



Arbeiten im Gefahrenraum und in der Nähe des Gefahrenraumes von Gleisen

Sicherheitsinformation der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt

Inhalt

Vorwort	2
Einleitung	3
Grundlagen	4
Begriffe aus dem Bahnbau	5
Notfall	6
Orientierung auf Bahnanlagen	7
Arbeitszeit	8
Grundregeln für das Verhalten auf Bahnanlagen	9
Begehen von Bahnanlagen	10
Schutzmaßnahmen	11
Gefahren durch elektrischen Strom im Bereich von Oberleitungen	12
Befahren von Behältern	14
Bauarbeiten im Tunnel	15
Bauarbeiten auf erhöhten Standorten	17
Kleingeräte im Bahnbau	18
Großmaschinen im Bahnbau	19
Bauarbeitenkoordinationsgesetz	20
Gesetzliche Grundlagen	20

Autor:

Ing. Norbert Hirsch, AUVA

Mit freundlicher Unterstützung

Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Plasser & Theurer, Linz
Strabag AG, DI (FH) Geppel
Österreichische Bundesbahnen

Sprachliche Gleichbehandlung:
Soweit personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Männer und Frauen in gleicher Weise

Vorwort

Die Gefährdungen bei Arbeiten im Gefahrenraum von Gleisen und deren Nahbereiche sind für bahnfremde Personen nicht eindeutig erkennbar.

Die Gefahren bei Arbeiten im Gefahrenraum von Gleisen und deren Nahbereichen gehen über die bekannten Baustellenrisiken, wie zum Beispiel Absturzgefahren, hinaus.

Dieser Leitfaden soll den Führungskräften der ausführenden Firmen eine Grundinformation über die besonderen Gefahren bei Arbeiten im Gefahrenraum von Gleisen und deren Nahbereiche bieten.

Der Leitfaden ersetzt nicht die Unterweisung der ausführenden Firmen durch den Bahnbetreiber gemäß der Koordinationsverpflichtung laut ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG).

Als gesetzliche Unfallversicherung ist die AUVA vorrangig bemüht, Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten zu verhüten. Dazu gehört die Beratung und Schulung von Arbeitnehmern und Arbeitgebern auf Basis der gesetzlichen Vorgaben und dem Stand der Technik.

Wer sich daran hält, arbeitet nicht nur sicher, sondern auch meist schneller und mit besserer Qualität.



Einleitung

Die Bahnbetreiber gehen immer öfter den Weg Neu-, Umbau- und Erhaltungsarbeiten an bahnfremde Firmen auszulagern. Zu nennen wären neben den Unterbau- und Oberbauarbeiten auch Arbeiten an der Oberleitungsanlage, die Schneeräumung, Reinigungsarbeiten sowie Felsräumtätigkeiten.

Mit diesem Leitfaden sollte den ausführenden Firmen eine Grundinformation bereitgestellt werden, um ein einheitliches Basiswissen zwischen Bahnbetreiber und Auftragnehmer zu schaffen. Damit soll verhindert werden, dass es zu gefährlichen Situationen kommt.

Der Bahnbetreiber hat die Verpflichtung vor Aufnahme der Arbeiten eine Unterweisung, bezogen auf die vorhandenen Betriebsgefahren, gemäß der Koordinationsverpflichtung laut ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG) vorzunehmen. Die Vorgaben des Sicherheits- und Gesundheitsschutzplanes sind im Zuge der Baustellenübergabe zu erläutern und eine verbindliche Erklärung ist abzugeben.

Durch eine entsprechende Planung und Ausführung kann sichergestellt werden, dass die Gesundheit der Arbeitnehmer erhalten bleibt und die Arbeiten fristgerecht fertig gestellt werden können.



Grundlagen

Für die Durchführung von Bauarbeiten ist das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz samt den zugehörigen Verordnungen, wie zum Beispiel die Bauarbeiterschutzverordnung (BauV), die Arbeitsmittelverordnung (AM-VO) einzuhalten.

Bei Arbeiten im Gefahrenraum und in der Nähe des Gefahrenraumes von Gleisen sind auch noch weitere eisenbahnspezifische Bestimmungen zu berücksichtigen. So regelt z.B. die EisenbahnarbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) die zu treffenden Schutzmaßnahmen bei Fahrten von Schienenfahrzeugen.

