

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2019

Ausgegeben am 4. Juli 2019

Teil II

184. Verordnung: Änderung der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung - EisbAV

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

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

Die Verordnung über den Schutz von ArbeitnehmerInnen im Bereich von Gleisen (Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – EisbAV), BGBl. II Nr. 384/1999, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 215/2012, wird wie folgt geändert:

1. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach dem Eintrag zu § 25 folgender Eintrag eingefügt:*

„§ 25a. Grundsatzbestimmungen für Bauarbeiten“

2. *Im Inhaltsverzeichnis wird im Eintrag zu § 41a. die Wortfolge „Wartung von Arbeitsmitteln“ durch den Ausdruck „Wartungsbücher, Prüfbefunde“ ersetzt.*

3. *In § 1 wird als Abs. 6a eingefügt:*

„(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.“

4. *In § 1 wird als Abs. 9 angefügt:*

„(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 Vorschriften

- 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.“

5. *In § 4 Abs. 3 wird die Wortfolge „durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet“ durch die Wortfolge „durch gelbe oder gelb-orange Bodenmarkierungen gekennzeichnet“ ersetzt.*

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

„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.“

7. In § 23 Abs. 3 wird die Wortfolge „Einrichtung für die Versorgung von Atemluft“ durch die Wortfolge „Einrichtung für die Versorgung mit Atemluft“ ersetzt.

8. In § 24 wird als Abs. 2a eingefügt:

„(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.“

9. Nach § 25 wird folgender § 25a samt Überschrift eingefügt:

„Grundsatzbestimmungen für Bauarbeiten

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

10. § 26 und § 26a samt Überschriften lauten:

„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.

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

1. Grundsätzlich sind Fahrten von Schienenfahrzeugen bei Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen in diesem Bereich nicht zulässig. Durch technische Maßnahmen im Bereich der Baustelle ist vorzusorgen, dass die Gleise von Schienenfahrzeugen nicht befahren werden können.
2. Sind Maßnahmen gemäß Z 1 nicht möglich, so ist durch technische Abhängigkeiten sicherzustellen, dass die Arbeitnehmer/innen auf der Baustelle vor Zulassung der Fahrt eines Schienenfahrzeuges verständigt werden und die Fahrt erst nach erfolgter technischer Zustimmung der Baustelle zugelassen wird.
3. Sind Maßnahmen gemäß Z 1 und Z 2 nicht möglich, so ist durch betriebliche Abhängigkeiten mit technischer Unterstützung sicherzustellen, dass die Arbeitnehmer/innen auf der Baustelle vor Zulassung der Fahrt eines Schienenfahrzeuges verständigt werden und die Fahrt erst nach erfolgter betrieblicher Zustimmung der Baustelle zugelassen wird. Erforderlichenfalls sind zusätzlich organisatorische Maßnahmen, beispielsweise Sicherungsposten, oder betriebliche Maßnahmen, beispielsweise Langsamfahren, 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. 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.
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 Arbeitnehmer/innen rechtzeitig wahrgenommen wird. Erforderlichenfalls sind zusätzlich betriebliche Maßnahmen, beispielsweise Langsamfahren, vorzusehen.

Sicherungsmaßnahmen im Tunnel

§ 26a. (1) Bei der Festlegung der Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Tunnel müssen Arbeitgeber/innen sicherstellen, dass entweder Fahrten von Schienenfahrzeugen nicht zugelassen werden

oder die Gleise im Tunnel vor Fahrten von Schienenfahrzeugen rechtzeitig geräumt sind. Für Fahrten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten sind die dafür erforderlichen zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen festzulegen.

(2) Für Bauarbeiten im Tunnel sind die Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen nach Maßgabe der Vorgaben des § 26 Abs. 2 Z 1 bis Z 3 sowie Abs. 3 Z 1 festzulegen.

(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.

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

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

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.

(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

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.

(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.“

11. § 36 zweiter Satz entfällt.

12. § 37 Abs. 1 lautet:

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

13. Die Überschrift zu § 41a lautet:

„Wartungsbücher, Prüfbefunde“

14. Dem Text des § 41a wird die Paragraphenbezeichnung „(1)“ vorangestellt und folgender Abs. 2 angefügt:

„(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.“

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

„(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.“

16. Dem § 53 werden folgende Abs. 7 und 8 angefügt:

„(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 BGBI. II Nr. 184/2019 treten mit 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 BGBI. II Nr. 184/2019 treten mit 1. Jänner 2021 in Kraft.“

Zarfl

