

Wiener Lokalbahnen GmbH
Hauptabteilung Infrastruktur
Gemäß §§42 und 43 EisbG

Merkblatt Arbeitsübereinkommen

Dieses Merkblatt dient der Information für Bauarbeiten Bahnfremder (Bauwerber / Dritter) in der Nähe von Eisenbahnanlagen der Wiener Lokalbahnen GmbH.

Unter Bauarbeiten wird im Weiteren folgendes zusammengefasst: Bauarbeiten, Bauvorhaben, Bautätigkeiten, Arbeiten, Vorhaben und sonstige Maßnahmen.

Bauarbeiten im Bereich von Gleisen werden durch den Dienstbehelf [DB 601.02](#) "Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen bei Privatbahnen" (vgl. Merkheft R21 des Verkehrsarbeitsinspektorates) im Besonderen geregelt

Wenn Bauarbeiten in der Nähe des Gefahrenraumes von Gleisen durchgeführt werden und die Möglichkeit des Eindringens in den Gefahrenraum des Gleises oder Gefahrenbereich von Oberleitungsanlagen besteht, ist auf Seiten der Wiener Lokalbahnen GmbH ein **Arbeitsübereinkommen** und eine **Betriebs- und Bauanweisung** (kurz BETRA genannt) abzuschließen bzw. zu erstellen, welche eine Vorlaufzeit von mindestens 8 Wochen vor geplantem Arbeitsbeginn erfordert. Bei größeren Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb können längere Vorlaufzeiten erforderlich werden. In derartigen Fällen ist vor Baubeginn und bei Abänderung betrieblicher Maßnahmen zwingend ein Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers erforderlich (gemäß § 108 (2) BauV)

1 Betreten von Eisenbahnanlagen

Das Betreten von Eisenbahnanlagen der WLB, mit Ausnahme von hierfür bestimmten Stellen (z.B.: Bahnsteige, Zu- und Abgänge, Warteräume, Parkplätze, ...) ist gemäß §47 Eisenbahngesetz (EisbG) i.d.g.F. **nur unter Auflagen gestattet**. Des Weiteren regelt die Verordnung der BundesministerIn für Verkehr, Innovation und Technologie über den Schutz von Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen (Eisenbahnschutzvorschriften – EisbSV) das Verhalten innerhalb von Eisenbahnanlagen.

Besondere Erlaubnis zum Betreten von Eisenbahnanlagen (EisbSV):

§ 4. (1) Ein Eisenbahnunternehmen darf Erlaubniskarten zum Betreten von Eisenbahnanlagen nur Personen ausstellen, die die für Eisenbahnbedienstete erforderliche Ausbildungen für das Betreten von Gefahrenräumen nachweislich abgeschlossen haben.

(2) Inhaber von Erlaubniskarten haben beim Betreten von Eisenbahnanlagen zu beachten:

- 1. sofern vorhanden, sind ausschließlich die gemäß den örtlichen Richtlinien ausgewiesenen innerbetrieblichen Verkehrswege, die dazu dienen, Gebäude, Betriebsanlagen oder Arbeitsplätze sicher zu erreichen, zu benützen;*
- 2. der Gefahrenraum von Gleisen darf nur in unabdingbaren Fällen betreten werden;*
- 3. zur besseren Erkennbarkeit ist eine geeignete, der Bestimmung des § 102 Abs. 10 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 116/2010, entsprechende Warnkleidung mit weiß retroreflektierenden Streifen zu tragen.*

Erlaubniskarten für planbare Arbeiten sind bei den Wiener Lokalbahnen GmbH, Abteilung Betrieb Badner Bahn unter der E-Mailadresse wlb.bbi@wlb.at erhältlich. Zur Beantragung einer Erlaubniskarte sind aktuelle Schulungsnachweise über das „Verhalten im Bereich von Gleisen“ (Betriebsdienst - §23 EisEPV) zu übermitteln. Bei Vorliegen der Voraussetzungen gem. §4 (10) EisbSV kann eine Erlaubniskarte ausgestellt werden. Bei fehlenden Schulungen kann eine Anmeldung zu dieser erforderlichen Schulung unter vorstehender E-Mailadresse durchgeführt werden.