Weitere wichtige Grundlagen sind:

- Eisenbahngesetz (EisbG)
- Eisenbahnverordnung (EisbVO)
- Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisbBBV)
- Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz (VAIG)
- Elektroschutzverordnung (ESV)
- Dienstvorschriften der Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Betriebs- und Wartungsanleitungen

Die Arbeitgeber sind angehalten sich ständig über derzeit gültige gesetzliche Bestimmungen auf dem Laufenden zu halten.

Zu Fragen des Arbeitnehmerschutzes kann neben dem Unfallverhütungsdienst der AUVA auch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat beratend unterstützen.



Begriffe aus dem Bahnbau

Der Unterbau umfasst den Bereich unterhalb des Schotterbettes. Es gehören auch die Erdbauten (Dammschüttungen), Kunstbauten wie konstruktiver Ingenieurbau und Durchlässe dazu.

Beim Oberbau handelt es sich um die eigentliche Gleisanlage, bestehend aus Schienen und Schwellen samt der Bettung.

Bei elektrifizierten Strecken sind zusätzlich Masten und Oberleitung, auch Fahrleitung genannt, vorhanden.

Der Gefahrenraum ist in Abhängigkeit von der gefahrenen Höchstgeschwindigkeit jener Bereich, der bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges freizuhalten ist. Der daran anschließende Sicherheitsraum ist bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges aufzusuchen. Hier ist der gefahrlose Aufenthalt möglich.

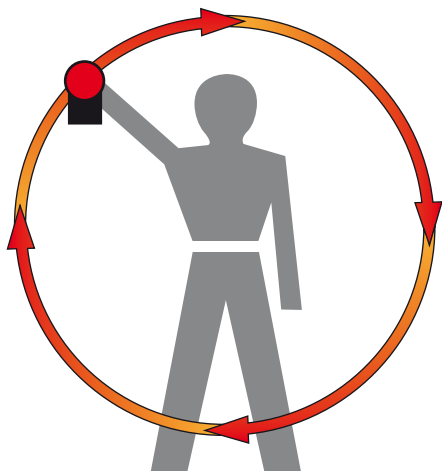
Im Tunnel sind besondere Maßnahmen notwendig.



Sicherheits-
Raum

Gefahrenraum

Sicherheits-
Raum



Notfall

Die Bahnbetreiber verfügen über betriebseigene Kommunikationseinrichtungen.

Für Notfälle, welche den Bahnbetrieb betreffen, gibt es regionale Notfallnummern, die primär für die Alarmierung zu verwenden sind.

Die betriebliche Notfallstelle kann sofort notwendige Betriebsanweisungen, wie z.B. Stromabschaltung und Anhaltung der Züge, treffen.



Wichtig:

Positionsangaben müssen über Streckenbezeichnung und Kilometerangabe erfolgen. Zusätzlich können natürlich auch die notwendigen Einsatzkräfte (Rettung, Feuerwehr, Polizei) über den Notruf, z.B. mit Handy, verständigt werden.

Das Notsignal zum Anhalten von Schienenfahrzeugen darf von Jedermann außerhalb des Gefahrenraumes gegeben werden:

Kreisförmiges Schwingen eines Gegenstandes (z.B. Kleidungsstück) oder eines Armes, bei Dunkelheit möglichst mit einer Lichtquelle mit Rotlicht.



Orientierung auf Bahnanlagen



Zur Bestimmung der Position ist die Kenntnis über die Kennzeichnung von Gleisanlagen unverzichtbar. Gleise haben grundsätzlich eine Gleisnummer und eine Kilometerangabe.

Um die Kommunikation zwischen Fahrdienstleitung und Baustelle zu erleichtern sind diese Angaben zu verwenden.



