

Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz für den Betrieb auf nicht vernetzten Nebenbahnen

(Stand: 1. Juli 2012)



R15



Versicherungsanstalt
für Eisenbahnen und Bergbau

Vorwort der Verfasser

Sowohl nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (vgl. § 21a EisbG) als auch nach den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes (vgl. § 14 ASchG, §§ 13 und 25 EisbAV) sind Eisenbahnunternehmen verpflichtet, das Verhalten der Bediensteten im Gefahrenraum der Gleise durch einheitliche Sicherheitsvorschriften zu regeln.

Für den Bereich der Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen haben die Österreichischen Bundesbahnen die "ÖBB 40 - Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz" erstellt, diese gilt einheitlich für alle ÖBB-Eisenbahnunternehmen (Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen). Als Grundlage für diese Regelungen wurden die österreichischen Arbeitnehmerschutzvorschriften (insbesondere ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG und Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung - EisbAV) herangezogen. In den letzten Jahren hat sich der Anwendungsbereich der "ÖBB 40 - Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz" kontinuierlich erweitert, sie wird mittlerweile von fast allen österreichischen Normalspurbahnen (Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen) angewendet. Dadurch konnte ein österreichweit einheitlicher Sicherheitsstandard zum Schutz der ArbeitnehmerInnen im Gefahrenraum der Gleise weiterentwickelt werden.

Um einen einheitlichen Arbeitnehmerschutzstandard auch für die nicht vernetzten österreichischen Eisenbahnen zu entwickeln, wurde in einer Arbeitsgruppe des Fachverbands der Schienenbahnen, der betroffenen Eisenbahnunternehmen und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates eine gemeinsame "Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz" auch für die nicht vernetzten Nebenbahnen erarbeitet. Dabei dienten die Bestimmungen der "ÖBB 40 - Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz" als Grundlage und wurden die besonderen Rahmenbedingungen der nicht vernetzten Nebenbahnen eingearbeitet.

Die Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau freut sich, die erste Ausgabe dieses Merkblattes (Stand 1. Juli 2012), das Arbeitgebern, Arbeitnehmern und Behörden eine leicht lesbare Grundlage sein soll, als Ratgeber anbieten zu können.



Dr Reinhart Kuntner
(Verkehrs-Arbeitsinspektorat)

Obmann Gottfried Winkler
(Versicherungsanstalt für
Eisenbahnen und Bergbau)

Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz für den Betrieb auf nicht vernetzten Nebenbahnen

Inkraftsetzung: 1. Juli 2012



INHALTSVERZEICHNIS

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN FÜR DEN GEFAHENRAUM DER GLEISE

- 1.1 Allgemeine Bestimmungen über das Verhalten im Gefahrenraum der Gleise
- 1.2 Unterweisung
- 1.3 Gesundheitliche Eignung
- 1.4 Persönliche Schutzausrüstung

2. VERHALTEN BEI ARBEITEN IM GEFAHENRAUM DER GLEISE

- 2.1 Bedeutung der Gefahrenkennzeichnung
- 2.2 Verhalten im Bereich von Einbauten
- 2.3 Verhalten auf bewegten Fahrzeugen
- 2.4 Verhalten bei rot/weiß gekennzeichneten Gefahrenstellen
- 2.5 Vorbeifahrt an schwarz/gelb gekennzeichneten Gefahrenstellen
- 2.6 Auf- und Absteigen
- 2.7 Kuppeln
- 2.8 Auffangen von Wagen
- 2.9 Sichern von Fahrzeugen
- 2.10 Bewegen von Wagen durch Handvershub und Kraftfahrzeuge
- 2.11 Bewachung von Eisenbahnkreuzungen durch Armzeichen
- 2.12 Verhalten in der Nähe von Bahnstromanlagen
- 2.13 Verhalten bei Drehscheiben und Schiebebühnen
- 2.14 Besonderheiten im Umgang mit Triebfahrzeugen
- 2.15 Verhalten beim Verlassen der Fahrzeuge bei außerplanmäßigem Halten

3. VERHALTEN BEI BAUARBEITEN

1. Teil – Allgemeine Bestimmungen für das Verhalten bei Bauarbeiten

- 3.1 Festlegung der Sicherungsmaßnahmen
- 3.2 Sicherungsposten und Sicherungsaufsicht
- 3.3 Warnsignal
- 3.4 Aufsuchen sicherer Bereiche
- 3.5 Hör- und Sehprobe
- 3.6 Verständigungsarten
- 3.7 Einsatz der Gefährdeten Rotte

2. Teil – Bauarbeiten außerhalb des Tunnels

- 3.8 Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten außerhalb des Tunnels
- 3.9 Gefahrenraum und Sicherheitsraum
- 3.10 Gesamträumzeit
- 3.11 Keine Fahrten

- 3.12 Technische Warnung der Arbeitnehmer
- 3.13 Organisatorische Warnung der Arbeitnehmer

3. Teil – Bauarbeiten im Tunnel

- 3.14 Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Tunnel
- 3.15 Gefahrenraum im Tunnel
- 3.16 Keine Fahrten
- 3.17 Technische Warnung der Arbeitnehmer und Aufsuchen eines sicheren Bereiches
- 3.18 Technische Warnung der Arbeitnehmer und Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges
- 3.19 Arbeitsmittel im Tunnel

4. Teil – Sicherung Dritter im Gefahrenraum der Gleise

- 3.20 Allgemeine Bestimmungen für Arbeiten Dritter im Gefahrenraum der Gleise
- 3.21 Schutzmaßnahmen für Dritte im Gefahrenraum der Gleise

4. VERHALTEN BEI ARBEITEN IM BEREICH ELEKTRISCHER ANLAGEN

- 4.1 Allgemeine Bestimmungen über das Verhalten bei Arbeiten im Bereich elektrischer Anlagen
- 4.2 Arbeiten im Bereich von unter Spannung stehenden Bahnstromanlagen
- 4.3 Ladearbeiten auf Ladegleisen im Gefahrenbereich von Bahnstromanlagen
- 4.4 Arbeiten auf Bahnsteigdächern und sonstigen erhöhten Standflächen
- 4.5 Arbeiten an Weichen
- 4.6 Arbeiten an Gittermastsignalen und auf anderen erhöhten, schwer zugänglichen Arbeitsplätzen

5. VERHALTEN BEI WARTUNGS- UND REPARATURARBEITEN AN SCHIENENFAHRZEUGEN

- 5.1 Allgemeine Bestimmungen
- 5.2 Arbeiten unter Oberleitungen
- 5.3 Verwendung von Aufstiegshilfen und Arbeitsbühnen
- 5.4 Heben schwerer Teile
- 5.5 Fördern von Radsätzen und Drehgestellen
- 5.6 Sichern von Arbeitsgruben

6. KOORDINATION

- 6.1 Zuständigkeit für die Koordination
- 6.2 Grundlage der Koordination
- 6.3 Durchführung der Koordination
- 6.4 Aufzeigen von geplanten Änderungen

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen für den Gefahrenraum der Gleise

1.1 Allgemeine Bestimmungen über das Verhalten im Gefahrenraum der Gleise

1.1.1 Arbeitnehmer dürfen sich nur im Gefahrenraum der Gleise aufhalten, wenn und solange es für die Ausführung von Tätigkeiten erforderlich ist.

1.1.2 Verboten ist:

- auf Schienenköpfe, Weichenzungen oder Radlenker steigen,
- auf andere Teile der Gleisanlage - auf denen ein sicheres Gehen und Stehen nicht möglich ist - treten,
- sich unmittelbar vor und hinter jenen Schienenfahrzeugen aufhalten bzw. Tätigkeiten durchführen, die sich für diese Arbeitnehmer unvorhersehbar in Bewegung setzen können,
- sich im Bereich von Grenzmarken zwischen stehenden und bewegten Fahrzeugen aufhalten bzw. Tätigkeiten durchführen,
- unter Schienenfahrzeugen durchkriechen
- sich an Stellen auf Schienenfahrzeugen aufhalten, die dafür nicht bestimmt sind,
- Schienenfahrzeuge an dafür nicht vorgesehenen Stellen be- und übersteigen.

1.2 Unterweisung

Im Gefahrenraum der Gleise dürfen nur Arbeitnehmer tätig sein, die vorher über die erforderlichen Schutzmaßnahmen unterwiesen worden sind.

1.3 Gesundheitliche Eignung

Im Gefahrenraum der Gleise dürfen nur Arbeitnehmer tätig sein, die über die erforderliche gesundheitliche Eignung verfügen.

1.4 Persönliche Schutzausrüstung

Während des Aufenthaltes und während Arbeiten im Gleisbereich (Gefahrenraum des Gleises, Bedienungsraum, Sicherheitsraum) ist die persönliche Schutzausrüstung gemäß den Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumenten zu tragen.

2. Abschnitt

Verhalten bei Arbeiten im Gefahrenraum der Gleise

2.1 Bedeutung der Gefahrenkennzeichnung

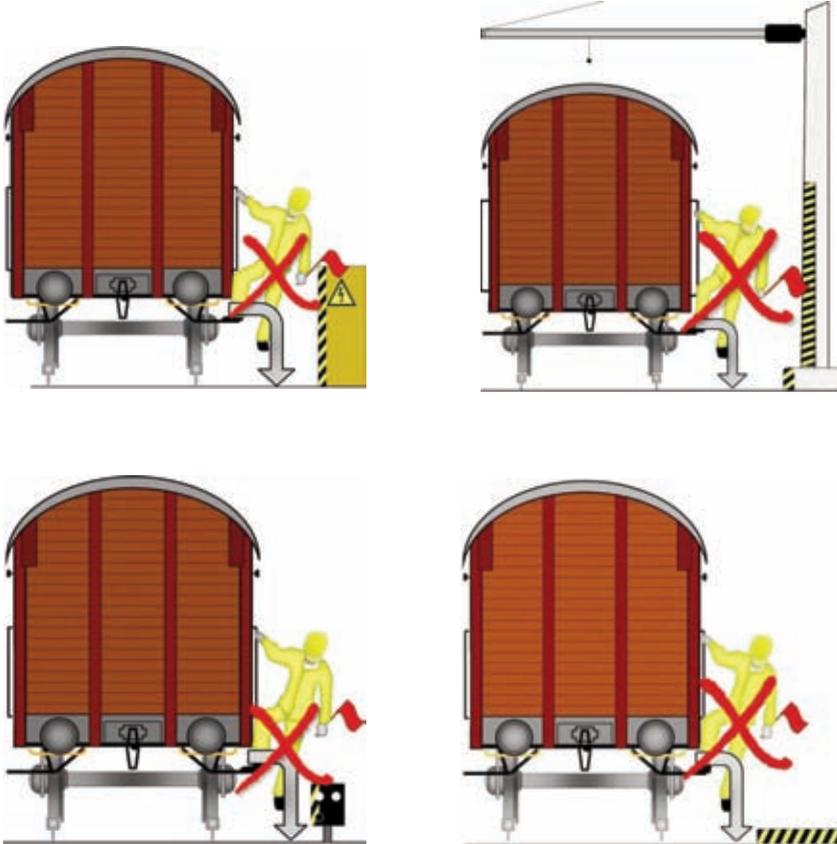
- 2.1.1 Rot/weiße Streifen kennzeichnen Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes (Quetschgefahr).
- 2.1.2 Schwarz/gelbe Streifen oder gelbe Kennzeichnungen kennzeichnen Einschränkungen des Bedienungsraumes und Stolperstellen im Bedienungsraum.

2.2 Verhalten im Bereich von Einbauten

- 2.2.1 Der Aufenthalt zwischen Einbauten (z.B. Hemmschuhständer, Zugvorheizständer, Wasserentnahmestellen, Druckluftanschlüsse, Oberleitungs-, Signal- und Beleuchtungsmaste) und bewegten Fahrzeugen ist verboten.