1.1 Arbeiten im bzw. in der Nähe des Gefahrenraums von Gleisen

Der Bauwerber bzw. dessen beauftragte Baufirma hat vor Aufnahme der Arbeiten dafür zu sorgen, dass allen auf der Baustelle beschäftigten Personen nachweislich die „Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz für Privatbahnen“ ([PB 40](#), vgl. Merkheft R21 des Verkehrsarbeitsinspektorates) unterwiesen worden sind.

Unterweisungen von Arbeitnehmern, die durch eine Aufsichtsperson nach §4 BauV der Baufirma unterwiesen wurden, sind nachweislich (Name, Unterschrift) durchzuführen und an wlb.bbi@wlb.at zu übermitteln.

1.1.1 Sicherungsmaßnahmen

Alle Arbeiten im Gefährdungsbereich der Eisenbahn, dies beinhaltet auch die Aufstellung von Kranen, Hebezeugen, Bagger, Antennen und der Gleichen, dürfen erst nach Herstellung des Einvernehmens mit der Wiener Lokalbahnen GmbH, Hauptabteilung Infrastruktur erfolgen. In Abhängigkeit der Arbeitsdurchführung kann die Festlegung von Sicherungsmaßnahmen durch die WLB-Infrastruktur erforderlich sein. (Vorlaufzeiten unter "Termine")

Für alle Arbeiten in der Nähe des Gefahrenraums von Gleisen sind geeignete Maßnahmen zu treffen, dass ein Eindringen von Arbeitnehmern, Maschinen, Gegenständen und Werkzeugen verhindert wird (Absperrung, Einzäunung, Dreh- und Schwenkbegrenzung).

Den Anordnungen der von der WLB-Infrastruktur mit der betrieblichen und technischen Absicherung der Baustelle betrauten Personen bzw. der Sicherheitsaufsicht oder des örtlich betrieblichen Koordinators ist unverzüglich nachzukommen.

Die Standsicherheit von Kranen (Lagerkonfiguration) muss auch bei außergewöhnlichen Ereignissen (z.B. Sturm) gewährleistet sein.

Die Festlegung von Sicherungsmaßnahmen ist bei der WLB-Infrastruktur rechtzeitig anzusuchen und im Zuge eines Bauüberkommens zu vereinbaren. Sofern erforderliche Sicherungsmaßnahmen nicht fristgerecht gesetzt werden können, müssen alle Arbeiten im Nahbereich der Eisenbahn sowie das Betreten von Eisenbahnanlagen unterbleiben. Die WLB-Infrastruktur haftet für keine daraus entstehenden Schäden, gleich welcher Art. (Vorlaufzeiten unter "Termine")

Um die Betriebsqualität der Eisenbahn aufrechterhalten zu können sind geplante Maßnahmen (Entstörung, Inspektion, Instandhaltung, Bau) mit den Erfordernissen der Baustellenabwicklung abzustimmen. Die Bauführung hat sich jedenfalls diesen Erfordernissen anzupassen.

Bei Gefahr für den Betrieb und den Bestand der Eisenbahnanlagen sowie in Fällen betrieblich notwendiger und unaufschiebbarer Arbeiten der WLB-Infrastruktur bzw. in deren Auftrag tätigen Firmen ist den Anordnungen des Aufsichtsorgans des Bahnbetreibers, der von der WLB-Infrastruktur mit der betrieblichen und technischen Absicherung der Baustelle betrauten Personen bzw. der Sicherheitsaufsicht Folge zu leisten. Die WLB-Infrastruktur bzw. in deren Auftrag tätige Firmen haften für einen daraus entstandenen Schaden – gleich welcher Art – nicht.

Hinweis:

Die Festlegung von Sicherungsmaßnahmen durch die WLB-Infrastruktur ist bei Arbeiten im Gefahrenraum der Gleise bzw. auf Eisenbahnanlagen gem. ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG), Bauarbeiterschutz-Verordnung (Bau-V) und Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) erforderlich.

Alle Arbeitsstellen sind so abzusichern, dass Unbefugten der Zutritt verwehrt wird.