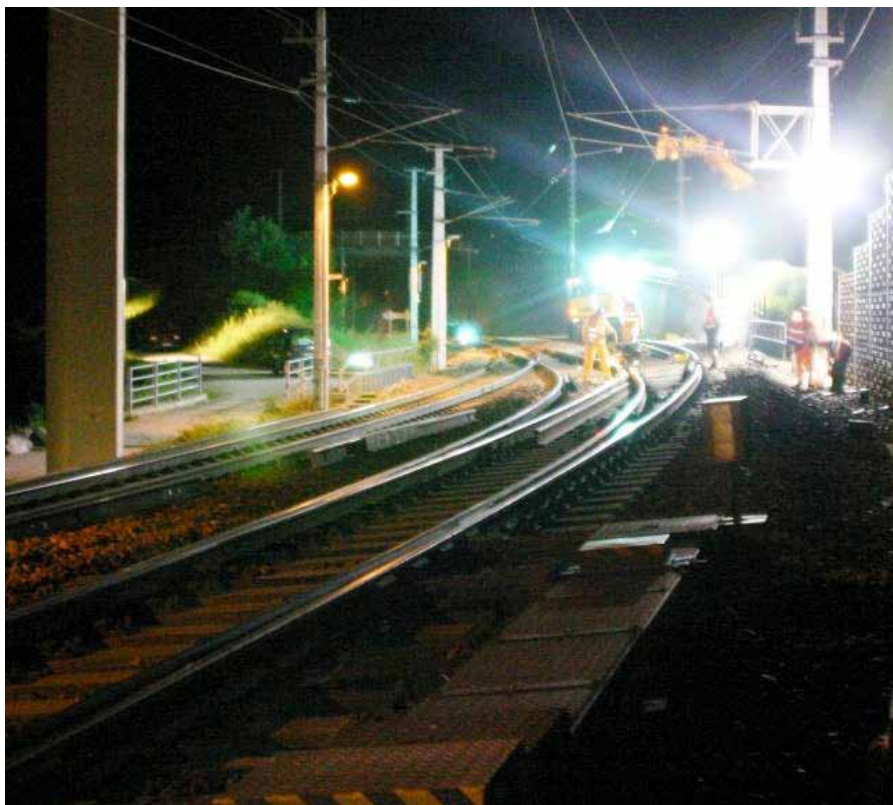
Auf Grund unterschiedlicher Kennzeichnung, je nach Bahnbetreiber, ist es erforderlich, sich diesbezüglich kundig zu machen.

Arbeitszeit

Für die Durchführung von Arbeiten ist das Arbeitszeitgesetz (AZG) sowie das Arbeitsruhegesetz (ARG) einzuhalten.

Ist es aus Gründen des öffentlichen Interesses (z. B. Verkehr, Energieversorgung) unbedingt notwendig am Wochenende Arbeiten durchzuführen, so muss dem zuständigen Arbeitsinspektorat Meldung erstattet werden. Auf die Einhaltung der Ersatzruhe ist in diesen Fällen besonders zu achten.

Für eine Kontrolle der Ersatzruhezeiten sind durch den Arbeitgeber Aufzeichnungen zu führen.



Grundregeln für das Verhalten auf Bahnanlagen

Anweisungen vom Bahnbetreiber:

Die Vertreter des Bahnbetreibers haben gegenüber den Mitarbeitern der ausführenden Firmen unter Bezug auf den Bahnbetrieb immer Weisungsbefugnis.

Werden durch Vertreter des Bahnbetreibers Anordnungen gegeben, ist diesen zwingend Folge zu leisten.

Bahnanlagen dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung und erfolgter Unterweisung des Bahnbetreibers betreten oder befahren werden. Das gleiche gilt auch für die Aufnahme von Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen und deren Nahbereichen.

Warnkleidung:

Werden Gleisanlagen betreten, so müssen alle Personen stets eine hochsichtbare Warnkleidung, welche die Anforderungen gemäß EN 471 erfüllt, tragen. Durch eine entsprechende Warnkleidung wird die Sichtbarkeit von Personen wesentlich erhöht. Die Triebfahrzeugführer von herannahenden Schienenfahrzeugen können gefährdete Personen frühzeitig erkennen und noch in ausreichendem Abstand Warnsignale abgeben.

Hierzu ist noch zu beachten, dass Schienenfahrzeuge, mit Ausnahme der Straßenbahnen, in der Regel nicht auf Sicht fahren. Dies ist nicht möglich, da Züge einen enorm langen Bremsweg haben. Dieser kann bis zu 1000 Meter lang sein. Daraus ergibt sich, dass eine Notbremsung meist zu spät erfolgt, um Unfälle zu verhindern.