2.2.2 Das Aufsteigen auf bzw. Absteigen von bewegten Fahrzeugen im Bereich von Einbauten ist verboten.



2.3 Verhalten auf bewegten Fahrzeugen

2.3.1 Verboten ist:

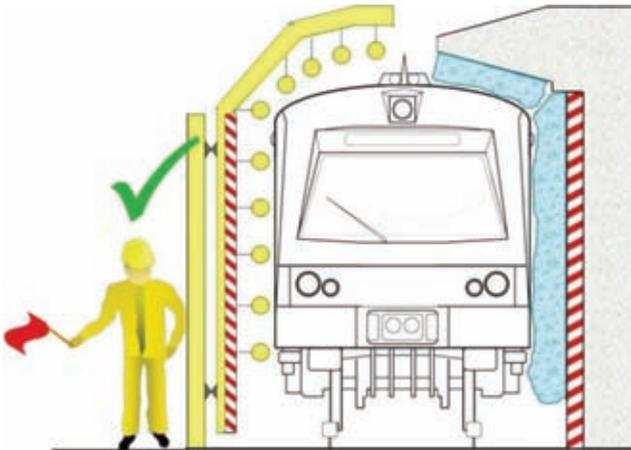
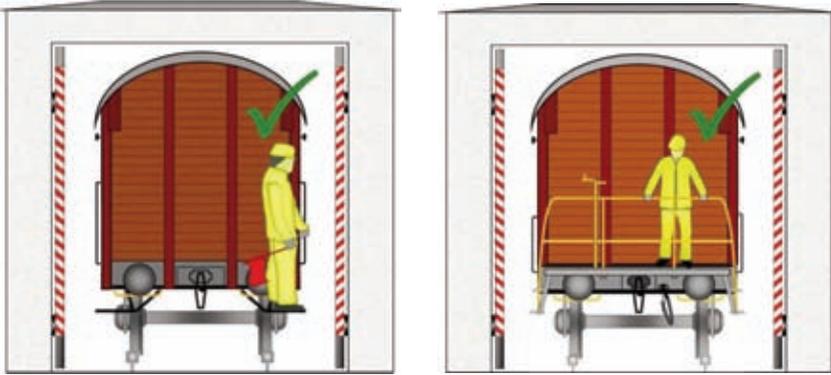
- sich auf Fahrzeuge so zu setzen, dass die Beine nach außen herunter hängen,
- bei fehlenden Übergangseinrichtungen von Schienenfahrzeug zu Schienenfahrzeug hinüberzusteigen (ausgenommen im Falle drohender Gefahr),
- das Stehen und Sitzen auf Puffern, Kupplungen und Übergangsbriücken sowie das Stehen auf den Tritten zweier Fahrzeuge,

- auf Dächer, Behälter, Ladungen von Fahrzeugen u. dgl. zu steigen und dort zu verweilen (ausgenommen bei Baufahrzeugen mit ausreichender Absturzsicherung),
 - das Anlehnen an nach außen aufschlagenden Türen,
 - der Aufenthalt in nicht gegen unbeabsichtigtes Schließen gesicherten Außentüren,
 - das Stützen auf Türgriffe oder an Türrahmen bei nicht fixierten Türen,
 - der Aufenthalt mehrerer Arbeitnehmer auf einem Tritt oder Aufstieg, der nur für eine Person vorgesehen ist,
 - der Aufenthalt auf Aufstiegen zum Führerstand von Triebfahrzeugen,
 - der Aufenthalt in seitlichen Türöffnungen mit geneigter Bodenfläche (z.B. Doppelstockwagen).
- 2.3.2 Der Arbeitnehmer soll möglichst in Fahrtrichtung blicken und auf gekennzeichnete Gefahrenstellen achten.
- 2.3.3 Auf Fahrzeugen, insbesondere auf deren Tritten, Aufstiegen, Plattformen, seitlichen Türöffnungen u. dgl., ist stets ein so sicherer Stand einzunehmen, um auch bei ruckartigen Bewegungen den Halt nicht zu verlieren. Die Arbeitnehmer müssen auf Tritten, Aufstiegen u. dgl. immer mit beiden Füßen stehen und sich am Handgriff festhalten.
- 2.3.4 Ist sicheres und gefahrloses Stehen auf Tritten, Aufstiegen und dgl. nicht möglich, so ist ein anderer geeigneter Standplatz, z. B. im Wagenvorraum oder auf dem Triebfahrzeugführerstand, einzunehmen. Ist auch das nicht möglich, so muss den Vershubteilen vorausgegangen werden.
- 2.3.5 Für den Einsatz von funkfern gesteuerten Triebfahrzeugen gilt: Ist die Funkfernsteuerung aktiviert, so hat der Vershubtriebfahrzeugführer das Fernbediengerät stets bei sich zu tragen.
- 2.3.6 Bei geschobenen Fahrten ist die Bedienung des Triebfahrzeuges mittels Funkfernsteuerung von einer begehbaren Plattform aus (gesicherter Standort) stirnseitig durchzuführen. Der Aufenthalt auf Eckauftritten ist nur dann zulässig, wenn ein gesicherter Aufenthalt auf diesem gewährleistet ist und keine anderen Handlungen (z.B. Sprechfunkbedienung) durchgeführt werden müssen.

2.4 Vorbeifahrt an rot/weiß gekennzeichneten Gefahrenstellen

2.4.1 Bei der Vorbeifahrt an Gefahrenstellen im Gleisbereich, die rot/weiß gekennzeichnet sind (z.B. ortsfeste Gegenstände, Bauwerke oder Signale) müssen Arbeitnehmer entweder

- innerhalb der Fahrzeugbegrenzungslinie stehen oder
- absteigen, wenn ein Zurückziehen in die Fahrzeugbegrenzungslinie nicht möglich ist.



- 2.4.2 Bei der Vorbeifahrt an oberhalb der Standfläche rot/weiß gekennzeichneten Gefahrenstellen ist das Hinausbeugen außerhalb der Fahrzeugbegrenzung (z.B. zur Abgabe von Handverschubsignalen) verboten.

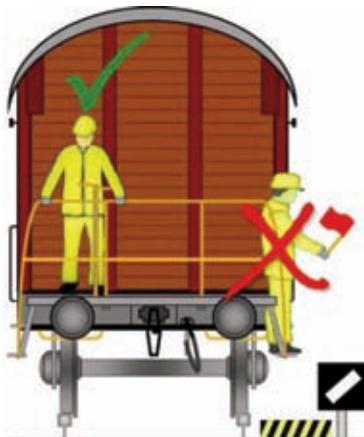


- 2.4.3 Bei der Vorbeifahrt an Laderampen müssen Arbeitnehmer von rampenseitigen Verschieberritten immer absteigen (fehlende Fluchtmöglichkeit) - auch dann, wenn ein Zurückziehen in die Fahrzeugumgrenzung möglich wäre.



2.5 Vorbeifahrt an schwarz/gelb gekennzeichneten Gefahrenstellen

- 2.5.1 Das Aufsteigen auf bzw. das Absteigen von bewegten Fahrzeugen im Bereich von Einbauten ist verboten.
- 2.5.2 Bei der Vorbeifahrt an Bahnsteigen oder an Signalen niedriger Ausführung, die schwarz/gelb gekennzeichnet sind, sowie an Weichensignalkörpern oder Stellgewichten hat der Arbeitnehmer seinen Aufenthalt auf dem Verschiebebeckenauftritt so zu wählen, dass seine Füße nicht seitlich über das Trittbrett hinausragen. Wenn es die Verschubabwicklung (Handverschubsignale) notwendig macht, bei Reisezugwagen in seitlichen Türöffnungen oder bei Güterwagen auf Bremserständen zu stehen, so darf bei Vorbeifahrt an diesen Gefahrenstellen nicht die unterste Stufe des Aufstiegs benutzt werden.



2.6 Auf- und Absteigen

- 2.6.1 Das Auf- und Absteigen ist verboten, solange sich die Fahrzeuge schneller als mit 5 km/h bewegen (außer in Notfällen).
- 2.6.2 Vor dem Auf- oder Absteigen ist auf Gefahrenstellen (z.B. Stolperstellen und andere Hindernisse) sowie auf Fahrten im Nachbargleis zu achten. Vor dem Aufsteigen ist überdies auf den Zustand des Trittes zu achten.
- 2.6.3 Gleisanschlussgehäuse, Weichenantriebe, aber auch Signale in niedriger Ausführung bis 0,6 m Höhe stellen Stolperstellen dar. Beim Auf- und Absteigen von bewegten Schienenfahrzeugen ist daher auf diese Stolperstellen zu achten und der Auf- bzw. Absteigevorgang so einzuteilen, dass ein Auftreten auf solche Stellen vermieden wird.
- 2.6.4 Zugbegleiter haben noch vor dem Anfahren des Zuges aufzusteigen.

2.7 Kuppeln

- 2.7.1 Der kuppelnde Arbeitnehmer hat zu überprüfen, ob die an den Fahrzeugenden freizuhaltenden Räume nicht offensichtlich eingeschränkt sind.
- 2.7.2 Verboten ist:
- das Kuppeln von Schienenfahrzeugen, solange beide in Bewegung sind und zum Kuppeln zwischen die Fahrzeuge getreten werden muss,
 - beim Kuppeln auf Puffern, Zughaken und dgl. zu stehen oder zwischen den Fahrzeugen mitzulaufen,
 - während der Fahrt das Kuppeln von Schienenfahrzeugen mit Schraubenkupplung von Verschieberaufritten oder Fahrzeugplattformen aus,
 - das Eintreten in den Kuppelraum sowie der Aufenthalt zwischen den Puffern stehender Fahrzeuge beim Heranfahren eines Verschiebtriebfahrzeuges mit betriebsbereiter (abgesenkter) automatischer Verschiebukupplung (z.B. RK 900),
 - das Eintreten sowie der Aufenthalt im Kuppelraum stehender Fahrzeuge beim Heranfahren eines Fahrzeuges mit Mittelpufferkupplung (gilt für Fahrzeuge mit und ohne Seitenpuffer).
- 2.7.3 Zum Kuppeln von sich langsam bewegenden Fahrzeugen (max. 5 km/h) darf der Arbeitnehmer sich zwischen den Puffern des stillstehenden Fahr-

zeuges aufstellen. In aufrechter Haltung darf nur dann in das Gleis ein- od. ausgetreten werden, wenn die Fahrzeuge noch mindestens 10 m voneinander entfernt sind.

- 2.7.4 Muss in gebückter Haltung in das Gleis oder aus dem Gleis getreten werden, so ist der Kupplerhandgriff zu benutzen. Wenn ein solcher fehlt, muss der Stillstand beider Fahrzeuge abgewartet werden.
- 2.7.5 Beim Kuppeln ist auf Hindernisse im oder neben dem Gleis (z. B. Weichen, Gruben, Baustoffe) zu achten.
- 2.7.6 Bei Einschränkungen der zwischen diesen Fahrzeugen freizuhaltenen Räume darf erst nach Stillstand der Fahrzeuge und nachdem sich deren Puffer berühren in das Gleis getreten werden. Dies gilt insbesondere bei:
- Güterwagen, deren Ladung über die Stirnwand ragt oder sich beim Anfahren oder Anrollen verschieben kann (z. B. Schienen, Langholz, Rohre),
 - Güterwagen mit Stirnwandtüren,
 - Fahrzeugen, deren Übergangsbrücken oder klappbaren Stirnwände nicht aufgeklappt und gesichert sind,
 - Fahrzeugen mit verschiedenartigen Kupplungen (z. B. Schraubenkupplung und selbsttätige Kupplung) sowie Fahrzeugen mit Kupplungen besonderer Bauart,
 - Fahrzeugen mit nahe an die Schienenoberkante herabreichender Brustverkleidung (Pufferschürze),
 - Fahrzeugen mit fehlender oder schadhafter Zug- und Stoßeinrichtung,
 - Triebfahrzeugen mit Schneepflug auf der Schneepflugseite, wenn der Kupplerhandgriff beschädigt ist oder fehlt,
 - Niederflurwagen,
 - Hindernissen im oder neben dem Gleis,
 - Wagen, die an der Stirnseite mit einem gelben dreieckigen Piktogramm mit schwarzem Rufzeichen versehen sind.



2.7.7 Besonders zu beachtende Punkte:

- Der Kupplungsbügel der Schraubenkupplung ist beim Einhängen hinten anzufassen, um ein Einklemmen der Finger zwischen Kupplungsbügel und Zughaken zu vermeiden.
- Es ist darauf Bedacht zu nehmen, dass sich der Schwengel an der Kupplungsspindel nicht immer sichern lässt und durch die Spannung, die beim Strecken der Kupplung entsteht, ausschlagen kann.
- Nach dem Kuppeln dürfen Signale zum Ingangsetzen des Verschiebeteiles erst dann gegeben werden, wenn einwandfrei wahrgenommen wurde, dass alle Kuppler aus dem Gleis getreten sind.
- Bei gekuppelter und eingeschalteter elektrischer Zugheizung darf nur auf jener Seite zwischen die Fahrzeuge getreten werden, auf der die Heizkupplung nicht verbunden ist.
- Elektrische Heizkupplungen dürfen nur verbunden oder getrennt werden, wenn sie spannungslos sind.
Vor Beginn dieser Arbeiten hat daher jeder mit dem Kuppeln von Fahrzeugen beschäftigte Arbeitnehmer dem Triebfahrzeugführer (bei mehreren Triebfahrzeugen allen Triebfahrzeugführern) bzw. dem zur Bedienung der Vorheizanlage (stationär oder mobil) zuständigen Arbeitnehmer den Auftrag „Heizung aus“ zu geben. Jeder Kuppler hat sich darüber hinaus vom Triebfahrzeugführer (bei mehreren Triebfahrzeugen von allen Triebfahrzeugführern) bzw. vom Bediener der Vorheizanlage mündlich bestätigen zu lassen, dass der Auftrag „Heizung aus“ durchgeführt ist („Heizung ist aus“).
Wird der beschriebene Arbeitsvorgang fernmündlich durchgeführt, so sind sowohl bei der Auftragserteilung als auch bei der Bestätigung das betreffende Gleis und die Zugnummer (sofern vorhanden) mit anzuführen.
- Bei Vorheizanlagen muss sich der Kuppler überzeugen, dass der entsprechende Schalter am Heizständer ausgeschaltet (blaues Licht erloschen, wenn vorhanden, keine Stromanzeige am Amperemeter), die Heizkupplung vom Wagen gelöst, das Heizkabel ordnungsgemäß versorgt und die Heizkupplung in der Blinddose versorgt sowie das Signal „An die Vorheizanlage angeschlossen“ entfernt ist.
- Der Triebfahrzeugführer bzw. Bediener der Vorheizanlage darf die Heizung erst wieder einschalten, wenn dieser von dem Arbeitnehmer, der die Ausschaltung verlangt hat, den Auftrag „Heizung ein“ erhalten hat.
- Vor dem Lösen der Bremskupplungen der selbsttätigen Druckluft-

bremse und der Bremskupplungen der Hauptluftbehälterleitung sind die Luftabsperrröhre gleichzeitig zu schließen.

