden Arbeitnehmer/innen leicht und gefahrlos zu betätigen sein.

4. Gemäß § 45 Abs 1 AM-VO müssen Arbeitsmittel sicher wirkende Vorrichtungen zum Ein- und Ausschalten aufweisen.

5. Für Hand-Arm-Vibrationen, Ganzkörper-Vibrationen und gehörgefährdenden Lärm dürfen die Expositionsgrenzwerte gemäß § 3 VOLV nicht überschritten werden.

6. Für Hand-Arm-Vibrationen, Ganzkörper-Vibrationen und gehörgefährdenden Lärm sollen, soweit dies nach dem Stand der Technik möglich ist, die Auslösewerte gemäß § 4 VOLV nicht überschritten werden. Soweit die Auslösewerte überschritten sind, haben Arbeitgeber/innen entsprechende Maßnahmen festzulegen. Das bedeutet, dass bei der Neuzulassung von Schienenfahrzeugen die erforderlichen Maßnahmen getroffen sein müssen, damit auch die Auslösewerte nicht überschritten werden.

7. Gemäß § 6 Abs 1 VOLV sind Lärm und Vibrationen an den Arbeitsplätzen einer Bewertung nach dem Stand der Technik zu unterziehen. Kann auf Grund der Bewertung eine Überschreitung der Expositionsgrenzwerte nicht ausgeschlossen werden, so muss gemäß § 6 Abs 2 VOLV die Bewertung auf Grund einer repräsentativen Messung erfolgen.

8. Gemäß § 46 Abs 1 StrabVO muss der Fahrzeugführerplatz so gestaltet sein, dass der Fahrzeugführer den Zug sicher führen kann. Insbesondere müssen auch eine ausreichende Bewegungsfreiheit und ein ausreichendes Sichtfeld vorhanden sein.

9. Gemäß § 46 Abs 1 StrabVO muss der Fahrzeugführerplatz, insbesondere der Fahrzeugführersitz, nach den allgemein anerkannten sicherheitstechnischen Regeln und Erkenntnissen eingerichtet sein.

(2) Führerstände von Triebfahrzeugen und Steuerwagen müssen so gestaltet sein, dass keine Sichtbeeinträchtigung durch störende Lichtreflexionen zu erwarten ist.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.9.3.4, trifft nähere Festlegungen gegen mögliche Spiegelungen auf der Stirnscheibe durch beleuchtete Anzeigen und Tasten.

2. Gemäß § 41 Abs 4 erster und zweiter Satz AM-VO müssen Beleuchtungseinrichtungen an Arbeitsmitteln so angeordnet und beschaffen sein, dass eine störende direkte Lichteinwirkung auf die Augen verhindert ist. Reflexblendung und stroboskopische Effekte müssen vermieden sein.

3. Soweit erforderlich, müssen gemäß § 41 Abs 4 dritter Satz AM-VO Beleuchtungseinrichtungen an Arbeitsmitteln so beschaffen sein, dass keine Verfälschung von Farben auftreten kann.

4. Gemäß § 46 Abs 6 StrabVO muss der Fahrzeugführerplatz so gestaltet sein, dass keine Sichtbeeinträchtigung durch störende Lichtreflexionen zu erwarten ist.

(3) Führerstände von Triebfahrzeugen und Steuerwagen müssen mit technischen Einrichtungen ausgestattet sein, die eine Regelung der Raumtemperatur, insbesondere eine Senkung der Raumtemperatur, ermöglichen. Dies gilt nicht für Dampflokomotiven mit nicht geschlossenem Führerstand.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.9.1.7, trifft nähere Festlegungen für Klimasteuerung und Luftqualität.

2. Gemäß § 66 Abs 2 ASchG haben Arbeitgeber/innen die Arbeitsvorgänge und Arbeitsplätze entsprechend zu gestalten und alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, damit die Arbeitnehmer/innen keinen erheblichen Beeinträchtigungen durch blendendes Licht, Wärmeeinstrahlung, Zugluft, üblen Geruch, Hitze, Kälte, Nässe, Feuchtigkeit oder vergleichbare Einwirkungen ausgesetzt sind oder diese Einwirkungen möglichst gering gehalten werden.

3. Gemäß § 53a Abs 1 zweiter Satz AM-VO muss das Lenkerhaus von selbstfahrenden Arbeitsmitteln mit Einrichtungen zum Beheizen und Belüften ausgerüstet sein.

4. Gemäß § 47 Abs 5 StrabVO müssen technische Einrichtungen vorhanden sein, die eine Regelung der Raumtemperatur des Fahrzeugführerplatzes, insbesondere eine Senkung der Raumtemperatur, ermöglichen.

5. Im Rahmen von eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren wurden in den letzten Jahren regelmäßig für Führerstände Temperatursenkungsanlagen vorgesehen.

(4) Führerstände von Triebfahrzeugen und Steuerwagen müssen so gebaut sein, dass sie im Notfall rasch verlassen werden können.

1. Die TSI LOC&PAS, Abschnitt 4.2.9.1.2.2, trifft nähere Festlegungen für den Notausstieg im Führerraum.

2. Gemäß § 3 Abs 3 Z 2 ASchG sind Arbeitgeber/innen verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen und Anweisungen zu ermöglichen, dass die Arbeitnehmer/innen bei ernster, unmittelbarer und nicht vermeidbarer Gefahr sich durch sofortiges Verlassen des Arbeitsplatzes in Sicherheit bringen.

3. Gemäß § 54 Abs 3 letzter Satz AM-VO müssen automatische Türen im Notfall selbsttätig öffnen oder von Hand aus leicht zu öffnen sein.

4. Gemäß § 77 Abs 9 EisbBBV müssen Schienenfahrzeuge, in denen Personen befördert werden, in ausreichender Anzahl Ausstiegsmöglichkeiten für Notfälle haben.

5. Gemäß § 33 Abs 7 StrabVO müssen Personenfahrzeuge Notausstiege in ausreichender Zahl, geeigneter Ausführung und Anordnung haben.

6. Gemäß § 46 Abs 2 StrabVO müssen Fahrzeugführerplätze so gebaut sein, dass sie im Notfall schnell verlassen werden können.

8. Abschnitt – Nachweis der Fachkenntnisse

Beschäftigung der Arbeitnehmer mit Fachkenntnissen

§ 48. (1) Zusätzlich zu den in § 2 der Fachkenntnisnachweis-Verordnung genannten Tätigkeiten dürfen Arbeitgeber mit nachfolgenden Arbeiten nur Arbeitnehmer beschäftigen, die die entsprechenden Fachkenntnisse durch ein Zeugnis gemäß § 4 der Fachkenntnisnachweis-Verordnung, BGBl II Nr 13/2007, nachweisen:

1. Arbeiten als Sicherungsposten (§ 30),

2. Arbeiten als Sicherungsaufsicht (§ 27),

3. Arbeiten als Betriebsleiter (§ 21 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60).

1. Zu Arbeiten, die mit einer besonderen Gefahr für die damit Beschäftigten oder für andere Arbeitnehmer/innen verbunden sind, dürfen nur Arbeitnehmer/innen herangezogen werden, die über einen Nachweis der erforderlichen Fachkenntnisse verfügen. Grundsätzliche Feststellungen über jene Arbeiten, für die entsprechende Fachkenntnisse nachzuweisen sind, sind gemäß § 72 Abs 1 des ASchG, BGBl Nr 450/1994, in der FK-V, BGBl II Nr 13/2007, festgelegt. Diese Verordnung umfasst das Führen von Kranen, das Führen von Hubstaplern, Sprengarbeiten, Arbeiten im Rahmen eines Gasrettungsdienstes, Taucharbeiten sowie die Vorbereitung und Organisation von Arbeiten unter Hochspannung.