Begehen von Bahnanlagen



Nicht alle Bereiche von Bahnanlagen sind direkt durch eine Begleitstraße erreichbar. Oftmals ist es erforderlich, sich über längere Wegstrecken entlang der Gleise zu bewegen. Hier muss darauf geachtet werden, dass der Gefahrenraum nicht zum Gehen

benutzt werden darf (Gehen im Gleis). Es ist der Sicherheitsraum zu benutzen.

Schnee, Nebel oder Streckenführung kann dazu führen, dass Schienenfahrzeuge „wie aus dem Nichts“ auftauchen. Man sollte sich nicht darauf verlassen, dass ein herannahendes Schienenfahrzeug ohnedies gehört wird. Das „Hören“ ist als Sicherungsmaßnahme in keinem Fall zulässig, da die Räumzeit nicht mehr ausreicht, um in den Sicherheitsraum zu treten.

Der Aufenthalt im Gefahrenraum ist auf ein erforderliches Mindestmaß zu beschränken und nur mit den erforderlichen Schutzmaßnahmen zulässig.

Beim Begehen von Bahnanlagen ist weiters darauf zu achten, dass es verboten ist unter Schienenfahrzeugen durchzukriechen bzw. diese an dafür nicht vorgesehenen Stellen zu überklettern. Durch ein Anfahren der Zuggarnitur kann es zu lebensbedrohlichen Situationen kommen.

Beim Queren von Gleisen vor oder hinter einem Schienenfahrzeug ist ausreichend Abstand zu halten, um nicht in den toten Winkel des Triebfahrzeugführers zu geraten.

Einer der häufigsten bewegten Bauteile ist im Bereich der Weiche die Zungenvorrichtung mit den Stellantrieben. Hier besteht Klemm- und Quetschgefahr.

Der Weichenstellantrieb erzeugt einen Anpressdruck, dem kein Sicherheitsschuh standhält. Das Betreten des Weichengestänges ist daher verboten. Bei Arbeiten an Weichen ist eine Sicherung gegen unbeabsichtigtes Umstellen anzubringen.



Schutzmaßnahmen

Die Schutzmaßnahmen werden vom Bahnbetreiber auf Grund der Evaluierung und der Koordination mit den anderen beteiligten Arbeitgebern festgelegt. Die Festlegung der Maßnahmen hat unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gefahrenverhütung gemäß ArbeitnehmerInnenschutzgesetz zu erfolgen.

- Vermeiden von Risiken
- Abschätzung nicht vermeidbarer Gefahren
- Gefahrenbekämpfung an der Quelle
- Berücksichtigung des Faktor „Mensch“
- Berücksichtigung des Standes der Technik
- Ausschaltung oder Verringerung von Gefahrenmomenten
- Planung der Gefahrenverhütung mit dem Ziel einer kohärenten Verknüpfung von Technik, Arbeitsorganisation, Arbeitsbedingungen, sozialen Beziehungen und Einfluss der Umwelt auf den Arbeitsplatz
- Vorrang des kollektiven Gefahrenschutzes vor individuellem Gefahrenschutz
- Erteilung geeigneter Anweisungen an die Arbeitnehmer
- Eine betriebliche Zusatzmaßnahme wie z.B. gefährdete Rotte

Die nachstehenden Schutzmaßnahmen sind auf Grund der durchzuführenden Arbeiten und der erforderlichen Arbeitszeit zu beurteilen und festzulegen. Der Bahnbetreiber hat das höchste angemessene Schutzziel zu wählen.