- Beim Ausblasen der Hauptluftleitung und der Hauptluftbehälterleitung sind die Bremskupplungen fest in der Hand zu halten, damit sie nicht umherschlagen. Dies gilt auch beim Ausblasen der Schlauchleitungen ortsfester Druckluftanlagen.
- Das Eintreten in den Kuppelraum zum Verbinden der Hauptluftleitung beim Einsatz der automatischen Verschiebkupplung (z.B. RK 900) darf nur nach vollständigem, automatischem Kuppeln und im Stillstand des Verschiebteiles erfolgen.
- Das Eintreten in den Kuppelraum zum Trennen der Hauptluftleitung beim Einsatz der automatischen Verschiebkupplung (z.B. RK 900) muss vor dem automatischen oder manuellen Entkuppeln und im Stillstand des Verschiebteiles erfolgen. Der anschließende Auftrag zum Entkuppeln an den (Verschieb-) Triebfahrzeugführer darf nur außerhalb des Kuppelraumes gegeben werden.

2.7.8 Bei funkferngesteuerten Verschiebtriebfahrzeugen dürfen Kuppeltätigkeiten durch den Verschiebtriebfahrzeugführer nur im Stillstand und nur bei aktivierter Fahrsperrung erfolgen, ausgenommen Kuppeln mit einer automatischen Verschiebkupplung (z.B. RK 900) oder mit Kupplungen, die die Bewegung eines Fahrzeuges für den Kuppelvorgang benötigen.

2.7.9 Wenn automatische Verschiebkupplungen (z.B. RK 900) gemeinsam mit anderen Kupplungen eingesetzt werden, dann dürfen Kuppeltätigkeiten bei allen Fahrzeugen nur im Stillstand erfolgen.

2.8 Auffangen von Wagen

2.8.1 Zum Auffangen von Wagen dürfen nur Hemmschuhe verwendet werden.

2.8.2 Hemmschuhe sind so rechtzeitig aufzulegen, dass der Hemmschuhleger von anrollenden Wagen nicht gefährdet werden kann.

2.8.3 Der Hemmschuhleger hat sich nach Auflegen des Hemmschuhes in entsprechender Entfernung aufzuhalten, um bei einem Abschleudern des Hemmschuhes oder Entgleisen des Wagens keinen Schaden zu erleiden.

2.8.4 Die mit Hemmschuhen aufzufangenden Wagen dürfen nicht im Gleis stehend erwartet werden.

- 2.8.5 Beim Entfernen von Hemmschuhen unter aufgefangenen oder angehaltenen Wagen ist auf anrollende Wagen zu achten.
- 2.8.6 Beschädigte Hemmschuhe (z. B. aufgebogene oder abgebrochene Spitze) dürfen nicht verwendet werden. Es ist darauf zu achten, dass für die jeweilige Schienenform geeignete Hemmschuhe verwendet werden, die Schienen in gutem Zustand sind (z. B. keine Schienenausbrüche) und alle sonstigen Voraussetzungen (z. B. kein verkantetes Auflegen), die gutes Gleiten gewährleisten, erfüllt sind.

2.9 Sichern von Fahrzeugen

- 2.9.1 Abgestellte Fahrzeuge sind in ausreichendem Maße durch Hand- oder Federspeicherbremsen, Hemmschuhe oder sperrbare Hemmschuhe/Klemmkeile gegen Entrollen zu sichern. Hemmschuhe werden auf der Verschieberseite grundsätzlich von den äußersten Achsen beginnend unterlegt. Die zu Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbrückenwaagen und Sperrschuhen nächststehenden Achsen dürfen nicht unterlegt werden.
- 2.9.2 Fahrzeuge, die nicht bewegt werden dürfen oder an denen während der Arbeiten nicht angefahren werden darf, sind als solche sichtbar zu kennzeichnen.
- 2.9.3 Holzstücke, Steine u. dgl. dürfen nicht zur Sicherung stillstehender oder abgestellter Fahrzeuge verwendet werden.

2.10. Bewegen von Wagen durch Handvershub und Kraftfahrzeuge

- 2.10.1 Es ist verboten, im Gleis oder zwischen Fahrzeugen zu gehen, an Kupplungen oder Pufferscheiben zu ziehen oder zu schieben sowie rückwärts zu gehen.
- 2.10.2 Beißer (Hebestangen) sind zwischen Schiene und Radreifen des hinteren Rades des letzten Wagens auf der Seite des Verschieberbahnsteiges anzusetzen.
- 2.10.3 Für das Anhalten der Wagen müssen gebrauchsfähige Bremsmittel in ausreichender Anzahl vorhanden sein.
- 2.10.4 Es ist verboten, Schienenfahrzeuge durch Entgegenstemmen aufzuhalten.

- 2.10.5 Bei Verschub mit Kraftfahrzeugen ist die örtliche Bedienungsanweisung zu beachten. Der Aufenthalt zwischen Schienenfahrzeug und Kraftfahrzeug ist verboten. Der seitliche Abstand zwischen Schienenfahrzeug und Kraftfahrzeug muss mindestens 0,5 m betragen.

2.11 Bewachung von Eisenbahnkreuzungen durch Armzeichen

- 2.11.1 Das Bewachungsorgan hat die festgelegte Warnkleidung zu tragen und sich auf der Straßenfahrbahn **neben dem Fahrbahnrand** an der festgelegten Stelle so aufzustellen, dass er den Straßenbenützern die Brust bzw. den Rücken zeigt und von diesen leicht gesehen werden kann.
- 2.11.2 Das Bewachungsorgan hat seine Aufmerksamkeit vorrangig auf jene Straßenbenutzer zu richten, die den Fahrstreifen benutzen, auf dem sich das Bewachungsorgan befindet.
- 2.11.3 Bei Tag hat das Bewachungsorgan bei Betreten der Fahrbahn einen Arm mit der Signalfahne oder mit dem Signalstab senkrecht nach oben und anschließend beide Arme quer zu den Fahrrichtungen der Straße zu halten. Wenn es das Verkehrsaufkommen zulässt, darf das Bewachungsorgan im weiteren Verlauf seine Arme senken.
- 2.11.4 Bei Nacht oder bei Witterungsverhältnissen mit schlechter Sicht hat das Bewachungsorgan bei Betreten der Fahrbahn einen Arm mit der Handlampe, die ein rotes Licht nach beiden Fahrrichtungen der Straße zeigen muss, senkrecht nach oben zu halten und dauernd seitlich zu schwenken. An Stelle der Handlampe darf auch ein roter Signalstab verwendet werden.
- 2.11.5 Die Zeichen zur Bewachung eines Eisenbahnüberganges sind auch dann anzuwenden, wenn aus anderen Gründen (z.B. Bauarbeiten, Unfall) ein Arbeitnehmer Straßenfahrzeuge anhalten muss.

2.12 Verhalten in der Nähe von Bahnstromanlagen

- 2.12.1 Bei Verschubarbeiten im Bereich von elektrischen Oberleitungsanlagen müssen alle Verschubmitarbeiter über die Gefahren der Bahnstromanlagen und über das Einhalten der Sicherheitsabstände zu unter Spannung stehenden Anlagenteilen unterwiesen sein.
- 2.12.2 Ladegleisschalter und Oberleitungsschalter für Anschlussbahnen mit der

Grundstellung „AUS“ sind nur für die Dauer des Befahrens der zugehörigen Gleisanlage mit elektrischen Triebfahrzeugen einzuschalten.

- 2.12.3 Ladegleisschalter und Oberleitungsschalter für Anschlussbahnen dürfen nur von hiezu befugten Mitarbeitern (Schaltbefugter) eingeschaltet werden.
- 2.12.4 Bei der Abgabe von Handverschubsignalen muss zwischen den verwendeten Signalmitteln und den spannungsführenden Teilen der Oberleitungsanlage ein Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 m eingehalten werden.
- 2.12.5 Auf Ladegleisen müssen offene Wagen, Wagen mit öffnungsfähigem Dach und Kesselwagen innerhalb des gekennzeichneten Bereiches (mindestens 3,0 m vor dem Streckentrenner) abgestellt werden.



2.13 Verhalten bei Drehscheiben und Schiebebühnen

- 2.13.1 Verboten ist das Betreten und Verlassen einer in Bewegung befindlichen Drehscheibe oder Schiebebühne (außer in Notfällen).
- 2.13.2 Vor dem Befahren müssen Drehscheiben und Schiebebühnen gegen Bewegung gesichert sein.
- 2.13.3 Schienenfahrzeuge müssen auf Drehscheiben und Schiebebühnen so aufgestellt sein, dass zwischen ihnen und Teilen der Umgebung (Masten, Geländer, abgestellte Fahrzeuge u.dgl.) ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m eingehalten ist.

2.14 Besonderheiten im Umgang mit Triebfahrzeugen

- 2.14.1 Beim Aufsteigen auf den Führerstand bzw. in den Maschinenraum eines Triebfahrzeuges und beim Absteigen sind beide Griffstangen zu benutzen; das Gesicht ist dem Triebfahrzeug zuzuwenden.

2.14.2 Der Aufstieg zum Führerstand darf nur zum Ein- oder Aussteigen benutzt werden. Der Aufenthalt auf diesem Aufstieg während der Fahrt ist untersagt.

2.15 Verhalten beim Verlassen der Fahrzeuge bei außerplanmäßigem Halten

2.15.1 Hält ein Zug auf der freien Strecke an, dann darf nur auf der gleisfreien Seite ausgestiegen werden. Ist dies nicht möglich, so darf der Gefahrenraum der Gleise nur betreten werden, wenn die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen festgelegt wurden (vgl. Punkt 3.1).

2.15.2 Der zuständige Fahrdienstleiter (Zugleiter oder Zugleitfahrdienstleiter) setzt die Sicherungsmaßnahmen um und gibt die Vollzugsmeldung an den Triebfahrzeugführer. Erst danach darf das Fahrzeug – ausgenommen im Notfall – verlassen werden.

3. Abschnitt

Verhalten bei Bauarbeiten

1. Teil

Allgemeine Bestimmungen für das Verhalten bei Bauarbeiten (gilt für Bauarbeiten im Gefahrenraum der Gleise und für Bauarbeiten im Tunnel)

3.1. Festlegung der Sicherungsmaßnahmen

Die Sicherungsmaßnahmen im Gefahrenraum der Gleise sind nach der vorgegebenen **Rangfolge** (§ 26 EisbAV und Punkt 3.8 für Sicherungsmaßnahmen außerhalb von Tunneln sowie § 26a EisbAV und Punkt 3.14 für Sicherungsmaßnahmen im Tunnel) festzulegen. Die nächste Sicherungsmaßnahme darf nur dann festgelegt werden, wenn die vorangehende Sicherungsmaßnahme nicht möglich ist.

3.2 Sicherungsposten und Sicherungsaufsicht

- 3.2.1 Arbeitnehmer dürfen nur dann als Sicherungsposten oder Sicherungsaufsicht eingesetzt werden, wenn sie über die erforderlichen **Fachkenntnisse** verfügen.
- 3.2.2 Bauarbeiten dürfen nur unter der Aufsicht einer geeigneten Aufsichtsperson durchgeführt werden, die mit der erforderlichen Sorgfalt und nach fachmännischen Grundsätzen handelt.
- 3.2.3 Die **Bedienung von Fernsprecheinrichtungen** und anderen Fernmeldeanlagen (Funk, Mobiltelefon, Fernsprecher etc.) an der Arbeitsstelle darf dem Sicherungsposten nur dann übertragen werden, wenn er
- auch während der Gespräche seinen Abschnitt ausreichend überblicken,
 - die als Zwischen- oder Außenposten eingesetzten Sicherungsposten gut sehen und
 - deren Rottenwarnsignale gut hören kann.

Ist auch nur eine dieser Voraussetzungen nicht gegeben, muss für die Bedienung des Fernsprechers ein Arbeitnehmer besonders bestimmt werden.

3.3. Warnsignal

3.3.1 Signal - GEFAHRENRAUM RÄUMEN == ==

Zwei kurze Töne - wenn möglich einer in hoher, einer in tiefer Tonlage - mehrmals nacheinander gegeben.

3.3.2 Das Warnsignal wird mit dem Mehrklangsignalhorn, Typhon (Starktonhupe) oder einem besonders hierfür vorgesehenen Signalhorn gegeben. Die alleinige Abgabe von Warnsignalen mit dem Makrofon eines Triebfahrzeuges bzw. einer fahrbaren Gleisbaumaschine ist nicht zulässig.

3.4. Aufsuchen sicherer Bereiche

3.4.1 Arbeitnehmer haben nach Wahrnehmung der Warnsignale unverzüglich die Arbeiten einzustellen und die sicheren Bereiche aufzusuchen.

3.4.2 Arbeitnehmer dürfen den Gefahrenraum der Gleise erst wieder nach Zustimmung betreten (z.B. Sicherungsposten oder Verlöschen der optischen Zusatzeinrichtung).

3.5. Hör- und Sehprobe

Die Hörprobe und die Sehprobe (Sicht auf die Annäherungstrecke) sind vor Arbeitsbeginn bzw. bei Änderung der Betriebs- oder Umgebungsbedingung durchzuführen.

Die Bestätigung der Durchführung der Hör- und Sehproben hat

- schriftlich im Vorausmelde-Fernsprechvormerk oder
 - fernmündlich im zentralen Sprachspeicher
- zu erfolgen.