Während der Bauarbeiten darf die Betriebssicherheit und die Betriebsabwicklung des Eisenbahnbetriebes in keiner Weise beeinträchtigt werden.

Die Wirksamkeit der Bahnsignale darf nicht beeinträchtigt werden. Die Verwendung farbigen Lichtes und farbiger Laser sind verboten. Beim Einsatz von Laser wird auf die Bestimmungen der Verordnung optische Strahlung (VOPST) hingewiesen, es darf zu keinen Auswirkungen auf den Bahnbetrieb kommen.

Während des Bahnbetriebes ist eine allenfalls notwendige Beleuchtung der Baustelle so einzurichten, dass die zur sicheren Betriebsabwicklung erforderliche Sicht vorhanden ist und eine Blendung von Zugmannschaften, Vershubbbediensteten und anderen vor Ort tätigen Betriebsbediensteten ausgeschlossen ist.

Aufgestellte Signale dürfen weder versetzt noch umgelegt werden. Die freie Sicht auf Signale darf nicht beeinträchtigt werden.

Bei Eisenbahnkreuzungen sind die Sichträume freizuhalten. Ebenfalls ist ein temporäres Verstellen der Sicht für Straßenverkehrsteilnehmer auf Signalgeber der Eisenbahnkreuzung, wie zum Beispiel Schranken, Lichtsignale und dgl. verboten. Baustellen im Straßenbereich sind nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung in letztgültiger Fassung abzusichern und mit den erforderlichen Verkehrszeichen zu versehen.

Erforderliche Freischaltungen von Bahnstromanlagen sind bei der WLB-Infrastruktur zu beantragen. (Vorlaufzeiten unter "Termine")

Die Standsicherheit der Oberleitungs- und Signalmaste muss bei Grabarbeiten in deren Nähe jederzeit gewährleistet sein. Erforderlichenfalls ist durch einen Ziviltechniker ein entsprechender Nachweis zu erbringen.

Lagerungen sind maximal bis zur Grenze des mit der WLB-Infrastruktur festgelegten Sicherheitsabstandes zulässig und ist in einem Arbeitsübereinkommen zu vereinbaren.

Offene Baugruben auf Bahngrund sind sicher gegen Unfallgefahren zu schützen. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der Bahngrund wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu bringen.

Alle erforderlichen und vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Abgrenzungen sind vom Bauwerber auf dessen Kosten zu veranlassen, instand zu halten und zu beseitigen. An den Abgrenzungen sind durch den Bauwerber gem. Kennzeichnungsverordnung BGBl II Nr. 101/1997 (KennV) das Verbotsschild „Zutritt für Unbefugte verboten“ im erforderlichen Ausmaß und so anzubringen, dass diese von Allen gesehen werden können.

1.1.2 Kräne oder sonstige Baumaschinen mit Dreh- und Schwenkbetrieb

Das Überfahren des Gefahrenraumes von Gleisen (siehe Abbildung 1) oder Gefahrenbereiches von Oberleitungsanlagen (siehe Abbildung 2) mit Lasten oder Drohnen ist grundsätzlich verboten (gemäß §43 EibG). Arbeiten mit Baumaschinen, die durch einen Dreh- bzw. Schwenkbetrieb für ihren üblichen Arbeitseinsatz für Fahrten auf benachbarten Gleisen eine Gefährdung auslösen können, sind mittels Dreh- und Schwenkbegrenzung durchzuführen. Der genehmigte Schwenkbereich ist im Zuge eines Arbeitsübereinkommens zu definieren – eine Darstellung des genehmigten Schwenkbereichs ist im Zuge der Ausführung so anzubringen, dass das Bedienpersonal der/des Krane/s diese leicht wahrnehmen kann.

