

Anlage 109 – Arbeiten mit Kränen und sonstigen Baumaschinen mit Dreh- bzw. Schwenkbetrieb

Arbeiten mit Kränen und sonstigen Baumaschinen mit Dreh- bzw. Schwenkbetrieb

Seitens des bmvit (Obersten Eisenbahnsicherheitsbehörde – (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen)) wurden der ÖBB-Infrastruktur AG Auflagen (Vorschreibungen) im Zusammenhang mit Gleisbauarbeiten erteilt.

Nachstehende Maßnahmen gelten für alle **Kräne und sonstige Baumaschinen** mit Dreh- und Schwenkbetrieb, die durch einen Dreh- bzw. Schwenkbetrieb für ihren üblichen Arbeitseinsatz für Fahrten auf benachbarten Gleisen eine Gefährdung auslösen könnten.

SICHERUNGSMASSNAHMEN FÜR DREH- UND SCHWENKBETRIEB

1. Abgrenzungen, Abstand

Die in Betrieb befindlichen Gleise sind durch **Abgrenzungen** (Betonleitwände, Baustellengitter, Gleisbügel, Zäune, ...) vom Baufeld abzutrennen. Bei der Planung der Bauarbeiten ist festzulegen, wie und wo die **Abgrenzungen** zum Baufeld zu erfolgen haben. Die Umsetzung dieser Abgrenzungen hat jedenfalls vor Arbeitsbeginn zu erfolgen.

Kräne und sonstige Baumaschinen mit Dreh- und Schwenkbetrieb sind so aufzustellen, dass sie bei ihrem üblichen Arbeitseinsatz Fahrten von Schienenfahrzeugen nicht gefährden können.

2. Mechanische oder elektronische Hub- und Schwenkbegrenzung

Von der Maßnahme gemäß Punkt 1. darf abgesehen werden, wenn durch eine zugelassene, taugliche mechanische oder elektronische Hub- und Schwenkbegrenzung sichergestellt wird, dass ein Eindringen in den Verkehrsweg für Schienenfahrzeuge verhindert wird.

2.1 Die mechanische oder elektronische Hub- und Schwenkbegrenzung ist vor Arbeitseinsatz unter Berücksichtigung von Gleisüberhöhungen, Gleisabständen, Neigungsverhältnissen sowie der Position des Arbeitsgerätes **einzuschalten, nach den Vorgaben der zuständigen Aufsichtsperson (§4 BauV - Bauarbeiterschutzverordnung) zu justieren und zu erproben**. Dies ist entsprechend zu dokumentieren (die Dokumentation ist im Gerät aufzubewahren).

2.2 Vor Arbeitsbeginn hat die Erprobung der mechanischen oder elektronischen Hub- und Schwenkbegrenzung entsprechend der Vorgaben gemäß 2.1 mindestens einmal täglich zu erfolgen und ist vom Gerätbediener zu dokumentieren (die Dokumentation ist im Gerät aufzubewahren).

2.3 Bei jedem Standortwechsel mit einer Verminderung des Abstandes zu den evaluierten Verkehrswegen von Schienenfahrzeugen ist der Ablauf gemäß 2.1 erneut durchzuführen.

Wird während der Arbeit festgestellt, dass die Hub- und Schwenkbegrenzung nicht mehr voll funktionstüchtig ist, gelten sofort die Maßnahmen gemäß 3.

3. Betriebliche Sicherungsmaßnahmen

Können Kräne und sonstige Baumaschinen mit Dreh- und Schwenkbetrieb Fahrten von Schienenfahrzeugen gefährden und sind Maßnahmen nach Punkt 1. und 2. nicht möglich, ist vor Aufnahme des Dreh- und Schwenkbetriebs die jeweilige erforderliche im SiGe-Plan festgelegte betriebliche Sicherungsmaßnahme „Keine Fahrten“ bzw. die technische Maßnahme SAS zwischen dem Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers (AdB) und dem Fdl zu vereinbaren (siehe Festlegung in der BETRA/BETSI).