3.6. Verständigungsarten

Folgende Verständigungsarten sind zulässig:

1. Betriebsfernsprechverbindung (z.B. Anschaltfernsprecher); wo vorhanden ist die Streckenfernsprechverbindung (Fs) zu verwenden
2. Funkgeräte
3. Datenfunksysteme
4. andere Verständigungsarten (z.B. Mobiltelefon)

3.7. Einsatz der Gefährdeten Rotte

Wenn ein Aufsuchen der sicheren Bereiche verzögert werden könnte (z.B. bei Lärm, beim Einsatz schwerer Arbeitsmittel oder bei eingeschränkten Austrittsmöglichkeiten), so sind zusätzliche betriebliche Maßnahmen (z.B. Einrichtung einer „**Gefährdeten Rotte**“ gemäß Dienstvorschrift) vorzusehen.

3.7.1 Gefährdete Rotte auf der freien Strecke

- 3.7.1.1 Die Sicherungsaufsicht (örtlich Aufsichtführender im Sinne der Dienstvorschrift) meldet beim zuständigen Fahrdienstleiter (Zugleiter oder Zugleitfahrdienstleiter) die gefährdete Rotte an bzw. ab. Die Sicherungsaufsicht kann die Anmeldung und Abmeldung an einen Sicherungsposten übertragen (ausgenommen Fernbedien- und Zugleitstrecken).
- 3.7.1.2 Es sind das Gleis, die kilometrische Lage und der Name des mit dem Fahrdienstleiter (Zugleiter oder Zugleitfahrdienstleiter) verbundenen Sicherungspostens bekannt zu geben.
- 3.7.1.3 Es ist ein Voraussmelde-Fernsprechvormerk zu führen.
- 3.7.1.4 Ist bei Arbeiten als "Gefährdete Rotte" die Verbindung auch nur teilweise gestört, so sind diese Arbeiten einzustellen und ist der Gefahrenraum zu räumen.

3.7.2 Gefährdete Rotte im Bahnhof

- 3.7.2.1 Die An- und Abmeldung der gefährdeten Rotte erfolgt durch die Sicherungsaufsicht (örtlich Aufsichtführender im Sinne der Dienstvorschrift).
- 3.7.2.2 Die Art der Verständigung ist zwischen dem Fahrdienstleiter (Zugleiter oder Zugleitfahrdienstleiter) und der Sicherungsaufsicht (örtlich Aufsichtführender im Sinne der Dienstvorschrift) zu vereinbaren.

3.7.3 Sprechfunkverbindung

- 3.7.3.1 Bei einer „Gefährdeten Rotte“ kann die Sicherungsaufsicht (örtlich Aufsichtführender im Sinne der Dienstvorschrift) bei Einsatz mehrerer Sicherungsposten eine Sprechfunkverbindung anordnen. Auf die örtlichen Gegebenheiten ist zu achten.

- 3.7.3.2 Bei der Verwendung von Sprechfunkgeräten ist Folgendes zu beachten:
- Funkeinrichtungen dienen ausschließlich zur Übermittlung von betrieblichen Meldungen und Aufträgen sowie
 - zur Abwicklung von dienstlichen Gesprächen.

Im Funkbetrieb ist Sprechdisziplin unerlässlich; die Gespräche müssen kurz, deutlich, langsam und mäßig laut geführt werden. Der verwendete Funkkanal wird durch die Sicherungsaufsicht (örtlich Aufsichtsführender im Sinne der Dienstvorschrift) bzw. vor Anmeldung der „Gefährdeten Rotte“ den jeweils eingesetzten Sicherungsposten bekannt gegeben.

- 3.7.3.3 In den Fällen des Punkt 3.7.3.2 sind folgende Vorgangsweisen einzuhalten:

- alle mit Sprechfunkgeräten ausgerüsteten Sicherungsposten einer bzw. mehrerer „Gefährdeten Rotten“ sind fortlaufend zu nummerieren,
- die Vorausmeldung der Zug- oder Nebenfahrt ist von mit dem Fahrdienstleiter (Zugleiter oder Zugleitfahrdienstleiter) verbundene Sicherungsposten an die bei der Rotte eingesetzten Sicherungsposten zu übermitteln,
- die angesprochenen Sicherungsposten haben die Zugmeldung zu bestätigen,
- der mit dem Fahrdienstleiter (Zugleiter oder Zugleitfahrdienstleiter) verbundene Sicherungsposten trägt die bestätigte Vorausmeldung der Sicherungsposten mit ihrer zugeordneten Nummer unterhalb der Zugnummer im Vorausmelde-Fernsprechvormerk ein; erst dann bestätigt der mit dem Fahrdienstleiter (Zugleiter oder Zugleitfahrdienstleiter) verbundene Sicherungsposten die vorausgemeldete Zug- oder Nebenfahrt dem Fahrdienstleiter (Zugleiter oder Zugleitfahrdienstleiter),
- Die Sicherungsaufsicht hat zu veranlassen, dass täglich vor Beginn und jeweils unmittelbar vor Wiederaufnahme der Arbeit die einwandfreie Verständigung zwischen dem beim Fernsprecher eingesetzten Sicherungsposten und den Sicherungsposten bei der Rotte überprüft wird. Diese Prüfung ist in jedem Vorausmelde-Fernsprechvormerk einzutragen; bei Anmeldung einer „Gefährdeten Rotte“, die über Sprechfunkverbindung verständigt wird, muss den Fahrdienstleitern (Zugleiter oder Zugleitfahrdienstleiter) mitgeteilt werden, dass sich die Bestätigung ihrer Vorausmeldung verzögern kann.

2. Teil

Bauarbeiten außerhalb des Tunnels

3.8 Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten außerhalb des Tunnels

- 3.8.1 Für Bauarbeiten außerhalb des Tunnels sind die **Sicherungsmaßnahmen**
- **Keine Fahrten** (Gleissperre) (siehe 3.11),
 - **Technische Warnung** der Arbeitnehmer (siehe 3.12),
 - **Organisatorische Warnung** der Arbeitnehmer (siehe 3.13) zulässig.
- 3.8.2 Grundsätzlich ist **immer die höchstmögliche Sicherungsmaßnahme** vorzusehen (keine Fahrten). Die nächste Sicherungsmaßnahme (Technische Warnung der Arbeitnehmer, in weiterer Folge dann organisatorische Warnung der Arbeitnehmer) darf nur dann festgelegt werden, wenn die vorangehende Sicherungsmaßnahme nicht möglich ist.

3.9 Gefahrenraum und Sicherheitsraum

Der Sicherheitsraum schließt nicht immer direkt an den Gefahrenraum an und muss mindestens 0,5 m breit sein, die Höhe beträgt mindestens 2,0 m betragen. Dient der Sicherheitsraum als Zugang zu Arbeitsplätzen oder Betriebsanlagen, dann muss er mindestens 0,6 m breit sein.

3.9.1 Tabelle: Gefahrenraum, Sicherheitsraum, Zugang

örtlich zulässige Geschwindigkeit	Gefahrenraum (Abstand von der Gleisachse)	Gefahrenraum und Sicherheitsraum	Gefahrenraum und Sicherheitsraum (als Zugang)
ab 80 km/h	2,0 m	2,5 m	2,6 m
bis 100 km/h	2,1 m	2,6 m	2,7 m
bis 120 km/h	2,2 m	2,7 m	2,8 m

3.9.2 Tabelle: Gefahrenraum, Sonderbestimmungen Bahnsteige

örtlich zulässige Geschwindigkeit	Gefahrenraum (Abstand von der Gleisachse)
bis 80 km/h	2,2 m
bis 100 km/h	2,3 m
bis 120 km/h	2,4 m

3.10 Gesamträumzeit

Tabelle: Gesamträumzeit

VZG - Ge- schwindig- keit	Gesamträumzeit in Sekunden								VZG - Ge- schwindigkeit
	20	25	30	35	40	45	50	55	
V in Km/h	Annäherungsstrecke in m								V in Km/h
25	140	180	210	250	280	320	350	390	25
30	170	210	250	300	340	380	420	460	30
40	230	280	340	390	450	500	560	620	40
50	280	350	420	490	560	630	700	770	50
60	340	420	500	590	670	750	840	920	60
70	390	490	590	690	780	880	980	1070	70
80	450	560	670	780	890	1000	1120	1230	80
90	500	630	750	880	1000	1130	1250	1380	90
100	560	700	840	980	1120	1250	1390	1530	100
110	620	770	920	1070	1230	1380	1530	1690	110
120	670	840	1000	1170	1340	1500	1670	1840	120

- 3.10.1 Die Gesamträumzeit ist jene Zeit, die sich aus
- der tatsächlichen Räumzeit und
 - dem Sicherheitszuschlag
- zusammensetzt.
- 3.10.2 Die tatsächliche Räumzeit ist jene Zeit, die Arbeitnehmer benötigen, um nach Kenntnisnahme der Warnungen (Warnsignal) bzw. nach Erkennen der Fahrt den Gefahrenraum des Gleises ohne Hast räumen zu können, wobei auch das Aussetzen von Geräten zu berücksichtigen ist.
- 3.10.3 Der Sicherheitszuschlag ist jener Zeitraum, der nach dem Räumen des Gefahrenraumes bis zum Eintreffen der Fahrt an der Arbeitsstelle verbleiben muss; dieser beträgt in der Regel 15 Sekunden.
- 3.10.4 Die Annäherungsstrecke ist jene Strecke, die ein Fahrzeug während der Gesamträumzeit zurücklegt.

3.11 Keine Fahrten

Soweit dies möglich ist, ist für Bauarbeiten im Gefahrenraum der Gleise **immer** die Sicherungsmaßnahme „**Keine Fahrten**“ vorzusehen.

3.12 Technische Warnung der Arbeitnehmer

3.12.1 Sofern nicht die Sicherungsmaßnahme „Keine Fahrten“ (siehe 3.11) möglich ist, ist eine technische Warnung der Arbeitnehmer im Gefahrenraum der Gleise vorzusehen, und zwar

- Technische Warnung durch den Einsatz **dauernd installierter** technischer Warneinrichtungen (Signalabhängige Arbeitsstellsicherungsanlage – SAS, Automatisches Rottenwarnsystem – AWS) oder
- Technische Warnung durch **mobile** technische Einrichtungen (mobile Rottenwarnanlagen), wenn keine dauernd installierten technischen Warneinrichtungen zur Verfügung stehen.

3.12.2 Wenn eine Räumung des Gefahrenraumes verzögert werden könnte (z.B. bei Lärm beim Einsatz schwerer Arbeitsmittel oder bei eingeschränkten Austrittsmöglichkeiten), so sind zusätzliche betriebliche Maßnahmen (z.B. Einrichtung einer „**Gefährdeten Rotte**“ gemäß Dienstvorschrift) vorzusehen.

3.13 Organisatorische Warnung der Arbeitnehmer

3.13.1 Sofern nicht die Sicherungsmaßnahme „Keine Fahrten“ (siehe 3.11) und keine technische Warnung der Arbeitnehmer im Gefahrenraum der Gleise möglich sind (siehe 3.12), ist eine organisatorische Warnung der Arbeitnehmer im Gefahrenraum der Gleise vorzusehen, und zwar

- Sicherungsposten oder
- Zulassung der Fahrt eines Schienenfahrzeuges erst nach Räumung des Gefahrenraumes, wenn die Aufstellung von Sicherungsposten nicht möglich ist.oder
- Zulassung der Neben- oder Sperrfahrten eines Schienenfahrzeuges gemäß der Betriebsvorschrift bzw. einer Bau- und Betriebsanweisung

- 3.13.2 Wenn eine Räumung des Gefahrenraumes verzögert werden könnte (z.B. bei Lärm, beim Einsatz schwerer Arbeitsmittel oder bei eingeschränkten Austrittsmöglichkeiten), so sind zusätzliche betriebliche Maßnahmen (z.B. Bau- und Betriebsanweisung, Einrichtung einer „**Gefährdeten Rotte**“ gemäß Dienstvorschrift) vorzusehen.

3. Teil

Bauarbeiten im Tunnel

3.14 Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Tunnel

- 3.14.1 Für Bauarbeiten im Tunnel sind die **Sicherungsmaßnahmen**
- **Keine Fahrten** (siehe 3.16),
 - **Technische Warnung** der Arbeitnehmer und **Aufsuchen eines sicheren Bereiches** (siehe 3.17),
 - Technische Warnung der Arbeitnehmer und **Vorbeifahrt** des Schienenfahrzeuges (siehe 3.18)
- zulässig.
- 3.14.2 Grundsätzlich ist **immer die höchstmögliche Sicherungsmaßnahme** vorzusehen („keine Fahrten“). Die nächste Sicherungsmaßnahme (Technische Warnung der Arbeitnehmer und Aufsuchen eines sicheren Bereiches, in weiterer Folge dann Technische Warnung der Arbeitnehmer und Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges) darf nur dann festgelegt werden, wenn die vorangehende Sicherungsmaßnahme nicht möglich ist.

3.15 Gefahrenraum im Tunnel

Grundsätzlich gilt der gesamte Tunnelquerschnitt als Gefahrenraum.

3.16 Keine Fahrten

Soweit dies möglich ist, ist für Bauarbeiten im Tunnel **immer** die Sicherungsmaßnahme „**Keine Fahrten**“ vorzusehen.

3.17 Technische Warnung der Arbeitnehmer und Aufsuchen eines sicheren Bereiches

- 3.17.1 Sofern nicht die Sicherungsmaßnahme „Keine Fahrten“ (siehe 3.16) möglich ist, ist eine technische Warnung der Arbeitnehmer und Aufsuchen eines sicheren Bereiches vorzusehen. Als sichere Bereiche gelten
- bereitgestellte Fahrzeuge oder andere mobile Einrichtungen zum Schutz der Arbeitnehmer (z.B. mobile Instandhaltungseinheit),
 - Rettungsnischen oder Querschläge.