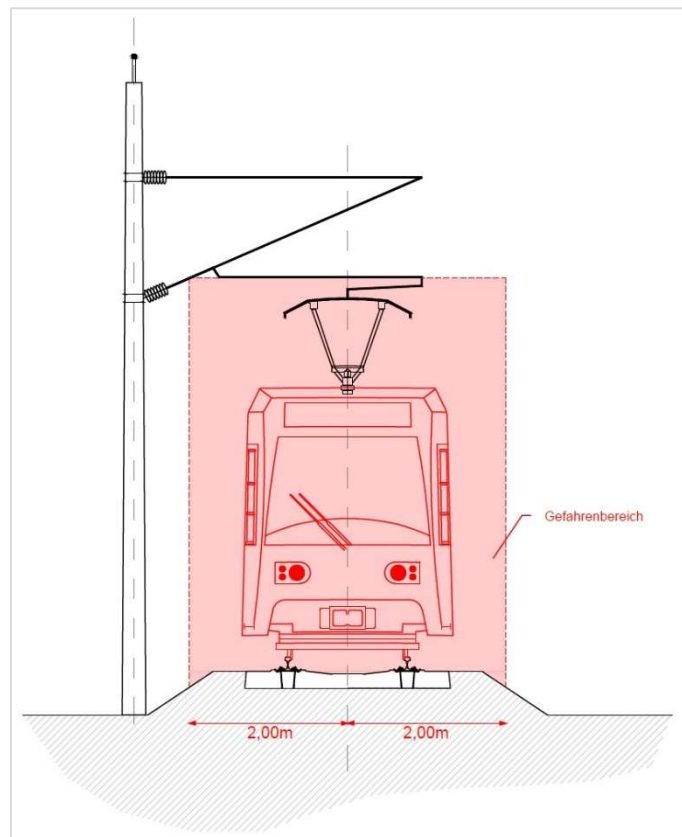


Abbildung 1: Gefahrenraum durch bewegte Schienenfahrzeuge

Nähere Informationen finden sich im Merkblatt „Maßnahmen bei Hub- und Schwenkbetrieb“

1.2 Arbeiten in der Nähe von Oberleitungsanlagen

Gefahrenbereich der Oberleitung

Die WLB betreibt ihre Oberleitungsanlage mit 850 Volt Nennspannung (Gleichstrom). Der Gefahrenbereich der Oberleitung ist jener Bereich, in dem Arbeitnehmer durch elektrischen Strom gefährdet werden können. Von jedem Teil der Oberleitung ist daher ein Schutzabstand von 1,0m gemäß OVE E 8555 einzuhalten. Dieser Abstand darf weder mit Körperteilen noch mit Werkzeugen oder Gegenständen unterschritten werden.