2. Die Fachkenntnisausbildung umfasst die jedenfalls erforderlichen Fachkenntnisse für die angeführten Arbeiten. Ergänzend dazu sind die weiterführenden Bestimmungen des Arbeitnehmer/innenschutzrechts (beispielsweise § 12 ASchG – Information, § 14 ASchG – Unterweisung) sowie die Bestimmungen des Eisenbahnrechts (beispielsweise Triebfahrzeugführerverordnung – TFVO) zu berücksichtigen.

(2) Die Ausnahme des § 3 Abs 3 der Fachkenntnisnachweis-Verordnung, BGBl II Nr 13/2007, gilt nicht für die unter Abs 1 angeführten Arbeiten.

Fachkenntnisausbildung

§ 49. Die Ausbildung für die unter § 48 angeführten Arbeiten muss je nach Ausbildungsgebiet mindestens die nachfolgend angeführte Gesamtzahl an Unterrichtseinheiten (einschließlich praktischer Übungen) umfassen:

1. Arbeiten als Sicherungsposten:
mindestens 24 Unterrichtseinheiten (Anhang 1),

2. Arbeiten als Sicherungsaufsicht:
mindestens 24 Unterrichtseinheiten (Anhang 2),

3. Arbeiten als Betriebsleiter:
mindestens 28 Unterrichtseinheiten (Anhang 3).

1. Für die Tätigkeit als Betriebsleiter auf Anschlussbahnen dürfen nur Arbeitnehmer/innen eingesetzt werden, die über entsprechende Fachkenntnisse über alle auf der Anschlussbahn auftretenden Gefährdungen verfügen. Entsprechend Größe, Lage und Betriebsführung auf der Anschlussbahn sind über die Fachkenntnisse hinaus ergänzende Kenntnisse gemäß § 12 ASchG (Information) und § 14 ASchG (Unterweisung) erforderlich.

2. Um einen entsprechenden Ausbildungsstandard über die Arbeitnehmer/innenschutzbestimmungen auch für Betriebsleiter von Haupt- und Nebenbahnen sowie Straßenbahnen sicherzustellen, wurden die bis dahin bestehenden Regelungen für Anschlussbahnen mit BGBl II Nr 208/2009 entsprechend erweitert. Eine Erhöhung der 28 Unterrichtseinheiten zur Vermittlung entsprechender Grundkenntnisse der Arbeitnehmer/innenschutzbestimmungen war für Haupt- und Nebenbahnen sowie Straßenbahnen nicht erforderlich und wurde daher auch nicht vorgesehen.

Ausbildungsteilnahme

§ 50. Zur Ausbildung für Arbeiten als Sicherungsaufsicht (§ 49 Z 2) dürfen Ausbildungseinrichtungen nur Personen als Kursteilnehmer zulassen, die bereits über einen Nachweis der Fachkenntnisse für Arbeiten als Sicherungsposten (§ 49 Z 1) und über eine praktische Verwendung von mindestens fünfhundert Stunden im Rahmen von Bauarbeiten im Gefahrenraum der Gleise verfügen, davon mindestens fünfzig Stunden als Sicherungsposten.

Die Ausbildung für Arbeiten als Sicherungsaufsicht setzt die Ausbildung und Tätigkeit als Sicherungsposten voraus. Es würde daher dem Sinn der Regelung widersprechen, wenn die Ausbildung für Arbeiten als Sicherungsaufsicht gleich gemeinsam mit der Ausbildung für Arbeiten als Sicherungsposten durchgeführt wird, ohne dass vorher ausreichende praktische Kenntnisse über die Tätigkeit als Sicherungsposten erworben wurden. Daher wird klargestellt, dass auch eine entsprechende einschlägige Verwendung als Sicherungsposten vorliegen muss, bevor die Fachausbildung als Sicherungsaufsicht vermittelt werden darf.

Ermächtigung von Ausbildungseinrichtungen

§ 51. Die Bestimmungen des § 14 der Fachkenntnisnachweis-Verordnung, BGBl II Nr 13/2007, gelten über die in § 14 Abs 1 Z 1 der Fachkenntnisnachweis-Verordnung angeführten Ausbildungen hinaus auch für die in §§ 48 und 49 sowie Anhang 1 bis Anhang 3 dieser Verordnung angeführten Ausbildungen.

9. Abschnitt – Schlussbestimmungen

Übergangsbestimmungen

§ 52. (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.

1. Diese Bestimmung gewährt einen Bestandsschutz für jene Anlagen, die am 1. Juli 2000, somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des 2. Abschnitts der EisbAV, gemäß dem (seinerzeit gültigen) § 36 Abs 1 EisbG idF BGBl I Nr 166/1999 bereits eisenbahnrechtlich baugenehmigt waren.

2. Für bestehende Anlagen gilt hinsichtlich des Sicherheitsraumes, des seitlichen Sicherheitsabstandes und des Bedienungsraumes sowie hinsichtlich der Bestimmungen für Tunnel nach Maßgabe des § 52 Abs 2 bis 7 EisbAV ein weitgehender Bestandsschutz.

3. Bestehende Anlagen, die bereits jetzt Bestimmungen der EisbAV entsprechen oder aufgrund eisenbahnrechtlicher Bescheide entsprechen müssten, sind hinsichtlich dieser Bestimmungen von der Ausnahmebestimmung des § 52 Abs 1 EisbAV ausgenommen.

4. Bestehende Anlagen, die bis zum 1. Juli 2000 ohne eisenbahnrechtliche Baugenehmigung errichtet werden durften, sind Anlagen gleichzuhalten, die am 1. Juli 2000, somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des 2. Abschnitts der EisbAV, gemäß dem (seinerzeit gültigen) § 36 Abs 1 EisbG idF BGBl I Nr 166/1999 bereits eisenbahnrechtlich baugenehmigt waren.

(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.

1. Diese Bestimmung gewährt einen Bestandsschutz für jene Anlagen, die am 1. Juli 2000, somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des 2. Abschnitts der EisbAV, gemäß dem (seinerzeit gültigen) § 36 Abs 1 EisbG idF BGBl I Nr 166/1999 bereits eisenbahnrechtlich baugenehmigt waren.

2. Durch welche andere Maßnahmen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer/innen der gleiche Schutz erreicht wird wie bei Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung ergibt sich durch die Ermittlung und Beurteilung der Gefahren gemäß § 4 ASchG.

(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.**

1. Diese Bestimmung gewährt einen Bestandsschutz für jene Anlagen, die am 1. Juli 2000, somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des 2. Abschnitts der EisbAV, gemäß dem (seinerzeit gültigen) § 36 Abs 1 EisbG idF BGBl I Nr 166/1999 bereits eisenbahnrechtlich baugenehmigt waren.

2. Dem Betrieb dienen beispielsweise Hemmschuhständer, Zugvorheizständer, Wasserentnahmestellen und Druckluftanschlüsse. Dabei sind die erforderlichen Arbeitsvorgänge zu berücksichtigen, insbesondere die Verwendung der Arbeitsmittel und deren Erreichbarkeit ohne ein Überschreiten von Gleisen.

3. Durch die Bestimmungen des § 52 Abs 4 Z 2 EisbAV soll sichergestellt werden, dass sich Einbauten, die dem Betrieb dienen, grundsätzlich auf der dem Schienenfahrzeug abgewandten Seite des Bedienungsraumes befinden.

4. Gemäß § 52 Abs 4 Z 3 EisbAV ist die Geschwindigkeit der bewegten Schienenfahrzeuge nur dann zu beschränken, wenn Tätigkeiten an diesen Schienenfahrzeugen oder damit zusammenhängende Tätigkeiten durchzuführen sind. Sind solche Tätigkeiten nicht durchzuführen, so dürfen sich Arbeitnehmer/innen bei der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen nicht im Gefahrenraum der Gleise aufhalten und muss daher die Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge nicht beschränkt werden.