Ist die Umsetzung der im SiGe-Plan und in der BETRA/BETSI festgelegten betrieblichen Maßnahmen durch das Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers (AdB) für die Baustelle bereits erfolgt und die betriebliche Maßnahme für den Dreh- und Schwenkbetrieb erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen, so darf die betriebliche Maßnahme bzw. technische Maßnahme durch die Sicherungsaufsicht abgewickelt werden.

Sicherungsmaßnahmen nach 3.1. bis 3. 2. sind erforderlich.

3.1. Grundsätzlich ist für die betroffenen Gleise die Sicherungsmaßnahme „Keine Fahrten“ festzulegen. Bei Arbeiten mit Kränen und sonstigen Baumaschinen mit Dreh- und Schwenkbetrieb im Verkehrswege von Schienenfahrzeugen ist die Sicherungsmaßnahme Keine Fahrten auch für einen kürzeren Zeitraum als 20 Minuten (abweichend zur ÖBB40) vorzusehen.

3.2. Kann die Sicherungsmaßnahme „Keine Fahrten“ nicht angewandt werden, ist die technische Warnung SAS (technische Warnung mit Fahrtrückhalt) einzusetzen (siehe ZSB 3).

Werden die Sicherungsmaßnahmen „Keine Fahrten“ oder „SAS“ angewandt, darf der Dreh- bzw. Schwenkbetrieb durch das Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers (AdB), wenn die Baustelle bereits in Betrieb ist und die Maßnahme im SiGe-Plan und der BETRA/BETSI festgelegt, durch die Sicherungsaufsicht erst dann erteilt werden, wenn die Zustimmung der betriebssteuernden Stelle (Fdl) vorliegt und dies im Vorausmelde-/Fernsprechvormerk oder in der BETRA/BETSI-Checkliste dokumentiert wurde.

KOMMUNIKATION

Bei der Bauplanung ist die Kommunikation zwischen dem Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers (AdB) und der Sicherungsaufsicht mit der betriebssteuernden Stelle festzulegen (z.B. Empfang mit Dienst-Mobiltelefon möglich?,...).

Das Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers (AdB) und die Sicherungsaufsicht hat über ein funktionierendes Funkgerät (oder GSM-R Gerät), oder ersatzweise über ein Dienst-Mobiltelefon zu verfügen, um während der Bautätigkeit durchgehend erreichbar zu sein. Das private Mobiltelefon darf nicht verwendet werden.

Ein Dienst-Mobiltelefon hat als Ersatzgerät (Ausfall Funkgerät) vor Ort vorhanden zu sein.

Bei Ausfall des Funkgerätes oder Dienst-Mobiltelefons ist umgehend das Ersatzgerät zu verwenden.

Die Erreichbarkeit (Funkkanal, GSM-R Nummer, Mobiltelefonnummer) ist dem Fahrdienstleiter und den betroffenen Mitarbeiter zu melden. Die einwandfreie Kommunikationsmöglichkeit ist zu prüfen.

SICHERN VON FAHRZEUGEN

Für die Sicherung stillstehender Fahrzeuge gelten die Bestimmungen der DV V3 sowie der zugehörigen Anweisung BL-STA-003-14-10 zu DV V3 § 18(2,6) und § 19(3). Nur die in der DV V3 angeführten Sicherungsmittel dürfen verwendet werden.

Die Hemmschuhe / sperrbaren Hemmschuhe müssen vor Aufnahme der Arbeiten oder vor Einrichtung der Baustelle vor Ort in ausreichender Anzahl vorhanden sein.

Die vorgenannten Vorgangsweisen sind bei den Vorkehrungen für die Arbeitsstellenevaluierung zu berücksichtigen und in der jeweiligen BETRA/BETSI aufzunehmen.