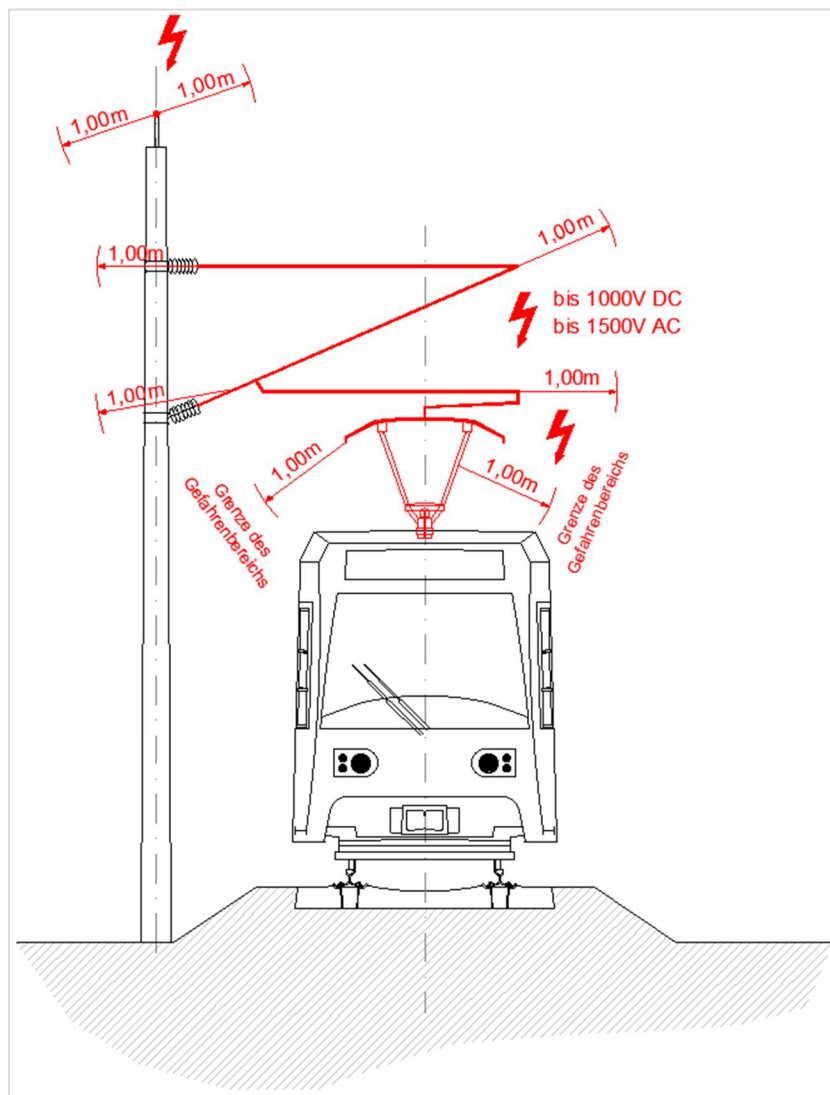


Abbildung 2: Mindestabstände zu unter Spannung stehender Bauteile (rot)

Erfordern die Arbeiten eine Annäherung an den Gefahrenbereich, so ist dies exakt in den Einreichunterlagen zur Erlangung der eisenbahnrechtlichen Ausnahmegenehmigung bzw. des Arbeitsübereinkommens anzuführen und einzuzeichnen.

Oberleitungsbereich

Der Oberleitungsbereich ist jener Bereich, in dem es wahrscheinlich ist, dass Anlagen und Betriebsmittel in Berührung mit einer unter Spannung stehenden gerissenen Oberleitung kommen. In diesem kegelförmigen Bereich bis zu einem Abstand von 4,0 Meter zur Gleisachse sind alle größeren Metallteile (Gerüste, Beleuchtungsmaste, ...) durch die WLB- Infrastruktur an die Schiene zu erden. Zum Anschluss dieser Erdung sind seitens der Baufirma geeignete Maßnahmen (Gewindebolzen, ...) in Abstimmung mit der WLB-Infrastruktur zu treffen.