5. Die Einschränkung der § 52 Abs 4 Z 4 EisbAV bezieht sich auf das Abspringen von bewegten Schienenfahrzeugen, weil für das Abspringen aufgrund der Fahrbewegung des Schienenfahrzeuges ein größerer Platzbedarf für die Arbeitnehmer/innen als für das Absteigen von einem stillstehenden Schienenfahrzeug besteht.

(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.

1. Diese Bestimmung gewährt einen Bestandsschutz für jene Anlagen, die am 1. Juli 2000, somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des 2. Abschnitts der EisbAV, gemäß dem (seinerzeit gültigen) § 36 Abs 1 EisbG idF BGBl I Nr 166/1999 bereits eisenbahnrechtlich baugenehmigt waren.

2. Die großzügige Übergangsfrist von zehn Jahren sollte den Eisenbahnunternehmen die Erstellung eines realistischen Nachrüstkonzepts sowie dessen zeitgerechte Umsetzung erleichtern.

(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.

1. Diese Bestimmung gewährt einen Bestandsschutz für jene Anlagen, die am 1. Juli 2000, somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des 2. Abschnitts der EisbAV, gemäß dem (seinerzeit gültigen) § 36 Abs 1 EisbG idF BGBl I Nr 166/1999 bereits eisenbahnrechtlich baugenehmigt waren.

2. Die großzügige Übergangsfrist von zehn Jahren sollte den Eisenbahnunternehmen die Erstellung eines realistischen Nachrüstkonzepts sowie dessen zeitgerechte Umsetzung erleichtern.

(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.

1. Diese Bestimmung gewährt einen Bestandsschutz für jene Anlagen, die am 1. Juli 2000, somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des 2. Abschnitts der EisbAV, gemäß dem (seinerzeit gültigen) § 36 Abs 1 EisbG idF BGBl I Nr 166/1999 bereits eisenbahnrechtlich baugenehmigt waren.

2. Die großzügige Übergangsfrist von zehn Jahren sollte den Eisenbahnunternehmen die Erstellung eines realistischen Nachrüstkonzepts sowie dessen zeitgerechte Umsetzung erleichtern.

(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.

(10) Die Bestimmungen der §§ 43 Abs 2, 44, 46 Abs 2, Abs 3, Abs 7 und Abs 11 sowie 47 Abs 1 letzter Satz und Abs 3 dieser Verordnung gelten nicht für Arbeitsmittel, für die vor dem 1. Juli 2005 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60, erteilt wurde.

Diese Bestimmung gewährt einen Bestandsschutz für jene Arbeitsmittel, die am 1. Juli 2005, somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des 7. Abschnitts der EisbAV, gemäß dem (seinerzeit gültigen) § 36 EisbG bereits eisenbahnrechtlich baugenehmigt waren.

(11) Arbeitnehmer, die vor dem 1. Jänner 2008 nachweislich mit Arbeiten gemäß § 48 Abs 1 Z 1 und 2 in der Fassung der Verordnung BGBl II Nr 281/2007 beschäftigt wurden, dürfen mit diesen Arbeiten uneingeschränkt ohne Nachweis der Fachkenntnisse weiter beschäftigt werden. Dies gilt jeweils auch im Falle eines Wechsels des Arbeitgebers.

(12) Bescheide zur Bestellung von Betriebsleitern von Anschlussbahnen gemäß § 48 Abs 1 Z 3 in der Fassung der Verordnung BGBl II Nr 281/2007, die vor dem 1. Jänner 2008 erlassen wurden, bleiben unberührt und gelten als Nachweis der Fachkenntnisse im Sinn dieser Verordnung. Bescheide zur Bestellung von Betriebsleitern von Hauptbahnen, Nebenbahnen und Straßenbahnen gemäß § 48 Abs 1 Z 3 in der Fassung der Verordnung BGBl II Nr 208/2009, die vor dem 1. Jänner 2010 erlassen wurden, bleiben unberührt und gelten als Nachweis der Fachkenntnisse im Sinn dieser Verordnung.

Inkrafttreten

§ 53. (1) Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 2000 in Kraft.

1. Sowohl die Verordnung BGBl II Nr 384/1999 als auch die Verordnung BGBl Nr 444/1999 gelten ab 1. Jänner 2000.

2. Die Bestimmungen der §§ 1 Abs 4 sowie 37 EisbAV wurden mit der Verordnung BGBl II Nr 80/2004 eingefügt und gelten ab 14. Februar 2004.

3. Die Bestimmungen der §§ 8 Abs 2 und Abs 5 Z 1 sowie 26a EisbAV wurden mit der Verordnung BGBl II Nr 536/2006 neu gefasst bzw eingefügt und traten mit Ablauf des 29. Dezember 2006 in Kraft.

4. Die Bestimmung des § 26b EisbAV wurde mit BGBl II Nr 281/2007 eingefügt und trat mit Ablauf des 16. Oktober 2007 in Kraft.

5. Die Bestimmungen des § 26a Abs 8 sowie der §§ 49 Z 3 und 52 Abs 12 EisbAV und des Anhang 3 der EisbAV (hinsichtlich der Erweiterung der Fachkenntnisse auf Betriebsleiter von Haupt- und Nebenbahnen sowie Straßenbahnen) wurden mit BGBl II Nr 208/2009 eingefügt und traten mit Ablauf des 2. Juli 2009 in Kraft.

(2) Die Bestimmungen der §§ 1 Abs 5 und Abs 6, 26 sowie 38 bis 47 treten am 1. Jänner 2005 in Kraft.

(3) Die Bestimmungen der §§ 1 Abs 7 und 48 bis 52 sowie die Anhänge 1 bis 3 in der Fassung der Verordnung BGBl II Nr 281/2007 treten am 1. Jänner 2008 in Kraft.

(4) Die Bestimmungen des § 37a samt Überschrift in der Fassung der Verordnung BGBl II Nr 156/2011 treten am 1. Jänner 2012 in Kraft.

(5) Die Bestimmungen der §§ 26a Abs 3 und 4, 38 Abs 5, 39 Abs 4, 40 Abs 3, 41 Abs 4, 41a samt Überschrift und 50 samt Überschrift in der Fassung der Verordnung BGBl II Nr 156/2011 treten mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung in Kraft, gleichzeitig treten die Bestimmungen der § 6 Abs 2 zweiter Satz und §§ 7 Abs 7 sowie 46 Abs 4 zweiter Satz außer Kraft.

Die Verordnung BGBl II Nr 156/2011 wurde am 11. Mai 2011 kundgemacht.

(6) § 1 Abs 1 bis 5 und Abs 7 in der Fassung BGBl II Nr 215/2012 tritt mit 1. Juli 2012 in Kraft.

(7) Die Bestimmungen der §§ 1 Abs 6a und 9, 4 Abs 3, 6 Abs 2, 23 Abs 3, 24 Abs 2a, 25a samt Überschrift, 37 Abs 1, 41a samt Überschrift sowie 46 Abs 14 in der Fassung BGBl II Nr 184/2019 treten am 1. Juni 2019 in Kraft, gleichzeitig treten die Bestimmungen des § 36 zweiter Satz außer Kraft.

(8) Die Bestimmungen der §§ 26 und 26a in der Fassung BGBl II Nr 184/2019 treten am 1. Jänner 2021 in Kraft. Die Umsetzung der Bestimmungen der §§ 26 und 26a in der Fassung BGBl II Nr 184/2019 für Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen hat bis spätestens 1. Juni 2021 zu erfolgen.