- 3.17.2 Wenn ein Aufsuchen der sicheren Bereiche verzögert werden könnte (z.B. bei Lärm, beim Einsatz schwerer Arbeitsmittel oder bei eingeschränkten Austrittsmöglichkeiten), so sind zusätzliche betriebliche Maßnahmen (z.B. Bau- und Betriebsanweisung, Einrichtung einer „Gefährdeten Rotte“ gemäß Dienstvorschrift) vorzusehen.
- 3.17.3 In Rettungsnischen und Querschlägen sowie auf den Zugängen zu Rettungsnischen und Querschlägen dürfen **keine Lagerungen** erfolgen, die einen Zugang zu den sicheren Bereichen behindern oder erschweren.
- 3.17.4 Bei Tunneln ohne fix verlegte Beleuchtung sind zur besseren Auffindung der Rettungsnischen
- die Rettungsnischen mit einem weißen Anstrich zu umranden oder durch Leuchten über der Rettungsnische zu kennzeichnen und
 - die Rettungsnischen mit einem bis zur halben Nischenentfernung ansteigenden und dann wieder abfallenden 20 cm breiten weißen Anstrich zu verbinden.
- 3.17.5 Arbeiten in sicheren Bereichen des Tunnels (siehe 3.17.1) dürfen ohne weitere Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden.

3.18 Technische Warnung der Arbeitnehmer und Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges

- 3.18.1 Sofern nicht die Sicherungsmaßnahme „Keine Fahrten“ (siehe 3.16) möglich ist und kein sicherer Bereich vorhanden ist (siehe 3.17), ist eine technische Warnung der Arbeitnehmer und Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges vorzusehen.
- 3.18.2 Wenn ein Verlassen des Arbeitsgleises verzögert werden könnte (z.B. beim Einsatz schwerer Arbeitsmittel), so sind zusätzliche betriebliche Maßnahmen (z.B. Einrichtung einer „Gefährdeten Rotte“ gemäß Dienstvorschrift) vorzusehen.
- 3.18.3 Bei der Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges müssen sich die Arbeitnehmer im **zweigleisigen Tunnel** bei einer Sperre des Arbeitsgleises auf dem Randweg des Arbeitsgleises aufhalten. In diesem Fall darf die Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge bei der Vorbeifahrt höchstens **40 km/h** betragen.
- 3.18.4 Im **eingleisigen Tunnel** darf eine Vorbeifahrt der Schienenfahrzeuge nur zugelassen werden, wenn der Abstand zwischen Gleisachse und Tunnelwand mindestens 2,5 m beträgt und somit eine Standfläche von mindes-

tens 0,8 m vorhanden ist. Bei der Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges müssen sich die Arbeitnehmer auf dem Randweg aufhalten. In diesem Fall darf die Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge bei der Vorbeifahrt höchstens **10 km/h** betragen.

- 3.18.5 Bei Arbeiten im Tunnel im Arbeitskorb im Bereich der Tunneldecke müssen die Arbeiten bei der Vorbeifahrt der Schienenfahrzeuge eingestellt werden. In diesem Fall darf die Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge bei der Vorbeifahrt höchstens **80 km/h** betragen.
- 3.18.6 Auf den Randwegen sowie auf den Zugängen zu den Randwegen dürfen **keine Lagerungen** erfolgen, die einen Zugang behindern oder erschweren.

3.19 Arbeitsmittel im Tunnel

Im gesamten Tunnel ist der Einsatz von Arbeitsmitteln mit Verbrennungsmotoren zu vermeiden bzw. deren Einsatz auf die kürzest mögliche Einsatzzeit zu beschränken. Vorhandene ortsfeste Anschlussmöglichkeiten für elektrisch betriebene Arbeitsmittel sind zu verwenden.

4. Teil

Sicherung Dritter im Gefahrenraum der Gleise

3.20 Allgemeine Bestimmungen für Arbeiten Dritter im Gefahrenraum der Gleise

- 3.20.1 Arbeitnehmer von Dritten dürfen sich nur im Gefahrenraum der Gleise aufhalten, wenn und solange es für die Ausführung von Tätigkeiten **unbedingt erforderlich** ist.
- 3.20.2 Arbeiten von Dritten im Gefahrenraum der Gleise (z.B. Reinigungsfirma, Bauarbeiten für Dritte/nicht im Auftrag des Eisenbahnunternehmens, Exekutivorgane, etc.) dürfen erst nach Bewilligung eines Aufsichtsorgans der zuständigen Betriebsstelle des Eisenbahnunternehmens und der Festlegung der zu informierenden Stelle zugelassen werden.

3.21 Schutzmaßnahmen für Dritte im Gefahrenraum der Gleise

Für die Tätigkeit von Dritten im Gefahrenraum der Gleise sind die Schutzmaßnahmen gemäß Punkt 3.1 bis 3.19 festzulegen.

4. Abschnitt

Verhalten bei Arbeiten im Bereich elektrischer Anlagen

4.1. Allgemeine Bestimmungen über das Verhalten bei Arbeiten im Bereich elektrischer Anlagen

4.1.1 Verboten ist:

- Jedes Unterschreiten des Sicherheitsabstandes (vgl. Punkt 4.1.2) bei unter Spannung stehenden Teilen von Bahnstromanlagen oder das direkte Berühren mit Körperteilen oder Gegenständen,
- Besteigen von Masten, die elektrische Anlagen tragen (Oberleitungen, Bahnstromanlagen),
- Arbeiten mit beweglichen Geräten oberhalb von unter Spannung stehenden Anlagenteilen,
- Queren von unter Spannung stehenden Anlagenteilen mit Lasten, Leergehängen oder arbeitenden Geräten,
- Berühren von herab hängenden Leitungen, auch wenn sie auf dem Boden, auf Bäumen, auf Zäunen oder dergleichen aufliegen,
- Auftrennen von Erdleitungen und Schienenverbindungen
- Aufstellen von Masten, Tragwerken oder sonstigen elektrisch leitenden Bauteilen (ggf. auch aus Stahlbeton) in der Nähe von Bahnstromanlagen ohne gleichzeitige Herstellung eines vorläufigen Schutzerdungsanschlusses,
- Ladearbeiten auf Gleisabschnitten, die nicht als Ladegleis definiert sind und keine eindeutige Erkennbarkeit des Schaltzustandes aufweisen,
- Abschlagen von Ladungsbefestigungen (z.B. Bindedrähten) in der Nähe von Bahnstromanlagen,

- Verwendung von mechanischen Ladeeinrichtungen (z.B. Förderbänder, Schuttrinnen) bei eingeschalteter Oberleitung.
- Wiedereinschaltung von Bahnstromanlagen nach einer Notabschaltung (siehe Punkt 4.1.5).

4.1.2 Arbeiten außerhalb des Gefahrenbereiches von Bahnstromanlagen dürfen nur dann ausgeführt werden,

- wenn die Sicherheitsabstände gemäß der nachstehenden Tabelle eingehalten werden und
- die Sicherheitsabstände weder unmittelbar mit Körperteilen oder mittelbar mit Werkzeugen oder Gegenständen erreicht bzw. unterschritten werden können.

Sicherheitsabstände bei Arbeiten außerhalb des Gefahrenbereiches von elektrischen Anlagen

Nennspannung	Sicherheitsabstand	
	bei Arbeiten unterhalb oder seitlich	bei Arbeiten oberhalb
	zu unter Spannung stehenden Teilen	
bis ~1000 V bis =1500 V	1,0 m	1,5 m
über ~1 kV bis ~110 kV	3,0 m	4,0 m
über ~110 kV bis ~220 kV	4,0 m	5,0 m

4.1.3 Abweichungen von den Verboten gemäß Punkt 4.1.1 oder ein Unterschreiten der Sicherheitsabstände gemäß 4.1.2 sind nur zulässig bei

- Einhaltung der festgelegten Ersatzmaßnahmen gemäß Dienstvorschrift sowie
- Durchführung durch fachkundige und dafür berechnigte Personen (z.B. Elektrofachkraft, elektrotechnisch unterwiesene Person).

- 4.1.4 Elektrische Anlagenteile sind solange als unter Spannung stehend zu betrachten, solange sie nicht geerdet und kurzgeschlossen sind.
- 4.1.5 Zur Abwendung einer plötzlich auftretenden Gefahr muss jedermann jeden Schalter in die Stellung "AUS" bringen oder dieses veranlassen. So weit vorhanden, sind hierzu die "NOT-AUS"-Tasten zu benützen. Die betriebsführende Stelle (Fahrdienstleiter [Zugleiter, Zugleitfahrdienstleiter] oder Anlagenbetreiber) ist unmittelbar danach zu verständigen. Das Wiedereinschalten darf nur von einem hierfür befugten Arbeitnehmer veranlasst bzw. vorgenommen werden.
- 4.1.6 Herabhängende Leitungen (auch dann, wenn sie auf dem Boden, auf Bäumen, auf Zäunen und dgl. aufliegen) sind in einem Umkreis von mindestens 15 m abzusperren und erforderlichenfalls zu bewachen. Die betriebsführende Stelle ist unverzüglich zu verständigen. Bei Bahnstromleitungen (Übertragungsleitungen) ist diese auf Hinweistafeln, die an jedem Mast montiert sind, ersichtlich.

4.2. Arbeiten im Bereich von unter Spannung stehenden Bahnstromanlagen

- 4.2.1 Bei Arbeiten im Bereich von unter Spannung stehenden Bahnstromanlagen sind die **fünf elektrotechnischen Sicherheitsregeln** anzuwenden.
- 1. Freischalten (allpoliges und allseitiges Abschalten),**
 - 2. gegen Wiedereinschalten sichern,**
 - 3. Spannungsfreiheit feststellen,**
 - 4. Erden und Kurzschließen,**
 - 5. benachbarte, unter Spannung stehende Teile abdecken oder abschränken.**
- 4.2.2 Müssen Arbeiten an Schienenfahrzeugen vorgenommen werden, die sich unter einer Oberleitung befinden, sind die Sicherheitsabstände gemäß Punkt 4.1.2 einzuhalten. Wenn die Sicherheitsabstände gemäß Punkt 4.1.2 unterschritten werden, ist die Anlage freizuschalten und sichtbar zu erden.
- 4.2.3 Beim Einsatz von Lastfördermitteln und Baumaschinen im Gefahrenbereich von elektrischen Anlagen ist die Anlage bzw. der betroffene Anlagenteil grundsätzlich freizuschalten und zu erden. Lastfördermittel und Baumaschinen, die den Sicherheitsabstand unterschreiten (vgl. Punkt 4.1.2), sind an die Schutzerdungsanlage anzuschließen.

4.2.4 Das Erden (Kurzschließen) darf nur durch fachkundige und dafür berechnigte Personen (z.B. Elektrofachkraft, elektrotechnisch unterwiesene Person) ausgeführt werden (siehe Punkt 4.1.3), wobei die Punkte 4.2.5 und 4.2.6 einzuhalten sind.

4.2.5 Beim Erden (Kurzschließen) einer Oberleitungsanlage ist die Erdungsvorrichtung, bestehend aus

- Schienenerdungsklemme bzw. Haftmagnet,
- Erdungsstange,
- Erdungsseil,
- Fahrdrahtklemme mit Tastspitze,

vor jedem Gebrauch augenscheinlich auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu prüfen.

4.2.6 Beim Erden (Kurzschließen) einer Oberleitungsanlage ist folgende Reihenfolge einzuhalten:

1. Mit der Erdung ist an der Schiene zu beginnen. Dabei ist die Schienenerdungsklemme bzw. der Haftmagneten an der Schiene zu befestigen.



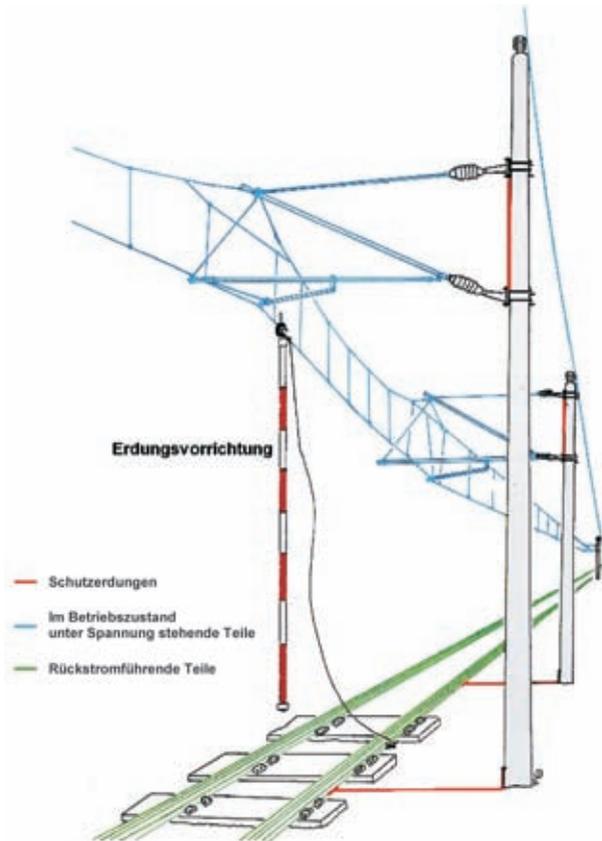
2. Die Erdungsstange ist aufzurichten (Erdungsseil nicht berühren).



3. Auf Spannungsfreiheit mit Tastspitze prüfen.



4. Fahrdrähterdungsklemme im Oberleitungssystem einhängen und festklemmen.



Geerdete Oberleitungsanlage: Erdungsvorrichtung in Sicht!

