

# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

---

**Jahrgang 2006****Ausgegeben am 29. Dezember 2006****Teil II**

---

**536. Verordnung: Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – EisbAV**

---

**536. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Verordnung über den Schutz von ArbeitnehmerInnen im Bereich von Gleisen (Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – EisbAV) geändert wird**

Auf Grund der §§ 3, 4, 7, 20, 24, 60 und 66 in Verbindung mit § 132 Abs. 2 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 147/2006, wird verordnet:

Die Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Schutz von ArbeitnehmerInnen im Bereich von Gleisen (Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – EisbAV), BGBl. II Nr. 384/1999, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 505/2004, wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis wird nach § 26 eingefügt:

„§ 26a Sicherungsmaßnahmen im Tunnel“

2. § 8 Abs. 2 lautet:

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

3. § 8 Abs. 5 Z 1 lautet:

„1. In einem Abstand von höchstens 50 m und bei allen Rettungsnischen müssen Leuchten als Orientierungshilfe angebracht sein.“

4. Nach § 26 wird folgender § 26a eingefügt:

### „Sicherungsmaßnahmen im Tunnel

**§ 26a.** (1) Bei der Festlegung von Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Tunnel müssen Arbeitgeber sicherstellen, dass entweder Fahrten von Schienenfahrzeugen nicht zugelassen werden oder die Gleise im Tunnel vor Fahrten von Schienenfahrzeugen rechtzeitig geräumt sind.

(2) Grundsätzlich sind Fahrten von Schienenfahrzeugen bei Bauarbeiten im Tunnel in diesem Bereich nicht zulässig. Sofern die Voraussetzungen dafür gegeben sind, ist dies durch technische Maßnahmen sicherzustellen, ansonsten sind betriebliche Maßnahmen vorzusehen. Für Fahrten in Zusammenhang mit den Bauarbeiten sind die dafür erforderlichen zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen festzulegen.

(3) Sind Maßnahmen gemäß Abs. 2 nicht möglich, so ist durch technische Einrichtungen vorzusorgen, dass die Arbeitnehmer die Annäherung eines Schienenfahrzeuges rechtzeitig wahrnehmen und die Rettungsnischen rechtzeitig aufsuchen können. In diesem Fall ist die Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge auf höchstens 160 km/h zu beschränken.

(4) Sind Maßnahmen gemäß Abs. 2 nicht möglich und keine Rettungsnischen vorhanden, so ist durch technische Einrichtungen vorzusorgen, dass die Arbeitnehmer die Annäherung eines Schienenfahrzeuges rechtzeitig wahrnehmen und bereitgestellte Fahrzeuge oder andere mobile Einrichtungen zum Schutz der Arbeitnehmer (zB mobile Instandhaltungseinheit) rechtzeitig aufsuchen können. In diesem Fall ist die Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge auf höchstens 160 km/h zu beschränken.

(5) Sind Maßnahmen gemäß Abs. 2 bis Abs. 4 nicht möglich, so ist durch technische Einrichtungen vorzusorgen, dass die Arbeitnehmer die Annäherung eines Schienenfahrzeuges rechtzeitig wahrnehmen und rechtzeitig den Randweg (ebene Standfläche entlang der Tunnelwand) aufsuchen können. In diesem Fall ist die Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge zu beschränken

- a) bei zweigleisigen Tunneln bei einer Sperre des Arbeitsgleises und einem Aufenthalt des Arbeitnehmers auf dem Randweg des Arbeitsgleises auf 40 km/h,
  - b) bei eingleisigen Tunneln und einem Abstand zwischen Gleisachse und Tunnelwand von mindestens 2,5 m auf 10 km/h.
- (6) In eingleisigen Tunneln, in denen zwischen Gleisachse und Tunnelwand ein Abstand von mindestens 2,5 m nicht vorhanden ist, sind Maßnahmen gemäß Abs. 5 nicht zulässig.
- (7) Bei Arbeiten im Tunnel im Arbeitskorb im Bereich der Tunneldecke
- a) ist durch technische Einrichtungen vorzusorgen, dass die Arbeitnehmer die Annäherung eines Schienenfahrzeuges rechtzeitig wahrnehmen und die Arbeiten rechtzeitig einstellen können und
  - b) ist die Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge auf höchstens 80 km/h zu beschränken.“

**Gorbach**