1. Auf Grund der Verzögerungen durch die COVID-Schutzmaßnahmen („Lockdown“) konnten die Unterweisungen und Schulungen für die Umstellung der Sicherungsmaßnahmen und Schutzmaßnahmen für Eisenbahnbaustellen nicht bei allen Eisenbahnunternehmen zeitgerecht bis 1. Jänner 2021 erfolgen. Daher wurde festgelegt, dass die Umsetzung bis spätestens 1. Juni 2021 zu erfolgen hat.

2. Entsprechend den Grundsätzen der Gefahrenverhütung gemäß § 7 ASchG (vgl insbesondere Berücksichtigung des „Faktors Mensch“, Ausschaltung oder Verringerung von Gefahrenmomenten, Vorrang des kollektiven Gefahrenschutzes usw) kann innerhalb eines Eisenbahnunternehmens nur eine einheitliche Umstellung zu einem gemeinsamen Termin erfolgen.

(9) Die Bestimmungen der §§ 38 Abs 1 Z 5, 39 Abs 1 Z 6 und 41 Abs 1 Z 3 treten mit 1. Jänner 2021 in Kraft.

Die Verweise beziehen sich auf Bestimmungen, die zwar mit BGBl II Nr 184/2019 verordnet wurden, aber erst am 1. Jänner 2021 in Kraft treten. Somit können auch die Verweise erst am 1. Jänner 2021 in Kraft treten.

Anhang 1

Fachkenntnisse Ausbildungsgebiet gemäß § 49 Z 1

SICHERUNGSPOSTEN

Ausbildungsinhalte	Unterrichtseinheiten
Verhalten im Gefahrenraum der Gleise (Bedeutung der Signale, Gestaltung der Bahn- und Gleisanlagen, Elektroschutz bei elektrischen Bahnen, Eisenbahn- ArbeitnehmerInnenschutzverordnung)	**8 UE**
Grundlagen der Betriebsabwicklung (Organisation des Eisenbahnbetriebes, Grundlagen des Vorschriftenwesens)	**4 UE**
Arbeitnehmerschutzvorschriften für Sicherungsposten (Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung)	**4 UE**
Betriebsvorschriften für Sicherungsposten (einschließlich Signalvorschriften)	**8 UE**
Gesamtzahl der Unterrichtseinheiten	**24 UE**

Anhang 2

Fachkenntnisse Ausbildungsgebiet gemäß § 49 Z 2

SICHERUNGSAUFSICHT

Zulassungsvoraussetzung gemäß § 50 ist der Fachkenntnisnachweis gemäß § 48 Z 1 (Sicherungsposten)

Ausbildungsinhalte	Unterrichtseinheiten
Arbeitnehmerschutzvorschriften für die Sicherungsaufsicht (Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordung)	**4 UE**
Betriebsvorschriften für die Sicherungsaufsicht (einschließlich Signalvorschriften)	**10 UE**
Eisenbahntechnik für die Sicherungsaufsicht (Bautechnik, Maschinentechnik einschließlich Fahrzeugtechnik, Elektrotechnik)	**10 UE**
Gesamtzahl der Unterrichtseinheiten	**24 UE**

Anhang 3

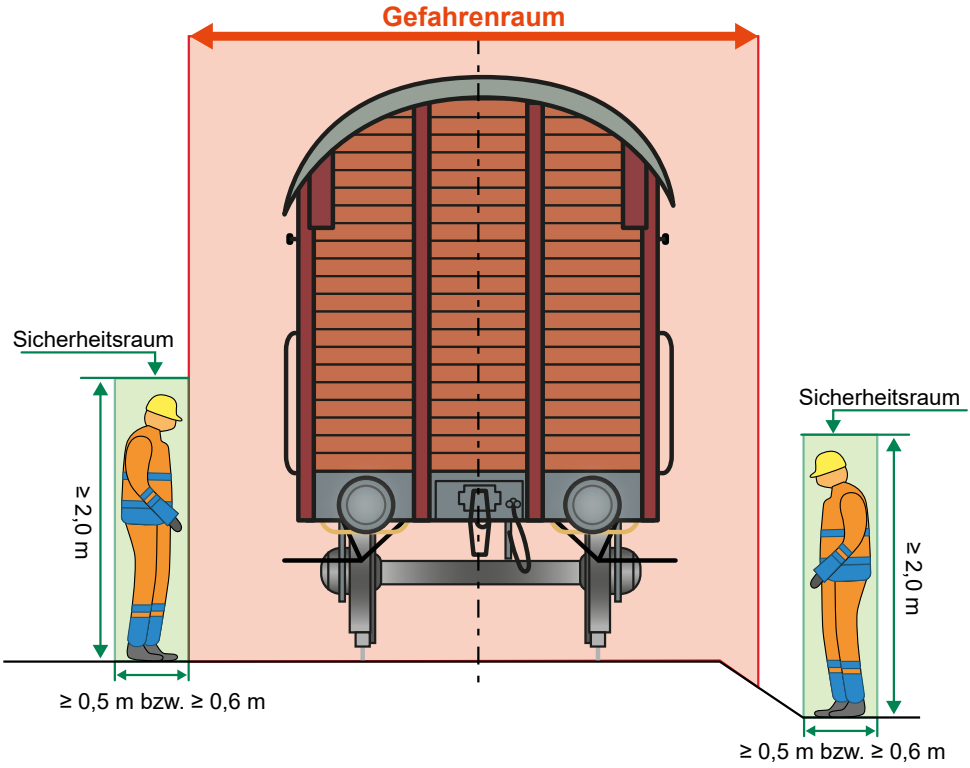
Fachkenntnisse Ausbildungsgebiet gemäß § 49 Z 3

BETRIEBSLEITER

Ausbildungsinhalte	Unterrichtseinheiten
Arbeitnehmerschutzvorschriften für Eisenbahnunternehmen (Grundzüge des ASchG, Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung, Unfalluntersuchung)	**4 UE**
Betriebliche Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes bei Eisenbahnen (Betriebsführung, Baustellen, Umschlag, Ausbildung und Einsatz der Betriebsbediensteten)	**12 UE**
Technische Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes bei Eisenbahnen (Bautechnik, Maschinentechnik einschließlich Fahrzeugtechnik, Elektrotechnik, Instandhaltung)	**12 UE**
Gesamtzahl der Unterrichtseinheiten	**28 UE**

Anlage 1

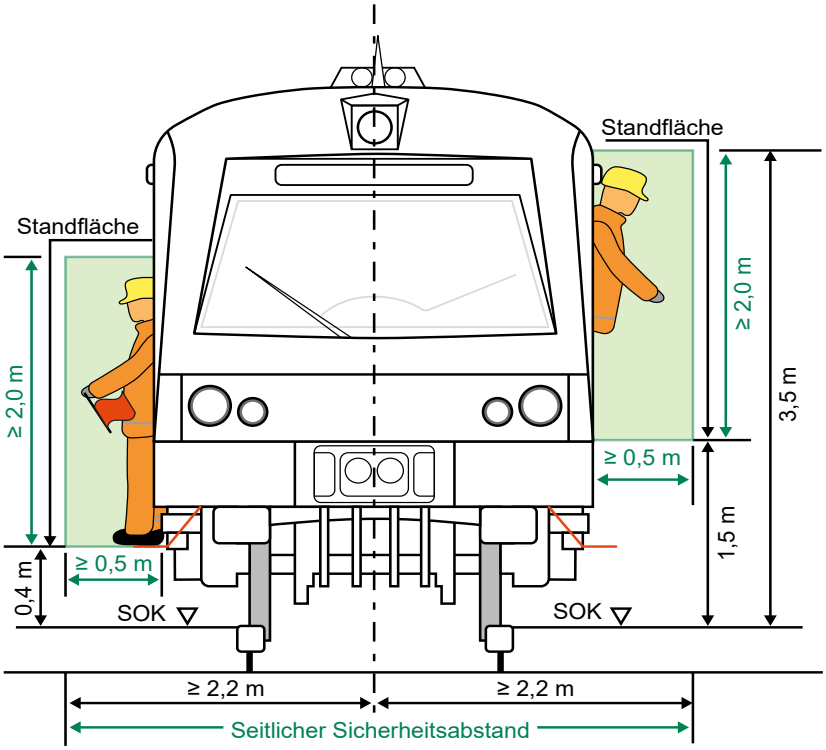
Gefahrenraum und Sicherheitsraum



(Bild 1)