4.3 Ladearbeiten auf Ladegleisen im Gefahrenbereich von Bahnstromanlagen

- 4.3.1 Ladearbeiten sind Tätigkeiten, die von Ladegleisenbenutzern im Zusammenhang mit der Beförderung des Gutes im Gefahrenbereich von Bahnstromanlagen durchgeführt werden z.B. Verladen, Ausladen, Umladen, Entnahmen von Proben des Gutes, Richten der Ladung, Zollbeschau, Tierbeschau und ähnliche Arbeiten.
- 4.3.2 Ladegleisenbenutzer sind Personen, die selbst Ladearbeiten auf Ladegleisen durchführen, bei deren Durchführung beteiligt sind oder deren Durchführung beaufsichtigen.
- 4.3.3 Mit Ladearbeiten beauftragte Arbeitnehmer müssen mit den Örtlichkeiten des Ladebereiches, insbesondere mit der Anzeige des Schalt- und des Erdungszustandes, vertraut sein und über die Sicherheitsmaßnahmen bei Ladearbeiten auf Ladegleisen im Gefahrenbereich von Bahnstromanlagen nachweislich unterwiesen sein.
- 4.3.4 Durchführung von Ladearbeiten
Bei der Durchführung von Ladearbeiten sind alle Teile einer Bahnstromanlage als unter Spannung stehend zu betrachten, wenn der spannungslose und geerdete Zustand nicht einwandfrei festgestellt werden kann. Von unter Spannung stehenden Anlagenteilen einer Bahnstromanlage muss ein Sicherheitsabstand von mind. 3,0 m eingehalten werden.
- 4.3.5 Die Oberleitung des Ladegleises darf nur durch berechtigte Personen des Eisenbahnunternehmens (Schaltbefugte) ein- und ausgeschaltet werden. Der Schaltbefugte hat sich **nach erfolgtem Schaltvorgang** von der entsprechenden Anzeige des Schaltzustandes bzw Erdungszustandes zu überzeugen.
- 4.3.6 Vor dem Einschalten der Oberleitung des Ladegleises sind ortsfeste Ladeeinrichtungen (z.B. Förderanlagen, Abfüllanlagen) in ihre vorgeschriebene Ruhestellung (Grundstellung) zu bringen.
Mechanische (nicht ortsfeste) Ladeeinrichtungen sind außerhalb des Sicherheitsabstandes von mind. 3,0 m gesichert aufzustellen und es dürfen sich keine Personen im Gefahrenbereich der Bahnstromanlage befinden.

4.4 Arbeiten auf Bahnsteigdächern und sonstigen erhöhten Standflächen

- 4.4.1 Bei Arbeiten auf Bahnsteigdächern und sonstigen erhöhten Standflächen ist ein Unterschreiten des Sicherheitsabstandes gemäß Punkt 4.1.2 bzw. Punkt 4.1.3 verboten.
- 4.4.2 Auf Bahnsteigen und sonstigen erhöhten Standflächen ist das Verweilen auf Leitern, Gerüsten und Hebebühnen im Gefahrenraum der Gleise (Sogwirkung) während der Durchfahrt eines Zuges verboten.

4.5 Arbeiten an Weichen

- 4.5.1 Bei Arbeiten an fernbedienten Weichen oder deren Verschlüssen sind die abliegenden Weichenzungen bzw. beweglichen Weichenteile und die Bedienungseinrichtungen festzulegen.

Bei elektrisch fernbedienten Weichen sind

- die Stell- und Überwachungssicherungen zu ziehen oder
- es ist der Antrieb von der Stellstromleitung zu trennen oder
- es ist die elektrische Bediensperre zu aktivieren.

In gleicher Weise ist beim manuellen Umstellen von elektrischen Weichenantrieben vorzugehen, es sei denn, dass die Abschaltung des Weichenstellstromes beim Anstecken der Stellkurbel selbsttätig erfolgt. An den Weichenbedienungseinrichtungen sind Hilfssperren anzubringen.

- 4.5.2 Bei Arbeiten an der Weichenheizung ist die Weiche gegen Bewegung mechanisch zu sichern.

4.6 Arbeiten an Gittermastsignalen und auf anderen erhöhten, schwer zugänglichen Arbeitsplätzen

Bei Arbeiten auf Gittermastsignalen und auf anderen erhöhten, schwer zugänglichen Arbeitsplätzen sind nachfolgende Schutzmaßnahmen einzuhalten:

1. Planbare Arbeiten dürfen nur mit geeigneten Einrichtungen wie Arbeitskörben, Hubarbeitsbühnen, etc. durchgeführt werden.
2. Sofern für planbare Arbeiten oder bei kurzfristig notwendig gewordenen Störungsbehebungsarbeiten keine geeigneten Fahrzeuge gemäß Punkt 1. zur Verfügung stehen, dürfen Gittermastsignale oder andere erhöhte,

schwer zugängliche Arbeitsplätze nur unter Verwendung einer persönlichen Schutzausrüstung gegen Absturz bestiegen werden.

5. Abschnitt

Verhalten bei

Wartungs- und Reparaturarbeiten an Schienenfahrzeugen

5.1 Allgemeine Bestimmungen

- 5.1.1 Während der Arbeiten an Fahrzeugen müssen diese grundsätzlich stillstehen und gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert sein. In Ausnahmefällen dürfen Wartungs- und Reparaturarbeiten an bewegten Fahrzeugen nach den dafür festgelegten Maßnahmen durchgeführt werden.
- 5.1.2 Vor Arbeitsbeginn ist die Verständigung folgender Arbeitnehmer und ihre Zustimmung erforderlich:
- bei Arbeiten an Fahrzeugen, die in Zügen eingereicht sind, soweit aus einer Gefährdung für Arbeitnehmer erforderlich, die des Fahrdienstleiters (Zugleiter, Zugleitfahrdienstleiter) und der Zugmannschaft,
 - bei Arbeiten an Fahrzeugen, die nicht in Züge eingereicht sind, die des für die Verschubaufsicht zuständigen Arbeitnehmers und des Verschubleiters, ggf. auch die des Triebfahrzeugführers,
 - bei besetzten Triebfahrzeugen die des Triebfahrzeugführers,
 - die fahrbereiten (nicht besetzten) Triebfahrzeugen die des für die Betriebsabwicklung im jeweiligen Bereich Zuständigen.
- 5.1.3 Diese Verständigung hat durch jenen Arbeitnehmer zu erfolgen, der die Wartungs- und Reparaturarbeiten durchführt bzw. bei Arbeiten einer Gruppe von deren Aufsichtführendem (Teamleiter).
- 5.1.4 Schienenfahrzeuge an denen gearbeitet wird, sowie Schienenfahrzeuge in Hallen und Schuppen dürfen erst nach Koordination und Zustimmung aller beteiligten Aufsichtführenden bewegt werden. Insbesondere ist darauf zu achten, dass:

- alle Hindernisse entfernt sind,
 - in den Fahrzeugen befindliche Arbeitnehmer auf die Verschubbewegung aufmerksam gemacht wurden,
 - in den Fahrzeugen verbleibendes Werkzeug und Material gegen Herabfallen gesichert ist und
 - sich niemand mehr im Gefahrenraum aufhält.
- 5.1.5 Bei geschobenen Verschubteilen auf Mattengleisen im Werkstättenbereich hat sich der an der Spitze befindliche Arbeitnehmer so aufzuhalten, dass er von seinem Standort aus die im Gefahrenraum des Gleises befindlichen Arbeitnehmer rechtzeitig warnen kann, erforderlichenfalls muss er dem Verschubteil vorausgehen.
- 5.1.6 Bei Wartungs- und Reparaturarbeiten in den Werkstätten sind die Arbeitnehmer vor Beginn der Verschubtätigkeit zu warnen. Diese Warnanlagen müssen bis zur Beendigung der Verschubtätigkeiten eingeschaltet bleiben, und sind daher von jenen Arbeitnehmern zu betätigen, die die Verschubbewegung durchführen.
- 5.1.7 Das Ablegen von Werkzeug und Materialien im Bedienungsraum der Gleise ist nur im unbedingt notwendigen Ausmaß und nur für die Dauer der Arbeit zulässig. Ragen die für die Ausbesserung erforderlichen Leitern, Gerüste oder anderen Gegenstände in den Gefahrenraum eines Nachbargleises, sind keine Fahrten auf diesem Gleis zulässig.
- 5.1.8 Es ist darauf zu achten, dass andere, am selben Fahrzeug arbeitende Arbeitnehmer nicht gefährdet werden. So darf z. B. nur nach Verständigung und Zustimmung aller am Fahrzeug Arbeitenden die Bremse betätigt oder ein Gestänge bewegt werden.
- 5.1.9 Finden Arbeiten übereinander statt, müssen vom Arbeitgeber geeignete technische bzw. organisatorische Maßnahmen durchgeführt werden (z. B. Dacharbeitsstand mit Gummilippe, die am Fahrzeugdach anliegt oder beispielsweise keine Tätigkeiten unterhalb des Fahrzeuges, solange am Dach gearbeitet wird). Es ist darauf zu achten, dass Werkzeuge oder andere Gegenstände nicht herabfallen können und unterhalb befindliche Personen verletzen.

- 5.1.10 Nach Beendigung der Arbeit sind Werkzeuge und Materialien zuverlässig aus den Fahrzeugen, insbesondere von Dächern, Plattformen oder Tritten zu entfernen. Nach den Ausbesserungsarbeiten sind Griffstangen, Tritte, Fußböden und Laufbleche von Öl- und Fettresten zu reinigen.
- 5.1.11 Vor Arbeiten am Bremsgestänge oder an sonstigen Bremseinrichtungen ist die Luftbremse auszuschalten und zu ent(be)lüften, oder gleichwertige Schutzmaßnahmen zu verwenden.
- 5.1.12 Bei jeder Ladetätigkeit, insbesondere mit sperrigen Gütern, ist darauf zu achten, dass das Ladegut nicht in den Gefahrenraum der Nachbargleise ragt.
- 5.1.13 Müssen Wagen bewegt werden, sind Türen, die nach außen aufschlagen, und klappbare Seitenwände zu schließen. Übergangsbrücken sind zu entfernen. Durch Kabel hergestellte Stromanschlüsse sind zu entfernen.

5.2. Verwendung von Aufstiegshilfen und Arbeitsbühnen

- 5.2.1 Schienenfahrzeuge, deren Aufstiege fehlen oder nicht benützbar sind, müssen über geeignete Aufstiegshilfen betreten werden.
- 5.2.2 Für Arbeiten an hoch gelegenen Fahrzeugteilen sind standsichere Aufstiegshilfen oder Arbeitsbühnen zu verwenden. Fahrbare Arbeitsbühnen sind gegen unbeabsichtigtes Bewegen zu sichern.

5.3. Heben schwerer Teile

- 5.3.1 Bevor Schienenfahrzeuge oder schwere Fahrzeugteile mittels eines Kranes oder anderer Hebezeuge gehoben werden sind alle losen Teile, Werkzeuge usw. zu entfernen bzw. gegen Herabfallen zu sichern.
- 5.3.2 Bevor Schienenfahrzeuge an einem Ende angehoben werden, müssen die Räder am anderen Ende des Fahrzeuges gegen Wegrollen oder Abrutschen gesichert sein.

5.4. Fördern von Radsätzen und Drehgestellen

- 5.4.1 Radsätze und Drehgestelle dürfen nur von Arbeitnehmern weiter gerollt werden, die für diese Arbeit unterwiesen sind.
- 5.4.2 Radsätze mit schweren Gegengewichten, zwischen den Rädern liegenden Getrieben und anderen Anbauten sind durch zwei Arbeitnehmer zu bewegen. Diese müssen sich dabei an der Außenseite der Räder befinden.
- 5.4.3 Es ist verboten, beim Fördern von Radsätzen und Drehgestellen in Speichen oder Ausnehmungen der Radkörper zu greifen oder zu treten.
- 5.4.4 Radsätze und Drehgestelle dürfen nur so schnell gerollt werden, dass sie jederzeit angehalten werden können; erforderlichenfalls sind hierfür geeignete Hemmschuhe zu verwenden.
- 5.4.5 Abgestellte oder zum Transport bereitgestellte Radsätze und Drehgestelle sind gegen unbeabsichtigtes Bewegen zu sichern.
- 5.4.6 Radreifen, abgepresste Räder und Radscheiben sind so zu lagern, dass sie nicht umfallen, wegrutschen oder fortrollen können.
- 5.4.7 Radreifen, abgepresste Räder und Radscheiben dürfen nicht mit der Hand gerollt werden. Sie sind mittels Förderwagens oder Kranes zu transportieren.

5.5. Sichern von Arbeitsgruben

- 5.5.1 Die Absturzkanten der Arbeitsgruben müssen mit einer Gefahrenkennzeichnung gekennzeichnet sein.
- 5.5.2 Für das Überschreiten von offenen Arbeitsgruben sind geeignete Übergangsbrücken in ausreichender Anzahl anzubringen. **Das Überspringen von offenen Arbeitsgruben ist untersagt.** Das Kuppeln von Fahrzeugen auf offenen Arbeitsgruben darf nur von Übergangsbrücken aus und im Stillstand der Fahrzeuge erfolgen.
- 5.5.3 Seitliche Arbeitsgruben und alle Arbeitsgruben im Freigelände müssen, wenn sie nicht benützt werden, abgedeckt oder abgeschränkt sein. Offene, nicht gesicherte Arbeitsgruben im Freien müssen bei schlechten Sichtverhältnissen dauernd beleuchtet sein.