Diese sind in der Rangfolge:

- Keine Fahrten
- Eindringen in den Gefahrenraum durch eine technische Einrichtung wie Gleisabschränkungen, Schwenkbegrenzung bei Baggern zu verhindern
- Technische Absicherung durch eine automatische Warnanlage
- Absicherung durch Sicherungsposten
- eine betriebliche Maßnahme wie z.B. zusätzlich gefährdete Rotte

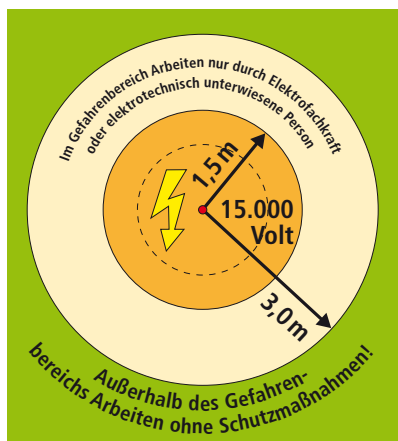
Durch die Verwendung von persönlicher Schutzausrüstung darf es nicht zu einer zusätzlichen Gefährdung kommen. So muss z.B. gewährleistet sein, dass bei Verwendung eines Gehörschutzes die Wahrnehmbarkeit von akustischen Warnsignalen gegeben sein muss.



Gefahren durch elektrischen Strom im Bereich von Oberleitungsanlagen

Sind Bahnstrecken elektrifiziert, so ist eine zusätzliche oftmals unterschätzte Gefahr für die Arbeiter gegeben – der elektrische Schlag (Elektrisierung). Unfälle mit Hochspannung enden oft tödlich.

Nicht nur durch eine direkte Berührung, sondern bereits bei Annäherung an unter Spannung stehende Teile kann es zu Stromüberschlägen kommen. Metallische Teile von Baumaschinen und Baustelleneinrichtungen können gefährliche Berührungsspannungen aufweisen (Induktionsspannung). Maßnahme zur Verhinderung von Gefährdungen: Schutzerdung bei metallisch leitenden Teilen. Die erforderlichen Schutzmaßnahmen sind im Einvernehmen mit dem Bahnbetreiber herzustellen.



Nachstehende Grundregeln sind bei Arbeiten in der Nähe von elektrischen Oberleitungsanlagen zu beachten:

- Oberleitungsanlagen sind immer als „unter Spannung stehend“ anzusehen
- Waggons oder Wagenladungen dürfen nicht bestiegen werden, wenn dadurch die Schutzabstände unterschritten werden
- Schutzabstände einhalten. Die Breite des Stromabnehmers bei Triebfahrzeugen berücksichtigen

- Technische Einrichtungen bei Geräten aktivieren (z. B. Hubbegrenzung und Schwenkbegrenzung)
- Fahrzeuge und Baumaschinen erforderlichenfalls erden – Festlegung erfolgt durch Bahnbetreiber, dies gilt auch bei Waggonverladung
- Leitende Teile im Nahbereich von unter Spannung stehenden Oberleitungsanlagen sind zu erden – Festlegung erfolgt durch Bahnbetreiber

Besondere Vorsicht ist geboten bei Arbeiten auf Dächern oder Masten. Dabei ist bei der Festlegung des Schutzabstandes auch der Stromabnehmer vorbeifahrender Triebfahrzeuge zu berücksichtigen.

Eine besondere Gefahr birgt das Hantieren mit langen, leitenden Teilen wie Leitern oder Messlatten. Auch bei Arbeiten mit Ladekränen, den Kippen von Ladeflächen oder dem Besteigen von Fahrzeugen muss darauf geachtet werden, dass der erforderliche Schutzabstand eingehalten wird.

Herabhängende und bodenberührende Leitungen sind in einem Umkreis von mindestens 20 m abzusperren und erforderlichenfalls zu bewachen. Es ist umgehend bei der betriebsführenden Stelle zu veranlassen: Die Abschaltung der Stromzufuhr sowie die Freischaltung und Erdung.



Befahren von Behältern

Was ist ein Behälter?

Unter einem Behälter versteht man enge Räume in denen der natürliche Austausch von Luft nicht gegeben ist. Im Bahnbereich gehören hierzu unter anderem:

- Kabelschächte
- Kanalschächte
- Kollektorgänge
- Hohlräume in Brücken
- unter Umständen Künetten
- ...

Welche Gefahren birgt ein Behälter?

- Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte von Arbeitsstoffkonzentrationen
- Vergiftungsgefahr
- Explosionsgefahr
- Erhebliche körperliche Belastung
- Absturzgefahr
- Erschwerte Rettungsmöglichkeit auf Grund enger Einstiegsöffnungen
- ...