Anlage 2

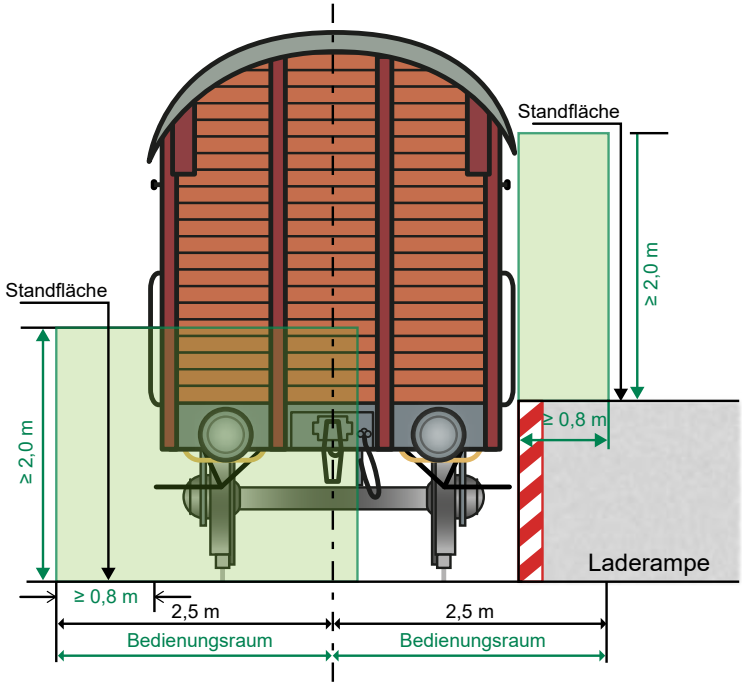
Seitlicher Sicherheitsabstand



(Bild 2)

Anlage 3

Bedienungsraum



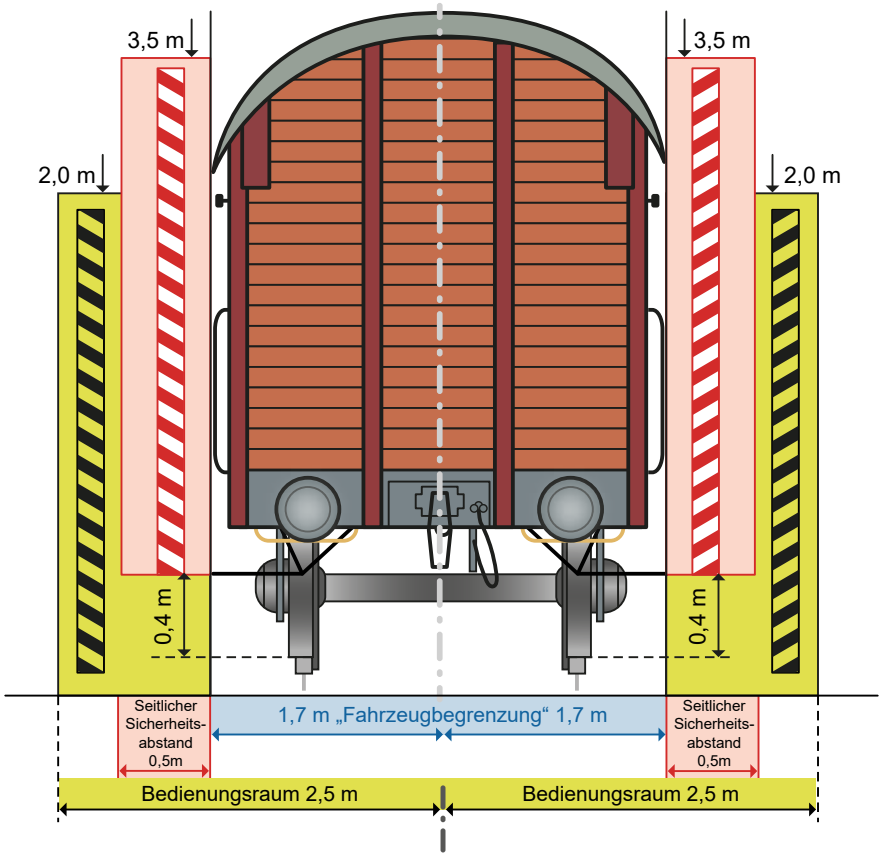
(Bild 3)

Anlage 4

Kennzeichnung von Einbauten im Gleisbereich

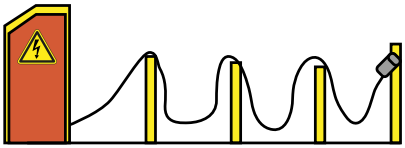
Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes zwischen 0,4 m und 3,5 m Höhe über Schienenoberkante (SOK) sind **rot/weiß** zu kennzeichnen,

Einschränkungen des Bedienungsraumes sind bis 2,0 m Höhe über Schienenoberkante (SOK) **schwarz/gelb** zu kennzeichnen.



(Bild 4)

Schmale Einbauten im Bedienungsraum können **auch nur gelb** (statt schwarz/gelb) gekennzeichnet werden.

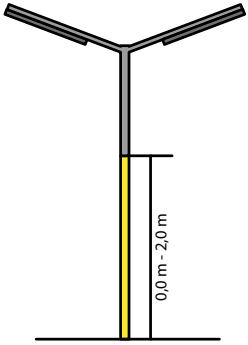


Heizständer und zugehörige Bauteile

Hemmschuh-ständer

Neumannsäule (Fernsprechsäule)

Signal



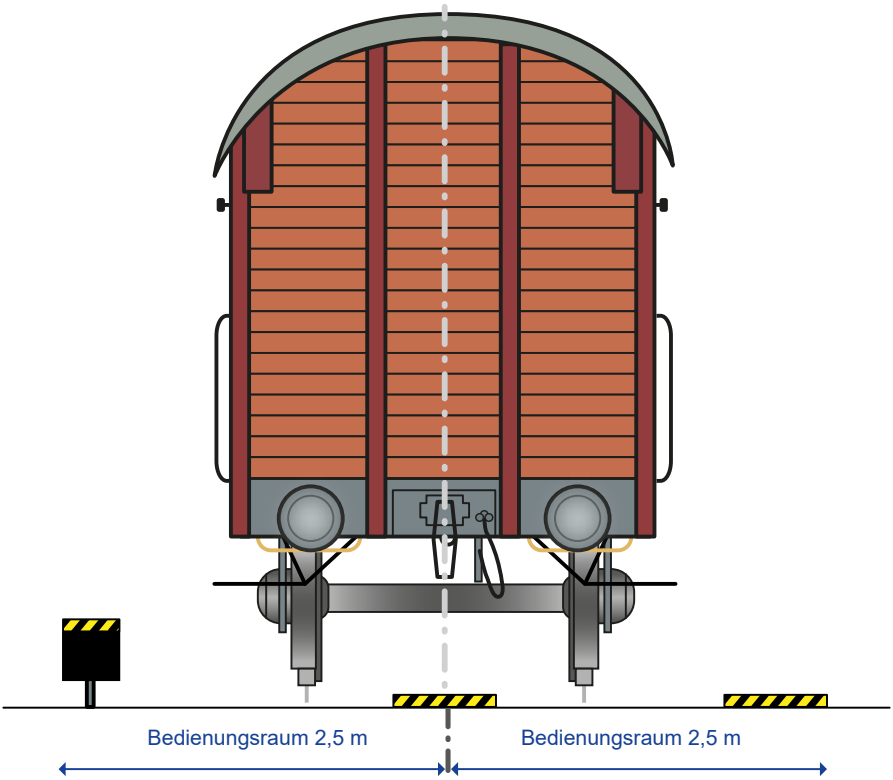
Lichtmast

(Bild 5)

Stolperstellen im Bedienungsraum

Stolperstellen im Bedienungsraum sind **schwarz/gelb** zu kennzeichnen.