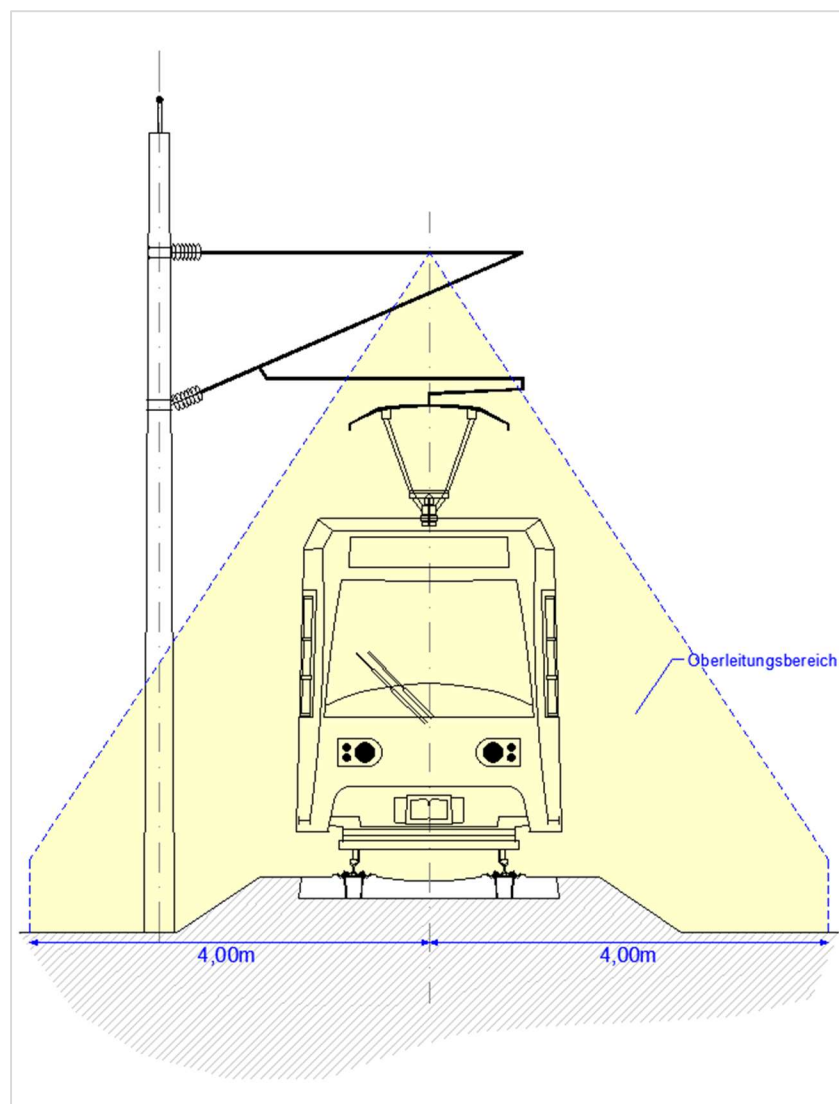


Abbildung 3: Oberleitungsbereich, Erfordernis der Erdung an die Schiene von leitfähigen Teilen

1.3 Leitungsquerungen

Leitungsquerungen sind rechtwinklig zur Gleisachse und geradlinig herzustellen.

Zwischen der Leitungsquerung und bestehender Oberleitungsmasten ist ein Mindestabstand von 5,0 Meter, gemessen parallel zur Gleisachse, von der Mitte von Oberleitungsmasten zur Leitungsachse, einzuhalten. Diese Bestimmung gilt auch für Ankerfundamente von Abspannmasten.

Die Leitungsquerung muss je nach Streckenrang eine Mindestüberdeckung, gemessen zwischen der Oberkante der Leitung und der Oberkante der Bahnschwelle, aufweisen (siehe Abbildung 4).

Für den Streckenrang 1 und 2 (Strecke 1) gilt für Bahnfremde Leitungsquerungen eine **Mindestüberdeckung von 3,00 Meter** unter Schwellenoberkante. Für den Streckenrang 3 (Strecke 2, Strecke 3, AB IZ NÖ Süd) ist eine Mindestüberdeckung von 1,50 Meter unter Schwellenoberkante einzuhalten.

Die Strecken der Wiener Lokalbahnen sind unter www.wlb.at / Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) / Streckenübersicht abrufbar.

Bei der Unterquerung von Bahngräben sowie Entwässerungsrinnen ist eine Überdeckung von mindestens 0,80 Meter einzuhalten.

Kabelquerungen sind mit Kabelschutzrohren (KSR) DA 110 auszuführen. Besteht die Kabelquerung aus mindestens 4 KSR, sind diese als Rohrpaket auszubilden (Abstandhalter).

Nach Abschluss der Arbeiten ist der WLB-Infrastruktur eine Bestätigung über die sach-/fachgerechte und plangemäße Ausführung der Leitungsquerung zu übermitteln. (Fertigstellungsmeldung)