6. Abschnitt

Koordination

6.1. Zuständigkeit für die Koordination

- 6.1.1 Die Federführung im Hinblick auf die Koordination zwischen zwei oder mehr Arbeitgebern obliegt grundsätzlich dem für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Eisenbahnunternehmen.
- 6.1.2 Übt in einer gemeinsam genutzten Arbeitsstätte kein Arbeitgeber die Funktion eines Infrastrukturbetreibers aus (z. B. gemeinsam genutztes Bürogebäude), obliegt die Federführung nach dem Prinzip der Überwiegendheit jenem Arbeitgeber mit den meisten ständig beschäftigten Arbeitnehmern in dieser Arbeitsstätte.

6.2. Grundlage der Koordination

Als Arbeitsgrundlage der koordinierten Evaluierung und Unterweisung sind die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente sowie die Unterlagen der Betriebsstellen heranzuziehen.

6.3. Durchführung der Koordination

- 6.3.1 Das federführende Eisenbahnunternehmen hat dafür zu sorgen, dass alle Betroffenen von der durchzuführenden Koordination Kenntnis erlangen. Alle Betroffenen sind zur Teilnahme an der Koordination verpflichtet.
- 6.3.2 Das Ergebnis der Koordination ist zu dokumentieren und aufzubewahren.

6.4. Aufzeigen von geplanten Änderungen

Jeder Arbeitgeber, der eine Änderung plant, die eine neuerliche Koordination erfordert, hat diesen Umstand vor Durchführung der Änderung dem federführenden Eisenbahnunternehmen nachweislich zur Kenntnis zu bringen.

KENNZEICHNUNG VON EINBAUTEN IM GLEISBEREICH

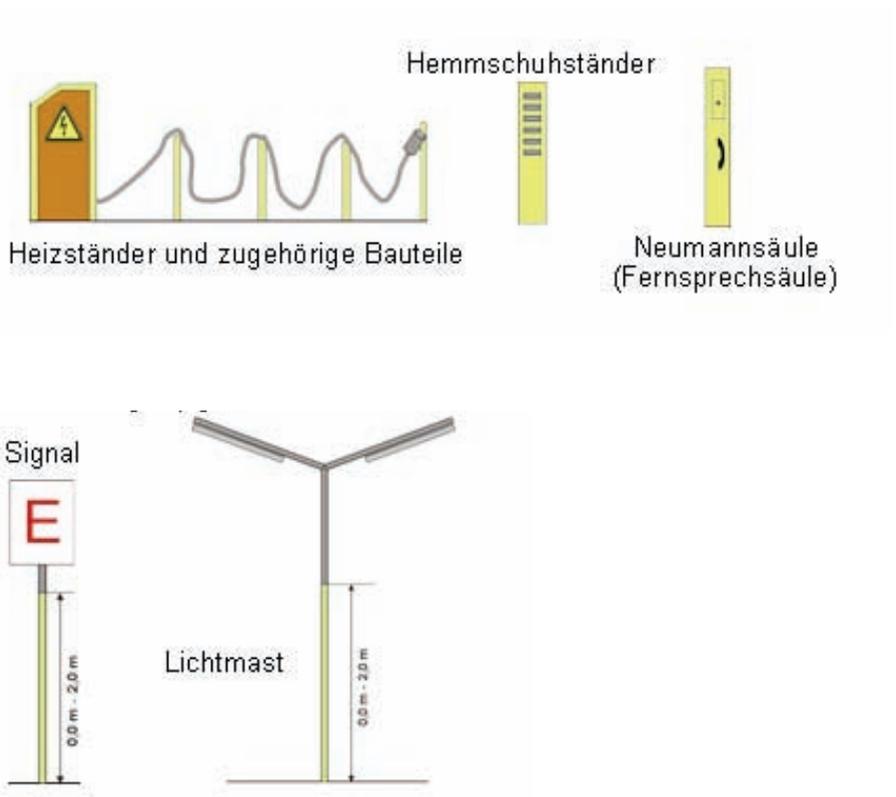
Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes sind bis zu einer Höhe von 3,5m über Schienenoberkante (SOK) **rot/weiß** zu kennzeichnen.

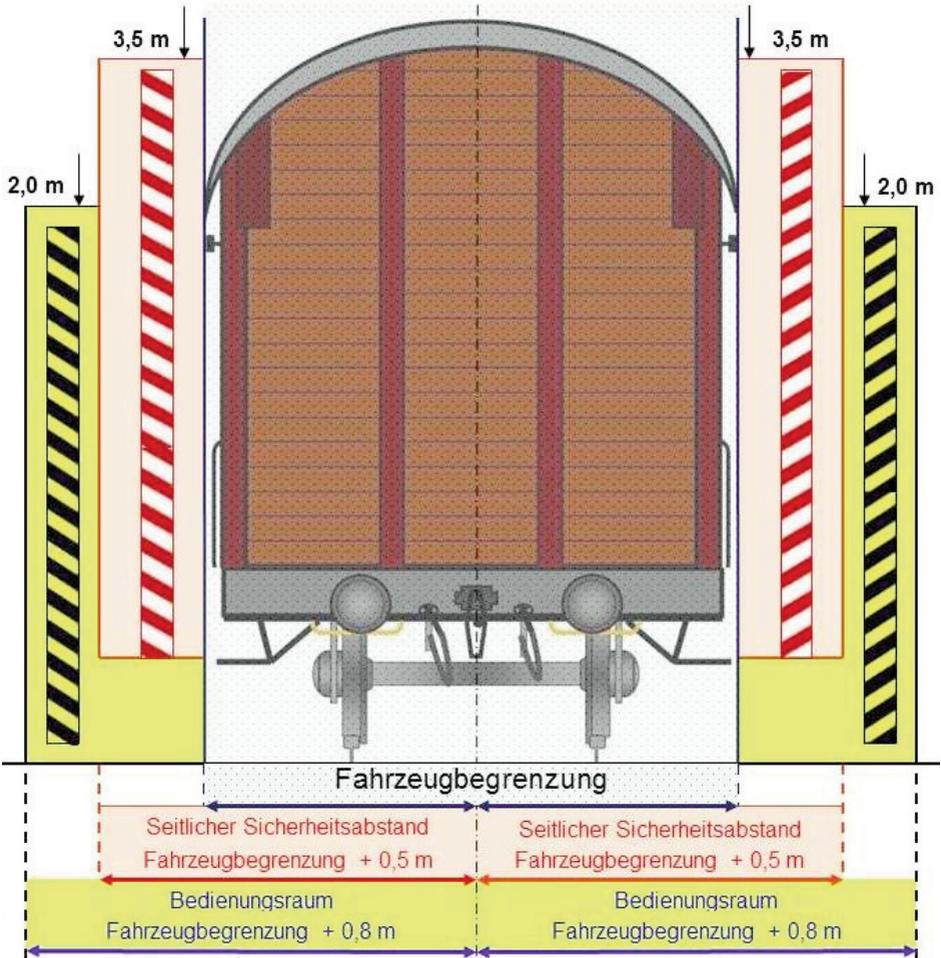
Einschränkungen des Bedienungsraumes sind bis 2,0m Höhe über Schienenoberkante (SOK) **schwarz/gelb** zu kennzeichnen.

Stolperstellen im Bedienungsraum sind **schwarz/gelb** zu kennzeichnen.

Die Streifen sind in einem Winkel von **etwa 45°** und **etwa gleich breit** anzubringen.

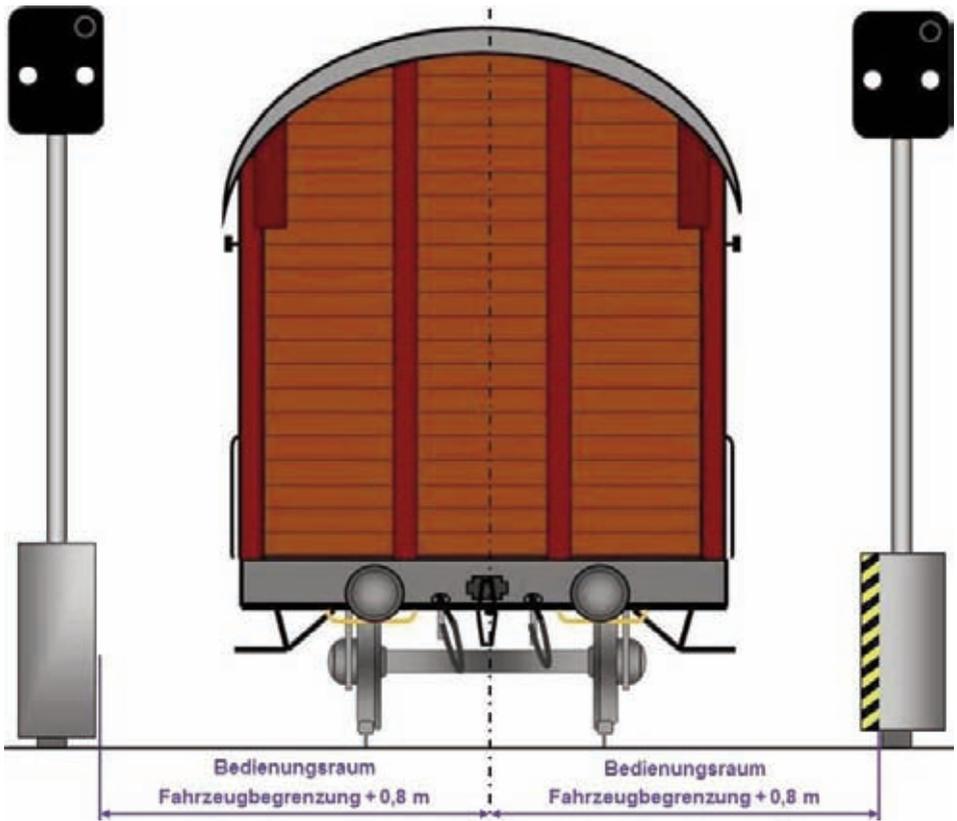
Schmale Einbauten im Bedienungsraum können **auch nur gelb** (statt schwarz/gelb) gekennzeichnet werden.



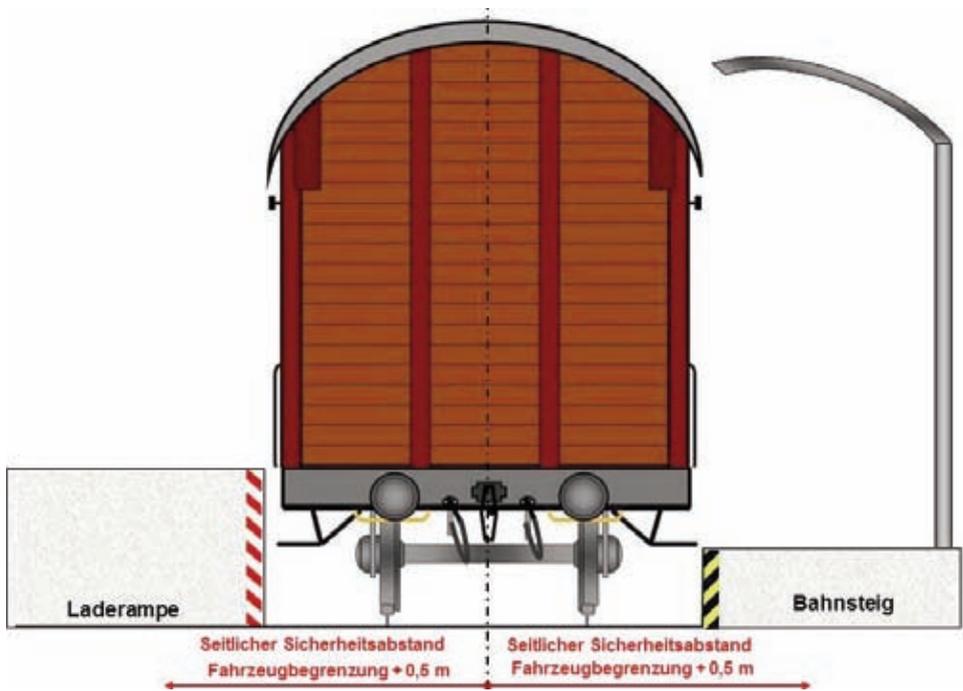




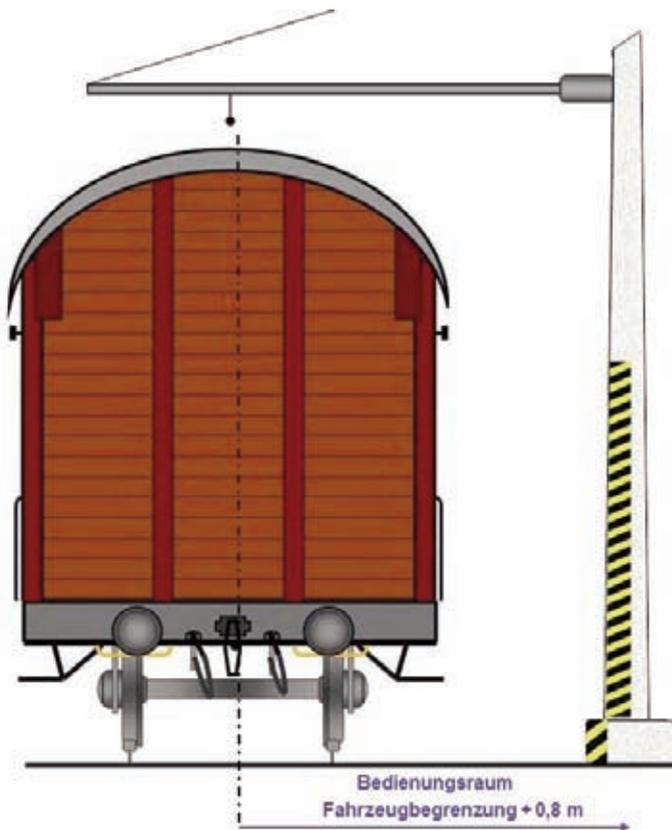
Stolperstellen im Bedienungsraum
sind **schwarz/gelb** zu kennzeichnen