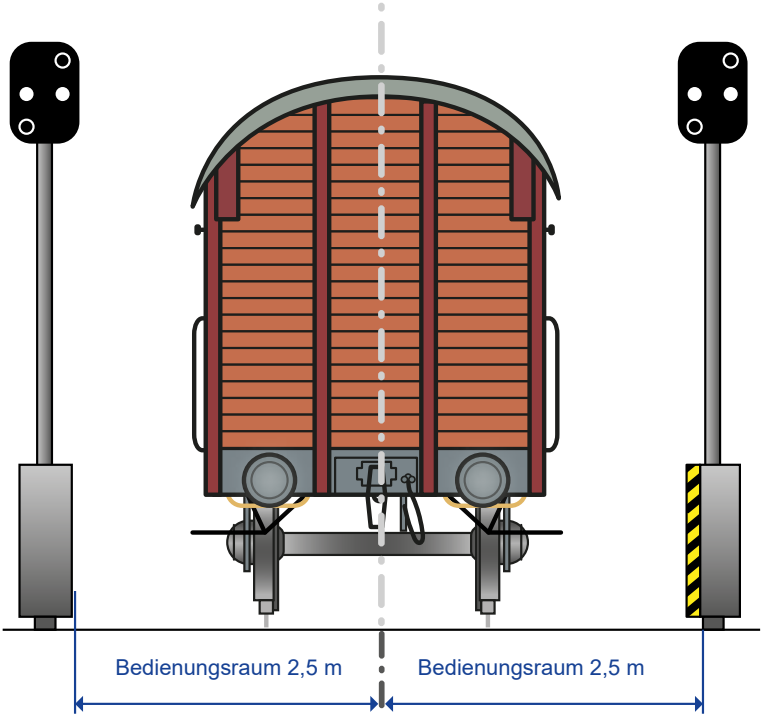
Die Streifen sind in einem Winkel von **etwa 45°** und **etwa gleich breit** anzubringen.



(Bild 6)

Einbauten im Bedienungsraum

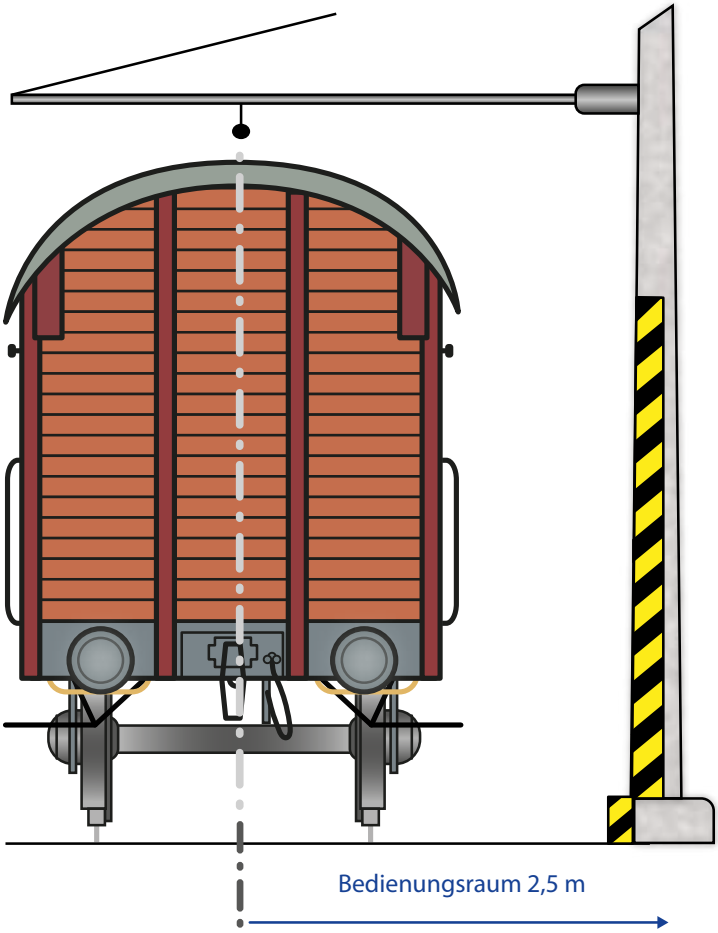
Einbauten im Bedienungsraum (z.B. Signalbeikästen) sind **schwarz/gelb** zu kennzeichnen.



(Bild 7)

Einbauten im Bedienungsraum

Einbauten im Bedienungsraum (z.B. Fahrleitungsmast) sind bis zu einer Höhe von 2,0 m über SOK **schwarz/gelb** zu kennzeichnen.



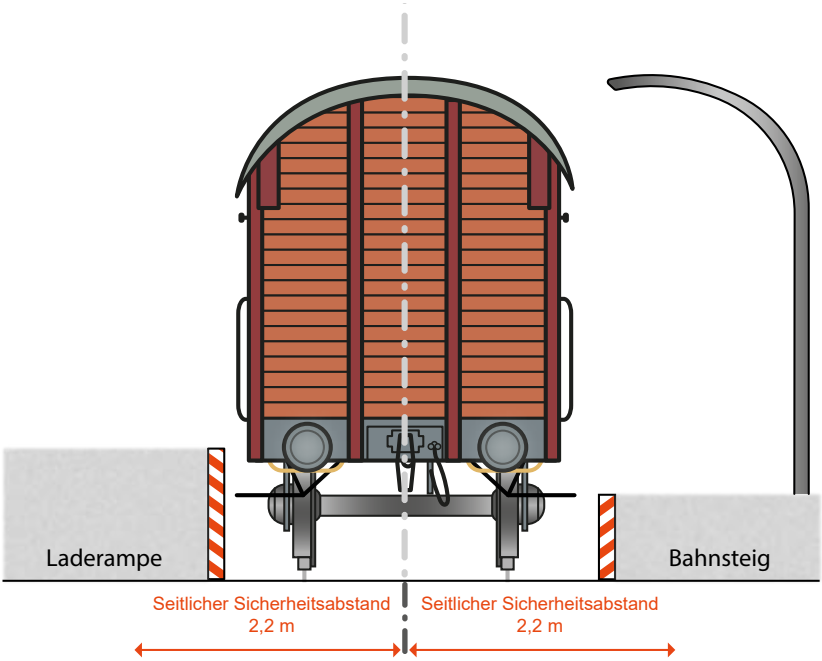
(Bild 8)

Laderampen und Bahnsteige

Laderampen
sind an den Stirnseiten **rot/weiß** (Absturzkante: schwarz/gelb oder gelb),

Bahnsteige
- mit einer **Höhe 38 cm über SOK** sind an den Stirnseiten **schwarz/gelb** (siehe Bild 4)
- mit einer **Höhe 55 cm über SOK** sind an den Stirnseiten **rot/weiß**