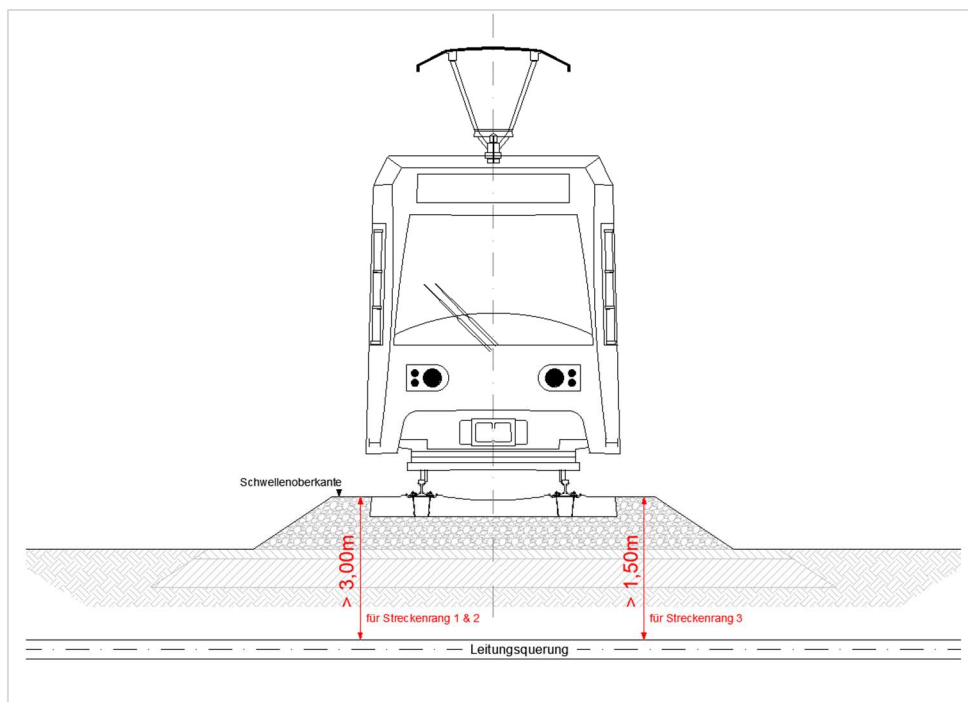


Abbildung 4: Mindestabstand der Leitungsquerung unter dem Gleis (Streckenrang 3)

Treten am Bahnkörper innerhalb von 3 Jahren nach Abschluss der Bauarbeiten Mängel wie z.B. Setzungen auf, die auf diese Bauarbeiten zurückzuführen sind, verpflichtet sich der Bauwerber die Behebung dieser Mängel unverzüglich und auf seine Kosten im Einvernehmen mit der Wiener Lokalbahnen GmbH durchzuführen oder durchführen zu lassen.

Leitungsquerungen können in offener Bauweise oder mittels grabenlosen Verfahren durchgeführt werden. Das Verfahren ist im Einvernehmen mit der WLB-Infrastruktur festzulegen und die für die Umsetzung erforderlichen Maßnahmen in einem Arbeitsübereinkommen zu vereinbaren.

1.3.1 Offene Bauweise

Die Herstellung der Künette hat entsprechend der RVS 08.03.01 und der RVS 08.04.01 zu erfolgen.

Die Hinterfüllung der Künette ist nach Verlegung der Konstruktion mit selbstverdichteten Füllmaterial bis auf Tragschichtunterkante herzustellen, um spätere Setzungen zu vermeiden.

1.3.2 Grabenlose Verfahren

Die Herstellung von Leitungsquerungen mittels grabenloser Verfahren sind Basis einer durch den Bauwerber beizubringenden Untergrunderkundung sowie einer daraus folgenden geeigneten, objektspezifischen Aussage über den Baugrund und Prognose der zu erwarteten Oberflächensetzungen bzw. Hebungen (bis Höhe Tragschichtoberkante) inklusive zeitlichem Verlauf herzustellen.

Der Nachweis der zu erwartenden Setzung darf 5 Millimeter nicht übersteigen.

Die Lage etwaiger Start- und Zielgruben ist außerhalb des Gefahrenraums der Gleise anzuordnen und in den zu übermittelten Planunterlagen darzustellen und die Entfernung zur Gleisachse darzustellen. Im Bereich der Start- und Zielgrube, welche im Nahbereich des Gefahrenraumes der Gleise befinden ist dieser durch standfeste Absperrungen kenntlich zu machen. Es sind außerdem Maßnahmen zu setzen, welche das Überschreiten der Gleise an nicht dafür vorgesehenen Stellen verhindern.

Im Zuge der Vortriebsarbeiten bei Rohrdurchmessern größer 200 Millimeter sind Messungen des Höhennivellements beider Schienen in 5 Meter abständen, beginnend 17,50 Meter vor bis 17,50 nach der Querung sowie in der Leitungsachse durch den Bauwerber durchzuführen und zu dokumentieren (siehe Abbildung 5). Diese Dokumentation ist nach Abschluss der Arbeiten der Fertigstellungsmeldung beizulegen.