Was ist ein Befahren?

Damit ist nicht nur das „Fahren“ sondern auch das Einsteigen oder Begehen gemeint.

Für das Befahren von Behältern sind besondere vorbereitende Maßnahmen erforderlich. Detaillierte Informationen hierzu finden sie in unserem Merkblatt M 327 Behälter.



Bauarbeiten im Tunnel

Bauarbeiten im Tunnel bergen eine zusätzliche Gefahr. Das Räumen des Gefahrenraumes bedarf mehr Zeit als auf der freien Strecke.

Eine Sperre des Arbeitsbereiches Tunnel ist anzustreben. Ist dies nicht möglich, so muss der Bahnbetreiber mit den ausführenden Firmen weitere Maßnahmen für die Sicherheit der Arbeitnehmer festlegen. Diese können sein:

- Rechtzeitige technische Warnung der Arbeitnehmer zum Erreichen eines festgelegten, gesicherten Bereiches (z. B. Rettungsniische)
- Bereitgestellte Fahrzeuge zum Schutz der Arbeitnehmer (z. B. mobile Instandhaltungseinheit)
- Geschwindigkeitsbeschränkungen der vorbeifahrenden Schienenfahrzeuge

Aufgrund von Maschinenabgasen ist auf die Luftqualität zu achten. Eventuell ist eine Belüftung des Tunnels erforderlich.

Ab einer Tunnellänge von 1000 m muss auf jedem Schienenfahrzeug mindestens eine Fluchthaube vorhanden sein. Dies gilt auch für schienegebundene Baufahrzeuge und dergleichen.

Es sind die gemäß Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan bzw. Evaluierung festgelegten Schutzmaßnahmen unbedingt einzuhalten.



Diese können sein:

- Technische Tunnelausrüstung
- Beleuchtung
- Belüftung
- Schadstoffarme Fahrzeuge und Geräte mit Partikelfilter sind zu verwenden. In Neubautunnels und adaptierten Bestandstunnels sind primär elektrische Geräte zu verwenden (alle 150m Elektroverteiler mit geeigneten Anschlüssen).
- Verbindung nach außen (Telefon, Funk)
- Brandschutz
- Erste Löschhilfe
- Persönliche Schutzausrüstung
- Schutzhelm
- Staubschutz
- Gehörschutz
- Schadstoffmessungen
- Vorkehrungen zur Selbstrettung



Bauarbeiten auf erhöhten Standplätzen

Werden Bauarbeiten z. B. auf Brückenbauwerken durchgeführt, so ist besonderes Augenmerk auf die Sicherung gegen Absturz zu legen. Die zulässigen Höhen für ein Arbeiten ohne Sicherungsmaßnahmen sind in der Bauarbeiterschutzverordnung im § 7 geregelt. Weiterfolgend findet man darin die erforderlichen Schutzmaßnahmen.

Bei Bauarbeiten im Allgemeinen liegt Absturzgefahr bei einer Absturzhöhe ab 2m vor, bei Arbeiten an oder über einem Gewässer immer.

Primär muss eine technische Maßnahme wie z. B. ein Geländer oder ein Auffangnetz als höchstes Schutzziel angestrebt werden. Ist dies nicht möglich, so sind sämtliche Personen im absturzgefährdeten Bereich mit persönlicher Schutzausrüstung gegen Absturz zu sichern. Diese Bereiche mit Absturzgefahr sind eindeutig zu kennzeichnen.

Wissenswertes zu diesem Thema finden Sie im Leitfaden „Höhenarbeit am Seil“ der AUVA.

Eine besondere Gefahr können Arbeiten an oder über Gewässern darstellen, da Bahnlinien oftmals entlang von Flüssen führen. Ist keinerlei Sicherung, wie ein Geländer auf einer Ufermauer vorhanden, sind vorrangige Maßnahmen wie eine Gerüstung zu treffen. Personen müssen vor einem Sturz in das Gewässer gesichert werden.

Wenn es in Abhängigkeit von der örtlichen Gefahrensituation erforderlich ist, so müssen Rettungsboote, Auftriebshilfen, Wurfleinen etc. am Arbeitsplatz zur Verwendung bereitgehalten werden.