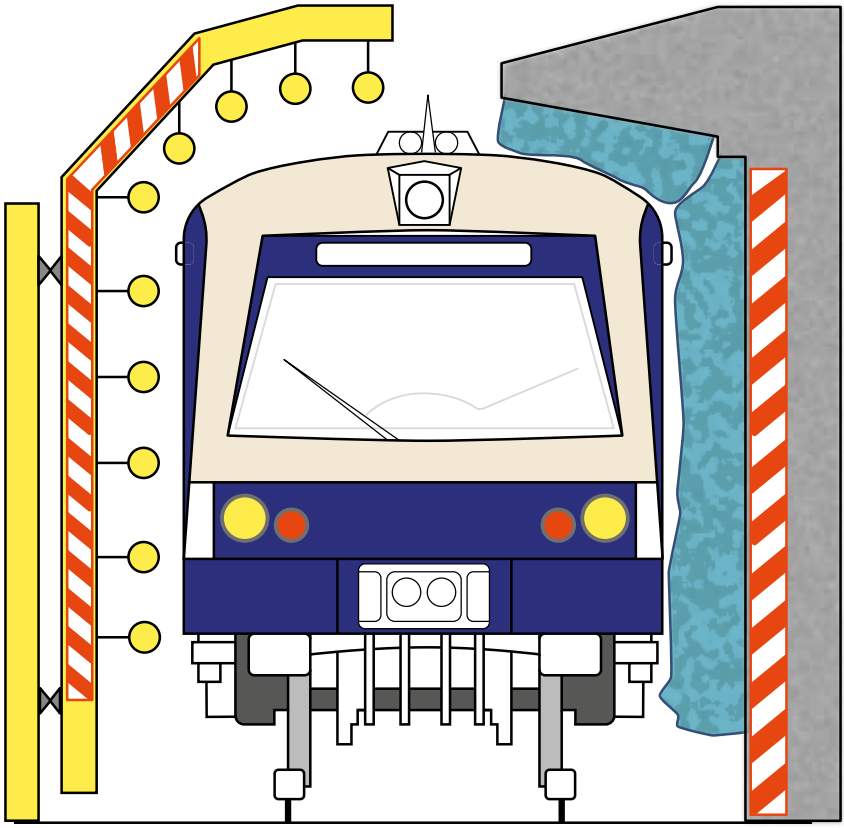
zu kennzeichnen.



(Bild 9)

Einbauten im seitlichen Sicherheitsabstand

Einbauten im seitlichen Sicherheitsabstand sind bis zu einer Höhe von 3,5 m über SOK **rot/weiß** zu kennzeichnen.



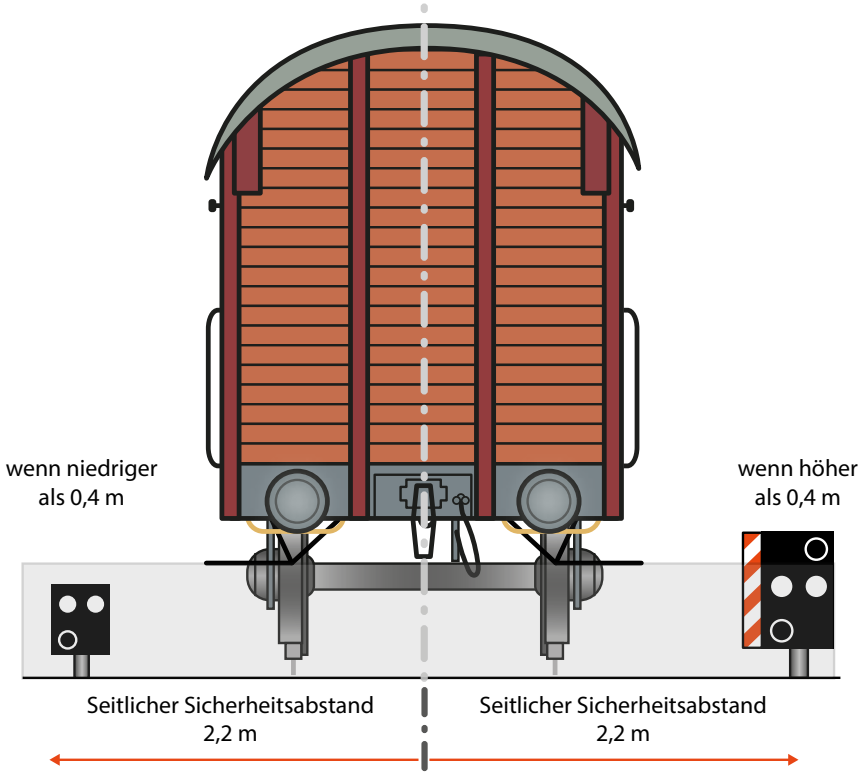
(Bild 10)

Zwergsignale

Zwergsignale bis 0,4 m hoch über SOK im seitlichen Sicherheitsabstand sind auf der Rückseite **schwarz/gelb** zu kennzeichnen, wenn sie (auch) im Bedienungsraum stehen (siehe Bild 6).

Zwergsignale über 0,4 m hoch über SOK im seitlichen Sicherheitsabstand sind auf der Vorderseite und auf der Rückseite **rot/weiß** zu kennzeichnen.

Zwergsignale über 0,4 m hoch über SOK im Bedienungsraum oder Verkehrsweg, jedoch außerhalb des seitlichen Sicherheitsabstandes sind auf der Rückseite **schwarz/gelb** zu kennzeichnen.



(Bild 11)

Notizen

Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI)

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft ist die zur Wahrnehmung des Arbeitnehmer/innenschutzes in den Verkehrsbetrieben berufene Behörde und hat dafür zu sorgen, dass der gesetzliche Schutz der Arbeitnehmer/innen in diesen Betrieben ausreichend gewährleistet wird. Der Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorats umfasst die Bediensteten der Eisenbahnen, Straßenbahnen, Seilbahnen, Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und Schifffahrtsbetriebe sowie einige Nebenbetriebe des Verkehrswesens.

Die gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben umfassen insbesondere:

- Kontrolle der Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Einhaltung der Arbeitnehmer/innenschutzvorschriften;
- Beratung in allen für den Arbeitnehmer/innenschutz relevanten Angelegenheiten;
- Teilnahme an Verwaltungsverfahren des Verkehrsbereiches in allen Angelegenheiten des Arbeitnehmer/innenschutzes;
- Weiterentwicklung des Arbeitnehmer/innenschutzes durch legistische Maßnahmen sowie durch Mitwirkung bei der Erarbeitung nationaler und internationaler Normen.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat versteht sich im Rahmen seiner Tätigkeit nicht nur als behördliche Überwachungs- und Kontrollinstanz, sondern insbesondere auch als Dienstleistungsunternehmen mit Beratungsfunktion. Betroffene Arbeitgeber/innen und Arbeitnehmer/innen können sich mit Fragen des Arbeitnehmer/innenschutzes direkt an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wenden.

Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Favoritenstraße 7, 1040 Wien

Telefon: (01) 711 00-630 828 oder 630 825
Fax: (01) 711 00-862 574
e-Mail (allg.): reinhart.kuntner@bmaw.gv.at oder sylvia.schubert@bmaw.gv.at
e-Mail (Seilb.): leopold.flasch@bmaw.gv.at oder doris.jank@bmaw.gv.at
Website: www.arbeitsinspektion.gv.at/Branchen/Verkehr/Publikationen_aus_dem_Verkehrsbereich.html

Die BVAEB – Stärkung und Förderung Ihrer Gesundheit ist unser Anliegen

Die Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) als von den Versicherten selbstverwalteter Sozialversicherungsträger gewährleistet Kranken-, Unfall- und Pensionsversicherung für mehr als 1,1 Millionen Versicherte in ganz Österreich. Von der Geburt bis ins hohe Alter fördert die BVAEB über Vorsorge und präventive Maßnahmen die Gesundheit ihrer Versicherten, ermöglicht Heilbehandlungen, Therapien, Rehabilitation und sichert ihre Versicherten durch finanzielle Leistungen in allen Lebenslagen ab.