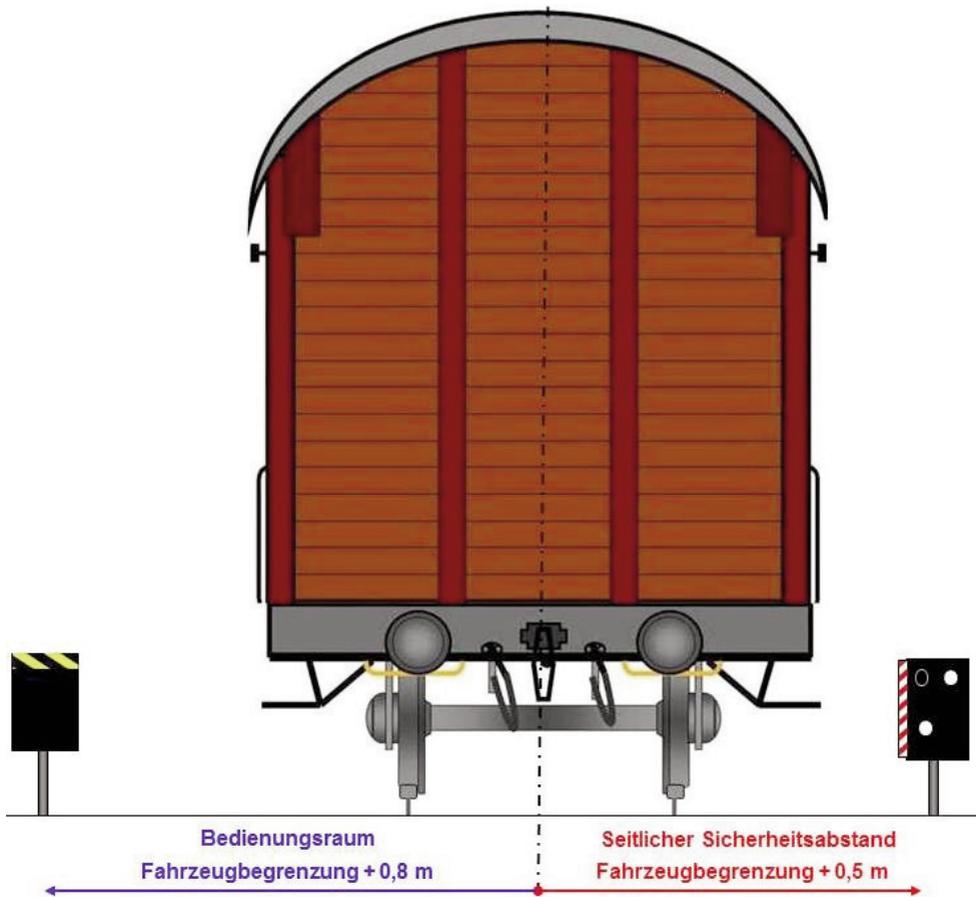
Einbauten im Bedienungsraum (z.B. Signalbeikästen)
sind **schwarz/gelb** zu kennzeichnen



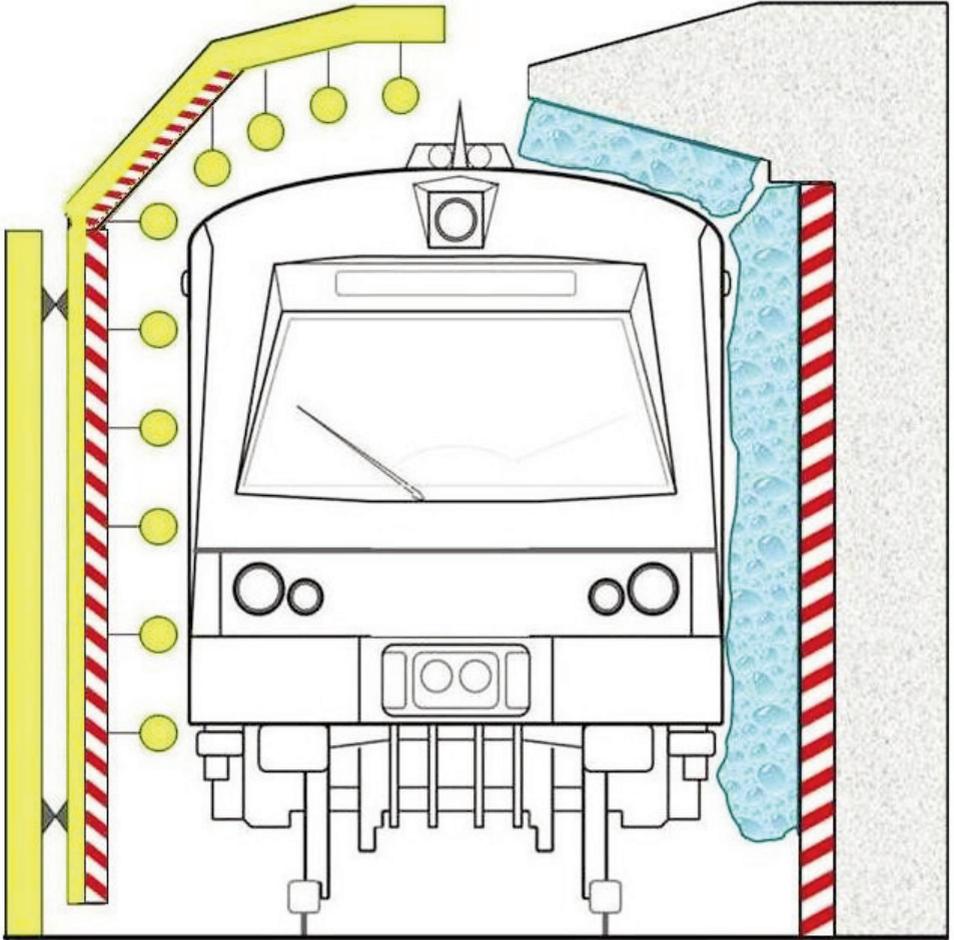
Laderampen sind an den Stirnseiten **rot/weiß**
 (Absturzkante: schwarz/gelb oder gelb)
Bahnsteige sind an den Stirnseiten **schwarz/gelb**
 zu kennzeichnen



Einbauten im Bedienungsraum (z.B. Fahrleitungsmast)
sind bis zu einer Höhe von 2,0 m über SOK
schwarz/gelb zu kennzeichnen



Zwergsignale im seitlichen Sicherheitsabstand sind rot/weiß zu kennzeichnen
Zwergsignale im Bedienungsraum sind schwarz/gelb zu kennzeichnen



Einbauten im seitlichen Sicherheitsabstand sind bis zu einer Höhe von 3,5 m über SOK **rot/weiß** zu kennzeichnen

Verkehrs-Arbeitsinspektorat

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz ist die zur **Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes in den Verkehrsbetrieben** berufene Behörde und hat dafür zu sorgen, daß der gesetzliche Schutz der ArbeitnehmerInnen in diesen Betrieben ausreichend gewährleistet wird. Der Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorats umfaßt die Bediensteten der Eisenbahnen, Straßenbahnen, Seilbahnen, Post- und Telekommunikationsunternehmen, Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und Schifffahrtsbetriebe sowie einiger Nebenbetriebe des Verkehrsbereiches.

Die gesetzlich vorgeschriebenen **Aufgaben** des Verkehrs-Arbeitsinspektorats umfassen insbesondere:

- **Kontrolle der Verkehrsunternehmen** hinsichtlich der Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften;
- **Beratung der ArbeitgeberInnen und ArbeitnehmerInnen** in allen für den Arbeitnehmerschutz relevanten Angelegenheiten;
- **Teilnahme an Verwaltungsverfahren** des Verkehrsbereiches in allen Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes;
- **Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes** durch legislative 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 und Arbeitnehmer können sich mit Fragen des Arbeitnehmerschutzes direkt an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wenden.

Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat,

Favoritenstraße 7,

A-1040 Wien

Tel.-Nr. (01) 711 00-2562 oder 2563 (Sekretariat)

Fax-Nr. (01) 71100-2574

eMail: reinhart.kuntner@bmask.gv.at oder

ruth.wedam@bmask.gv.at

Homepage VAI: www.arbeitsinspektion.gv.at/verkehr



Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau

Unfallversicherung für Eisenbahnbedienstete

Aufgaben

Die Aufgaben der gesetzlichen Unfallversicherung sind im Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz (ASVG) genau festgelegt:

- Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten
- Vorsorge für eine wirksame Erste-Hilfe-Leistung
- Unfallheilbehandlung
- Rehabilitation von Verletzten
- Entschädigung nach Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten
- sonstige Aufgaben im Bereich der arbeitsmedizinischen Betreuung der Versicherten

Service und Beratung:

Telefonische Anfragen:

öffentl. Festnetz: 050 2350-33820

Basa: (880) 2350 - 33820

Unfallverhütungsdienst u. Präventionszentrum:

öffentl. Festnetz: 050 2350 - 36234

Basa: (880) 2350 - 36234

Persönliche Vorsprache:

Wien 6

Linke Wienzeile 48-52

GBZ 1



Weitere VAEB-Informationsbroschüren zum Eisenbahnwesen:



Aktuelle Fassung der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) mit Erläuterungen aus dem Eisenbahnrecht und Arbeitnehmerschutzrecht



Vorlage für die Erstellung einer Betriebsvorschrift für Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb

Weitere VAEB-Informationsbroschüren zum Eisenbahnwesen:



Schwerpunktkonzept über die wichtigsten
Arbeitnehmerschutzbestimmungen
bei Eisenbahnfahrzeugen



Schwerpunktkonzept über die wichtigsten
Arbeitnehmerschutzbestimmungen
bei Eisenbahnanlagen

Dr. Reinhart KUNTNER, Dipl.-Ing. Hannes WAGLECHNER

Eisenbahnrecht

Der einzige vollständige Kommentar
zum gesamten österreichischen Eisenbahnrecht
(ÖGB-Verlag, Gesetze und Kommentare, Band 170)



Dieses Buch enthält:

- 1) Das **Eisenbahngesetz** (EisbG)
- 2) Das neu erlassene **Unfalluntersuchungsgesetz** (UUG) samt MeldeVO Eisenbahn
- 3) Das **Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz** (VAIG) samt AVO Verkehr
- 4) Die **Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung** (EisbAV)
- 5) Die neu erlassene **Eisenbahnbau- und -betriebsordnung** (EisbBBV)
- 6) **Durchführungsverordnungen** zu EisbG (EisbVO, EKVO, TFVO, SchLV, SCHIV, StrabVO, EBEV, Verordnungen über geringfügige Baumaßnahmen)
- 7) **Erläuternde Bemerkungen** zu allen Regelungen, Verweise auf **Regelungen des Eisenbahnrechts** und der Eisenbahnvorschriften, Verweise auf verwandte **Regelungen des Arbeitnehmerschutzes**, Verweise auf **Regelungen der Europäischen Union**
- 8) **Judikatur** (VwGH, VfGH, OGH)
- 9) **Literaturhinweise** zum Eisenbahnrecht und Arbeitnehmerschutzrecht

www.oegbverlag.at
Tel.-Nr. (Pichler Medienvertrieb): (01) 202 60 06-6830 (Fax 6880)

Impressum:

Medieninhaber und Herausgeber:
Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau
1060 Wien, Linke Wienzeile 48-52

Für den Inhalt verantwortlich: Dr. Reinhart Kuntner (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)

Redaktion & Layout: W. Meißner

Druck: SVD Büromanagement GmbH



Versicherungsanstalt
für Eisenbahnen und Bergbau

Hauptstelle WIEN:

1060 Wien, Linke Wienzeile 48-52

Geschäftsstelle GRAZ:

8010 Graz, Lessingstraße 20

Tel.: 05 02350-0, Basa: 880 2350-0 (österreichweit mit Vorwahl 880!)

Gesundheits- u. Betreuungszentrum WIEN

Linke Wienzeile 48-52, 1060 Wien

Telefon: 050 2350-0; BASA: (880) 2350-0

Gesundheits- u. Betreuungszentrum LINZ

Bahnhofplatz 3-6, 4020 Linz

Telefon: 050 2350-36900; BASA: 880 2350-36900

Gesundheits- u. Betreuungszentrum SALZBURG

Hauptbahnhof, Südtirolerplatz 1, 5020 Salzburg

Telefon: 050 2350-36700; BASA: 880 2350-36700

Gesundheits- u. Betreuungszentrum INNSBRUCK

Südtirolerplatz 3, 6020 Innsbruck

Telefon: 050 2350-36800; BASA: 880 2350-36800

Gesundheits- u. Betreuungszentrum GRAZ

Hauptbahnhof, Europaplatz 5, 8020 Graz

Telefon: 050 2350-36400; BASA: 880 2350-36400

Gesundheits- u. Betreuungszentrum VILLACH

Bahnhofplatz 1, 9500 Villach

Telefon: 050 2350-36600, BASA: 880 2350-36600

Außenstelle EISENERZ

Hammerplatz 1, 8790 Eisenerz

Telefon: 050 2350-36450