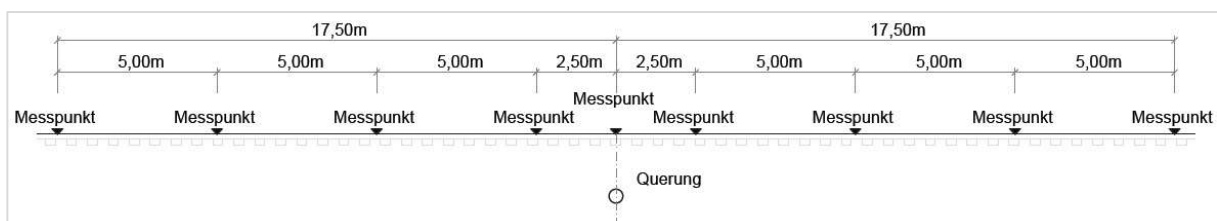


Abbildung 5: Messpunkte in Gleislängsrichtung

1.4 Bahngrundbenutzung

Die vorübergehende Aufstellung von Bauhütten bzw. die Einrichtung von Lagerplätzen bis zur Fertigstellung des Bauvorhabens sind im Einvernehmen mit der WLB-Infrastruktur (Festlegung Flächen/Standorte) festzulegen und in einem Arbeitsübereinkommen zu vereinbaren. Auf die Freihaltung von Sichten auf Signale, Eisenbahnkreuzungen, und dgl. ist besonders zu achten.

Über diesen Zeitraum hinausgehende Nutzung von Bahngrund – dies gilt auch für ständige Leitungsquerungen – ist mittels gesondertem **Gestattungsübereinkommen** zu regeln.

Der Bauwerber hat rechtzeitig vor Baubeginn die für die Bauarbeiten benötigten Flächen der WLB-Infrastruktur bekannt zu geben. Die WLB-Infrastruktur gibt im Zuge der Erstellung des Arbeitsübereinkommens bekannt, ob und welche Flächen benutzt werden dürfen. Durch Bauvorhaben in Anspruch genommene Bahngrundflächen sind durch den Bauwerber bei Bauarbeiten im Winter entsprechend winterlich zu betreuen. Wege und Straßen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Nach Beendigung der Bauarbeiten ist die (Bau-)Stelle zu räumen und ein ordnungsgemäßer Zustand herzustellen. Sicherheit und Arbeitnehmerschutz im Zusammenhang mit der Baustelle liegen in der Zuständigkeit des Bauwerbers.

2 Termine

Erforderliche Gleissperren, Langsamfahrstellen, Oberleitungsfreischaltungen sowie Herstellung von Sicherungsmaßnahmen sind mindestens 8 Wochen vor geplantem Arbeitsbeginn durch den Bauwerber und der ausführenden Firma/Planungs-/Baustellenkoordinator in Absprache mit der WLB-Infrastruktur zu vereinbaren. Bei größeren Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb können längere Vorlaufzeiten erforderlich werden.

Die Festlegung von Terminen erfolgt spätestens bei der Vor-Ort-Begehung zur Festlegung der Sicherungsmaßnahmen für die einzelnen Bauarbeiten. Mit den Bauarbeiten darf erst nach allseitiger Unterfertigung des Arbeitsübereinkommens begonnen werden. Die „Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz“ („PB 40“) wird im Zuge der Information erläutert und dem Bauwerber übergeben. Links zu Vorschriften und Merkheften finden Sie auch im Internet unter www.wlb.at.

Innerbetriebliche Vorschriften der Wiener Lokalbahnen GmbH können – sofern diese für die Planung eines Bauvorhabens im Gefährdungsbereich der Eisenbahn sowie zur Erstellung von Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Plänen notwendig ist – bei der WLB-Infrastruktur innerhalb der Normalarbeitszeit eingesehen werden. (Terminvereinbarung erforderlich!)

3 Kontakte

Wiener Lokalbahnen GmbH – Hauptabteilung Infrastruktur

wlb.infrastruktur@wlb.at