Neben Servicestandorten in allen Landeshauptstädten betreibt die BVAEB Gesundheitseinrichtungen und Ambulatorien. Dies stellt eine optimale Betreuung sicher und ermöglicht es neben den bestehenden Gesundheitsangeboten auch neue innovative Maßnahmen zu entwickeln.

Der Unfallverhütungsdienst (UVD) der BVAEB

Beratung und Informationen
zur Unfallverhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten

Schulungen für Arbeitgeber/innen und Arbeitnehmer/innen
Ausbildungs- und Auffrischungskurse für Sicherheitsvertrauenspersonen (SVP), Fortbildungen für Präventivfachkräfte, Informationsveranstaltungen

Präventionszentrum
Sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Betreuung für Klein- und Mittelbetriebe (KMU = Unternehmen bis zu 250 Arbeitnehmer/innen mit Arbeitsstätten bis zu 50 Arbeitnehmer/innen)

Vorsorge
Kostenunterstützung bei Schulungen für Ersthelfer, Fahrtechniktraining für Berufskraftlenker, Untersuchungen gem. § 49 AschG, Strahlenschutzuntersuchungen usw.

Übergreifende Zusammenarbeit
Der UVD arbeitet mit den zuständigen Behörden, den öffentlich-rechtlichen Interessensvertretungen der Dienstgeber und den Arbeitsinspektoraten sowie den Betrieben zusammen, um sichere Arbeitsplätze zu schaffen

Nähere Informationen erhalten Sie unter:
Telefon: 050405-21381
e-Mail: unfallverhuetungsdienst@bvaeb.at
Website: www.bvaeb.at/uvd

Weitere Informationsbroschüren der BVAEB zum Arbeitnehmer/innenschutz im Verkehrswesen

Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmer/innenschutz bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB 40)

Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen bei den Österreichischen Bundesbahnen DB 601.02 (DA 30.04.15)

Schwerpunktkonzept über die wichtigsten Arbeitnehmer/innenschutzbestimmungen für Eisenbahnfahrzeuge

Schwerpunktkonzept über die wichtigsten Arbeitnehmer/innenschutzbestimmungen für Eisenbahnanlagen

Schriftliche Betriebsanweisung
Arbeitnehmerschutz
bei Privatbahnen
(PB 40)

Schriftliche Betriebsanweisung
Arbeitnehmerschutz
bei Straßenbahnen
(Strab 40)

Organisation von Bauarbeiten
im Bereich von Gleisen
bei Straßenbahnen

Sicherheitsvorschriften für Anschlussbahnen
und Muster für die
Erstellung einer Betriebsvorschrift
für Anschlussbahnen

Dr. Reinhart Kuntner, Dipl.-Ing. Hannes Waglechner

Eisenbahnrecht (4. Auflage 2022)

Der einzige vollständige und aktuelle Kommentar zum österreichischen Eisenbahnrecht,

einschließlich Eisenbahngesetznovelle vom 30. Dezember 2021

in zwei Bänden, über 2 130 Seiten

(ÖGB-Verlag, Gesetze und Kommentare, Band 170)

Die 4. Auflage (Stand 1. Februar 2022) enthält:

1. Das **Eisenbahngesetz** (EisbG) in der aktuellen Fassung vom 1. Februar 2022 (einschließlich Viertes Eisenbahnpaket sowie Eisenbahngesetznovelle vom 30. Dezember 2021),
2. das **Unfalluntersuchungsgesetz** (UUG) samt MeldeVO Eisenbahn,
3. das **Hochleistungsstreckengesetz** (HIG),
4. das **Arbeitsinspektionsgesetz** (ArbIG),
5. die **Eisenbahn-Arbeitnehmer/innenschutzverordnung** (EisbAV),
6. die **ArbeitnehmerInnenschutzverordnung Verkehr** (AVO Verkehr),
7. weitere **Durchführungsverordnungen zum EisbG** (EisbBBV, EisbVO, EisbKrV, EisbSV, EisbEPV, TFVO, SchLV 2021, SCHIV, StrabVO, EBEV, VgEV),
8. **Erläuternde Bemerkungen** zu allen Regelungen, Verweise auf Regelungen des Eisenbahnrechts und der Eisenbahnvorschriften, Verweise auf verwandte Regelungen des Arbeitnehmer/innenschutzes, Verweise auf Regelungen der EU,
9. **Judikatur** (VwGH, VfGH, OGH, Verwaltungsgerichte),
10. **Literaturhinweise** zum Eisenbahnrecht und Arbeitnehmer/innenschutzrecht.

www.oegbverlag.at; Medienlogistik Pichler ÖBZ: mlo@medien-logistik.at
IZ-NÖ Süd, Straße 1, Objekt 34, 2355 Wr. Neudorf, Telefon: (02236) 635 35-290

BVAEB-Ambulatorien

für Patientinnen und Patienten aller Kassen

WIEN

Ambulatorium U3Med Erdberg
Erdbergstraße 202/E7a, 1030 Wien
- Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde
- Innere Medizin/Vorsorgeuntersuchung
- Physikalische Medizin

Telefon: 050405-13999

Ambulatorium Wien Josefstadt
Josefstädter Straße 80, 1080 Wien
- Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde
- Innere Medizin/Vorsorgeuntersuchung
- Augenheilkunde

Telefon: 050405-21970

Zahnambulatorium Wien Praterstern
Praterstern 3, 1020 Wien
Telefon: 050405-37400

Zahnambulatorium Wien Westbahnhof
Mariahilferstraße 133, 1150 Wien
Telefon: 050405-37200

NIEDERÖSTERREICH

Zahnambulatorium St. Pölten
Julius-Raab-Promenade 1/1/2, 3100 St. Pölten
Telefon: 050405-37220

OBERÖSTERREICH

Zahnambulatorium Linz
Bahnhofplatz 3–6/Top 25, 4020 Linz
Telefon: 050405-37240

KÄRNTEN

Zahnambulatorium Villach
Bahnhofplatz 1, 9500 Villach
Telefon: 050405-37320

STEIERMARK

Zahnambulatorium Eisenerz
Hammerplatz 1, 8790 Eisenerz
Telefon: 050405-37380

Zahnambulatorium Graz
Bahnhofgürtel 85,TOP B1A, 8020 Graz
Telefon: 050405-37340

Zahnambulatorium Trieben
Hauptplatz 13, 8784 Trieben
Telefon: 050405-37360

SALZBURG

Zahnambulatorium Salzburg
St.-Julien-Straße 12A, 5020 Salzburg
Telefon: 050405-27310

TIROL

Zahnambulatorium Innsbruck
Südtiroler Platz 3, 6020 Innsbruck
Telefon: 050405-37280

VORARLBERG

Zahnambulatorium Feldkirch
Bahnhofstraße 40/3, 6800 Feldkirch
Telefon: 050405-37300

Bilder (v.l.n.r.): © Proxima Studio/Shutterstock.com, © ESB Professional/Shutterstock.com, © CLIPAREA | Custom media/Shutterstock.com, © Maridav/Shutterstock.com

Die Öffnungszeiten aller Ambulatorien finden Sie auf unserer Website
www.bvaeb-ambulatorien.at

Beratung • Schulungen • Präventionszentrum • Vorsorge • Zusammenarbeit

bvaeb

Unfallverhütungsdienst

Josefstädter Straße 80, 1080 Wien

050405-21381

unfallverhuetungsdienst@bvaeb.at

www.bvaeb.at/uvd

Zusammenarbeit • Vorsorge • Präventionszentrum • Schulungen • Beratung