Achtung: Böschungen mit einem Winkel steiler als 45° stellen eine Absturzgefahr dar.



Kleingeräte im Bahnbau



Für händische Erhaltungsarbeiten werden motorisch betriebene Kleingeräte verwendet. Je nach Alter dieser Geräte entstehen dabei mehr oder weniger starke Emissionen (Lärm, Abgase), die auch andere Arbeitnehmer gefährden können. Daher sollte, soweit möglich, auf elektrisch betriebene Geräte zurückgegriffen werden. In Neubautunnels und adaptierten Bestandstunnels sind primär elektrische Geräte zu verwenden (alle 150 m Elektroverteiler mit geeigneten Anschlüsse).

Es sollte stets anhand der Betriebsanleitung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten eine entsprechende Maßnahme zur Beseitigung der Gefährdung festgelegt werden (zum Beispiel Gehörschutz, Belüftung, usw.). Besonders wichtig ist auch die regelmäßige Wartung und Instandhaltung der Geräte. Idealerweise sollte eine mobile Instandhaltungseinheit verwendet werden. Diese erfüllt das höchste Schutzziel und Arbeitnehmer werden durch Zugfahrten am Nachbargleis nicht gefährdet.

Dadurch können Maßnahmen wie Reduzierung der Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Züge, automatische Warnanlagen, Sicherungsposten etc. entfallen.

Einige der Kleingeräte sind:

- Eindrehrmaschine
- Schwellenbohrmaschine
- Schienentrennschleifer
- Handstopfgeräte
- ...



Großmaschinen im Bahnbau

Um die Dauer der Gleissperren und somit die Beeinträchtigung des Betriebes durch Baustellen möglichst gering zu halten, werden immer öfter Großgeräte im Bahnbau eingesetzt. Die können oftmals in einem Arbeitszyklus mehrere Arbeitsschritte durchführen.

So gibt es z.B. Geräte, eigentlich ganze Züge, die Aushubarbeiten vornehmen, anschließend einen neuen Unterbau herstellen und darauffolgend ein neues Gleis verlegen. Abschließend ist es nur noch erforderlich das Gleis einzuschartern und mittels sogenannten Stopfmaschinen in die Endlage zu bringen. Gleisgebundene Baumaschinen müssen nicht nur der Maschinensicherungsverordnung entsprechen, darüber hinaus ist z.B. auch die EN 14033 Teil 1 bis 3 zu berücksichtigen.

Es gibt wie bei allen Baumaschinen einige Grundregeln für den Betrieb:

- ein Übersteigen ist nur an dafür vorgesehenen Stellen zulässig
- das Überklettern und Unterkriechen ist verboten
- entsprechend der Lärmbelastung ist im Nahbereich ein Gehörschutz zu verwenden (auch durch Aufsichtspersonen!)
- Hände weg! Es gibt immer wieder Bereiche, an denen unvermutet Quetschgefahr besteht.
- den Anweisungen des Maschinenpersonals ist Folge zu leisten
- der Bereich zwischen Maschine und Betriebsgleis ist zu meiden

Bauarbeitenkoordinationsgesetz:



Bei Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen und deren Nahbereichen durch bahnfremde Firmen ist in der Regel gemäß Bauarbeitenkoordinationsgesetz (BauKG) ein Planungs- und Baustellenkoordinator sowie Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan notwendig.

Als Information steht Ihnen hierfür das Merkblatt M200 Koordination von Bauarbeiten zur Verfügung.

Gesetzliche Grundlagen

Dieser Leitfaden wurde auf den nachstehenden gesetzlichen Grundlagen mit Stand 01.01.2010 erstellt.

- Eisenbahn- ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)
- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)
- Bauarbeiterschutzverordnung (BauV)
- Bauarbeitenkoordinationsgesetz (BauKG)
- Arbeitsmittelverordnung (AM-VO)
- Verordnung Lärm und Vibrationen (VOLV)
- Verordnung über die Gesundheitsüberwachung am Arbeitsplatz 2008 (VGÜ)
- Arbeitszeitgesetz (AZG) und Arbeitsruhegesetz (ARG)
- Kinder- und Jugendbeschäftigungsgesetz (KJBG)
- Fachkenntnisnachweis-Verordnung (FK-V)

Neben der AUVA bieten auch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau und das Verkehrs-Arbeitsinspektorat Informationen auf deren Homepages an.

www.vaeb.at

www.bmvit.gv.at/verkehr/vai/

Arbeiten im Gefahrenraum und in der Nähe des Gefahrenraumes von Gleisen

Bitte wenden Sie sich in allen Fragen des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit bei der Arbeit an den Unfallverhütungsdienst der für Sie zuständigen Landesstelle:

Wien, Niederösterreich und Burgenland:

UVD der Landesstelle Wien
Webergasse 4
1200 Wien
Telefon +43 1 331 33-252

UVD der Außenstelle St. Pölten
Kremser Landstraße 8
3100 St. Pölten
Telefon +43 2742 25 89 50-0

UVD der Außenstelle Oberwart
Hauptplatz 11
7400 Oberwart
Telefon +43 3352 353 56-300

Steiermark und Kärnten:

UVD der Landesstelle Graz
Göstinger Straße 26
8020 Graz
Telefon +43 316 505-2604

UVD der Außenstelle Klagenfurt
Waidmannsdorfer Straße 35
9020 Klagenfurt am Wörthersee
Telefon +43 463 58 90-5000

Oberösterreich:

UVD der Landesstelle Linz
Garnisonstraße 5
4017 Linz
Telefon +43 732 23 33-8405

Salzburg, Tirol und Vorarlberg:

UVD der Landesstelle Salzburg
Dr.-Franz-Rehrl-Platz 5
5010 Salzburg
Telefon +43 662 21 20-4442

UVD der Außenstelle Innsbruck
Ing.-Eitzel-Straße 17
6020 Innsbruck
Telefon +43 512 520 56-0

UVD der Außenstelle Dornbirn
Eisengasse 12
6850 Dornbirn
Telefon +43 5572 269 42-21

Medieninhaber und Hersteller:

Allgemeine Unfallversicherungsanstalt, Adalbert-Stifter-Straße 65, 1200 Wien

Verlags- und Herstellungsort: Wien

Arbeiten im Gefahrenraum und in der Nähe des Gefahrenraumes von Gleisen

Bitte wenden Sie sich in allen Fragen des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit bei der Arbeit an den Unfallverhütungsdienst der für Sie zuständigen Landesstelle:

Wien, Niederösterreich und Burgenland:

UVD der Landesstelle Wien
Webergasse 4
1200 Wien
Telefon +43 1 331 33-252

UVD der Außenstelle St. Pölten
Kremser Landstraße 8
3100 St. Pölten
Telefon +43 2742 25 89 50-0

UVD der Außenstelle Oberwart
Hauptplatz 11
7400 Oberwart
Telefon +43 3352 353 56-300

Steiermark und Kärnten:

UVD der Landesstelle Graz
Göstinger Straße 26
8020 Graz
Telefon +43 316 505-2604

UVD der Außenstelle Klagenfurt
Waidmannsdorfer Straße 35
9020 Klagenfurt am Wörthersee
Telefon +43 463 58 90-5000

Oberösterreich:

UVD der Landesstelle Linz
Garnisonstraße 5
4017 Linz
Telefon +43 732 23 33-8405

Salzburg, Tirol und Vorarlberg:

UVD der Landesstelle Salzburg
Dr.-Franz-Rehrl-Platz 5
5010 Salzburg
Telefon +43 662 21 20-4442

UVD der Außenstelle Innsbruck
Ing.-Eitzel-Straße 17
6020 Innsbruck
Telefon +43 512 520 56-0

UVD der Außenstelle Dornbirn
Eisengasse 12
6850 Dornbirn
Telefon +43 5572 269 42-21

Medieninhaber und Hersteller:

Allgemeine Unfallversicherungsanstalt, Adalbert-Stifter-Straße 65, 1200 Wien
Verlags- und Herstellungsort: Wien



Arbeiten im Gefahrenraum und in der Nähe des Gefahrenraumes von Gleisen

Sicherheitsinformation der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt