

Rahmenrichtlinie

132.0118 | Arbeiten im Gleisbereich

Version 4.0 - Gültig ab 16.01.2023

Inhalt**Zusammenfassung**

Das Modul regelt die Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich.

Hinweis**Änderungshinweise und Übergangsregelung:**

Die aktuelle Version wurde in folgenden wesentlichen Punkten überarbeitet:

Allgemeine Überarbeitungshinweise

Die neue Version wurde im Aufbau überarbeitet. Das Grundmodul enthält nur noch Regelungen, die für alle Beteiligten gültig sind und konnte dadurch im Volumen erheblich reduziert werden. Die Aufgaben der einzelnen Rollen werden im neuen Anhang 01 geregelt. Erstmals werden auch das ausführende Unternehmen sowie das Sicherungsunternehmen direkt im Regelwerk genannt. Die Anhänge 02 bis 04 beschreiben die verschiedenen Sicherungspläne und die Anhänge 06 bis 10 die einzelnen Sicherungsmaßnahmen. Der Anhang 11 enthält besondere Sicherungsverfahren und -pläne. Die Anhänge 12 und 13 enthalten die Regelungen zum Befähigungsausweis sowie zum Einsatznachweis. Der Anhang 05 (Arbeiten zur Vegetationspflege) bleibt vorerst frei und wird zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt.

Innerhalb der einzelnen Anhänge werden die Aufgaben jeweils nach Zielgruppe geregelt. Die einzelnen Anhänge sind wie folgt aufgebaut:

Allgemeine Hinweise zur Erstellung des Sicherungsplanes Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen Dauersicherungspläne

Verantwortlichkeiten für einzelne Abschnitte im Sicherungsplan Verantwortlichkeiten des ausführenden Unternehmens Aufgaben des ausführenden Unternehmens

Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Sicherungsunternehmens Aufgaben der Sicherungsüberwachung

Durch diesen Aufbau findet der Anwender zukünftig die für ihn und seine Aufgaben relevanten Regelwerksinhalte konzentriert in den jeweiligen Anhängen. Dies bedingt jedoch, dass teilweise Wiederholungen von Regelwerkstexten notwendig sind.

Die Sicherungspläne wurden überarbeitet und an die derzeitige Entwicklung angepasst. In den Sicherungsplänen werden jetzt umfangreichere, aber zur Erstellung notwendige Informationen abgefragt und verarbeitet. Die überarbeiteten Sicherungspläne wurden zur Vermeidung von Verwechslungen mit einer neuen Vordrucknummer versehen.

Neben dem Sicherungsplan 132.0118V10 (alt V03), 132.0018V11 (alt V04) und 132.0018V12 (alt V05) wurden die Sicherungspläne

132.0118V13 Sicherungsplan für Bahnsteigpflegearbeiten nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 (nur für Arbeiten im Auftrag von DB Station & Service)

132.0118V14 Sicherungsplan für Arbeiten der Vegetationspflege 132.0118V15 Sicherungsplan bei Anwendung des FATWS-Verfahrens

132.0118V16A bis 132.0118V16D Sicherungsplan beim Einsatz von Winterdienst neu aufgenommen. Der Sicherungsplan 132.0118V14 (Sicherungsplan für Arbeiten der Vegetationspflege) bleibt vorerst frei und wird zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt.

Neu geregelt wurde auch die Einreichungsfrist vom ausführenden Unternehmen an die BzS. So müssen die Abschnitte 1 der ausführenden Unternehmen nun bereits 20 Werkzeuge vor Arbeitsbeginn bei der BzS eingereicht werden. Diese Neuregelung ist einerseits erforderlich, um bei Bedarf die Beauftragung eines Sicherungsunternehmens durch die BzS oder DB Fahrwegdienste GmbH zu gewährleisten. Zudem benötigen Sicherungsunternehmen Zeit für die Organisation der Sicherungsmaßnahme und Durchführung der Logistik.

Grundmodul 132.0118

Aus dem Grundmodul wurden die Aufgaben, Verantwortungen und Eignungen der an der Sicherungsplanung beteiligten Rollen in den Anhang 01 überführt.
Neu aufgenommen wurden die grundlegenden Aufgaben der einzelnen Beteiligten bei der Sicherungsplanung und eine Übersicht über die einzelnen zur Verfügung stehenden Sicherungspläne inklusive deren Anwendungsfälle.
Ebenfalls neu aufgenommen wurden die Regelungen zur Nutzung von mobilen Endgeräten (MEG/EFA) im Gleisbereich.
In den Abschnitt 6 Mitgeltende Regelungen/ Abkürzungsverzeichnis wurden weitere Abkürzungen aufgenommen. Weiterhin wurden mehrere Begriffe näher erläutert.

Anhang 01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen

In diesem Anhang werden die allgemeinen Aufgaben der einzelnen Beteiligten an der Sicherungsplanung beschrieben. Die detaillierten Aufgaben zu den einzelnen Sicherungsplänen werden jeweils in den Anhängen 02 bis 05 bzw. innerhalb der einzelnen Sicherungsmaßnahmen in den Anhängen 06 bis 10 beschrieben.
In diesem Anhang wurden neu die Aufgaben des ausführenden Unternehmens sowie des Sicherungsunternehmens aufgenommen.
Die Anforderungen der Beschäftigten zur Funktionsausbildung für Sicherungsaufsichten und Sicherungsposten wurden hingegen nicht mehr in die RRI 132.018 aufgenommen, da diese in den überarbeiteten Funktionsausbildungen stehen.

Anhang 02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10 Sicherungsplan 132.0118V10

In diesem Anhang werden neben den Allgemeinen Hinweisen zur Erstellung des Sicherungsplanes, der Anpassung/ Änderung der Sicherungsmaßnahmen und der Erstellung von Dauersicherungsplänen, die von jeder beteiligten Person verantwortlich zu übernehmenden Aufgaben detailliert beschrieben. Dazu wurde eine schon bestehende Ausfüllhilfe zum Sicherungsplan 132.0118V03 angepasst und in das Regelwerk integriert.
Die Aufgaben zu jedem Abschnitt des Sicherungsplanes werden in einem für jede Zielgruppe eigenen Abschnitt im Anhang 02 erläutert.
Der Sicherungsplan 132.0118V10 wurde neu strukturiert und angepasst. Im Abschnitt 1 wird nach Bahnhof und freier Strecke unterschieden. Die Art der Arbeitsstelle (fest, kontinuierlich wandernd oder punktuell) muss nun vom Unternehmen angegeben werden. Damit die Auswirkungen auf Fahrten in den Nachbargleisen von der BzS besser berücksichtigt werden können, ist eine Arbeitsbreite in beiden Richtungen anzugeben.
Um eine zielgerichtete Sicherungsplanung durch die BzS zu erreichen, wurden im Sicherungsplan die Abschnitte 1.9 (Nachunternehmen), 1.10 (Mindestdauer von Sperrpausen) und 1.11 (vertragliche Regelungen zur Ausschaltung von ATWS-Ketten) neu aufgenommen. Aus den Angaben im Abschnitt 1.9 ist für die BzS erkennbar, ob weitere Unternehmen Sicherungspläne für diese Arbeitsstelle einreichen müssen. Im Abschnitt 1.10 werden notwendige Sperrpausen mit einer Dauer von über 20 Minuten abgefragt. Dies trägt zur Verbesserung der Arbeitsdurchführung bei. Der Abschnitt 1.11 ist erforderlich, damit die BzS von den vertraglichen Regelungen zur Abschaltung von ATWS-Ketten Kenntnis erlangt.
Im Abschnitt 2 wurde die Gleissperrung inkl. Ausschlussgründen in RIMINI integriert. Zu den anderen Sicherungsmaßnahmen wurden die Ausschlussgründe überarbeitet.
In den Abschnitt 2.1 wurde die neue Sicherungsmaßnahme „Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem und Überwachungsposten“ aufgenommen. Dabei ist zu beachten, dass die Annäherungsstrecke um 150 m verlängert werden muss. Der Außenposten steht direkt am Beginn dieser verlängerten Annäherungsstrecke. Als Rückfallebene ist ein zusätzlicher Sicherungsposten im Abstand von 150 m in Richtung der Arbeitsstelle aufzustellen. Dieser hat bei Ausfall der Warnung durch den Außenposten diese dann auszulösen.
Im Abschnitt 2.2 wurde berücksichtigt, dass für das Nachbargleis aufgrund einer dort befindlichen weiteren Arbeitsstelle ggfs. bereits eine Sicherungsmaßnahme vorhanden ist. Soll für die Arbeiten eine bereits für das Nachbargleis bestehende Sicherungsmaßnahme übernommen werden, ist das Feld „siehe Abschnitt 2.13“ anzukreuzen und im Abschnitt 2.13 die Sicherungsmaßnahme einzutragen. Dies trifft insbesondere zu, wenn das Nachbargleis für bereits stattfindende Arbeiten ein Arbeitsgleis ist und die Sicherungsmaßnahme „Sperrung des Arbeitsgleises zum Schutz des Bahnbetriebes vor Gefahren aus der Arbeit“ ausgewählt wurde

und Fahrten in diesem Gleis stattfinden.

Der Abschnitt 2.5 grenzt die durch die BzS durchzuführende Plausibilitätsprüfung von der „Sicherungsüberwachung“ ab. Dies wurde aufgrund einer neuen organisatorischen Zuordnung der BzS innerhalb der DB Netz AG erforderlich. Die Aufgaben der BzS wurden einheitlich in die OE Betra- und Sicherungsplanung zusammengefasst.

Der Abschnitt 2.9 wurde ebenfalls an die neuen Anforderungen angepasst. Notwendige Angaben zu Fahrten wurden in einer Zeile zusammengefasst. Arbeiten neben dem Gleis wurden neu aufgenommen.

In den Abschnitt 2.12 wurde eine neue Regelung zur möglichen Abschaltung einzelner ATWS-Ketten aufgenommen. Dazu soll bereits bei der Auftragsvergabe eine grundsätzliche Regelung zur Abschaltung von ATWS-Ketten getroffen werden. Im Abschnitt 3.6 muss das Sicherungsunternehmen bestätigen, dass die zeitweise Abschaltung von ATWS-Ketten berücksichtigt wurde und in welcher Form die Warnbereichsgrenzen dargestellt werden.

Der Abschnitt 3.1 wurde um die Zeilen „Sperrung“ und „Feste Absperrung“ ergänzt, damit sich innerhalb der Sicherungsmaßnahmen eine Logik ablesen lässt.

Zum Sicherungsplan werden folgende neue Anlagen eingeführt

Anlage 1 Wahrnehmbarkeitsprobe (Vordruck 132.0118V20)

Anlage 2 Übergabe Sicherungsaufsicht (Vordruck 132.0118V21)

Anlage 3 Einweisung der ausführenden Unternehmen in die Abschaltung von ATWS Ketten (Vordruck 132.0118V22)

Anlage 4 Liste der eingewiesenen Sicherungsaufsichten (Dauersicherungspläne) (Vordruck 132.0118V23)

Anlage 5 Nachunternehmer Sicherungsunternehmen (Vordruck 132.0118V24)

Anlage 6 Anlagen zum Abschnitt 1 (Lageplanskizze)

Anlage 7 Anlagen zum Abschnitt 2

Anlage 8 bahntechnische Freigabe der Festen Absperrung

Anlage 9 ATWS Planung

Die Anlagen werden je nach Erfordernis dem Sicherungsplan beigelegt und dann Teil des Sicherungsplanes.

In dem neu in den Sicherungsplan aufgenommenen Abschnitt 7 weist die Sicherungsüberwachung ihre Tätigkeit nach. Dies ist erforderlich, da es derzeit keine Vorgaben zur Nachweisführung gibt.

Anhang 03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11

Sicherungsplan 132.0118V11

In diesem Anhang werden Allgemeine Hinweise zur Erstellung des Sicherungsplanes, zur Anpassung/ Änderung der Sicherungsmaßnahmen und der Erstellung von Dauersicherungsplänen sowie die von jeder beteiligten Person zu übernehmenden Aufgaben beschrieben.

Im Anhang 02 werden in einem gesonderten Abschnitt je Zielgruppe die Aufgaben zu jedem Abschnitt des Sicherungsplanes erläutert.

Neu geregelt wird die Aufgabe der Überwachung der Sicherungsmaßnahme. Die Sicherungsüberwachung gemäß Sicherungsplan 132.0118V10 kann nicht vollumfänglich auf den Sicherungsplan 132.0118V11 übertragen werden. Eine Umsetzung der Aufgaben der Sicherungsüberwachung gemäß Anhang 01 Abschnitt 4 (3) ist nicht möglich. Deshalb wird die Überwachung der Sicherungsmaßnahmen gemäß Anhang 01 Abschnitt 4 (6) durchgeführt. Die Art der Überwachung der Sicherungsmaßnahmen wird im Abschnitt 8 des Anhang 03 konkretisiert.

Im Sicherungsplan 132.0118V11 können bis zu drei Beschäftigte aus verschiedenen Unternehmen gemeinsam Arbeiten durchführen. Jeder Unternehmer ist verpflichtet, einen Abschnitt 1 bei der BzS einzureichen. Von allen Unternehmen sind die weiteren Unternehmen in diesem Sicherungsplan einzutragen. Dadurch wird für die BzS ersichtlich, ob weitere Abschnitte 1 zu einem Sicherungsplan zu erwarten sind. Jedoch besteht auch die Möglichkeit, dass die bis zu drei Unternehmen einen gemeinsamen Abschnitt 1 bei der BzS einreichen. Für diesen Fall sind weitere Unterschriftenzeilen im Sicherungsplan vorgesehen.

Weiterhin wurde der Abschnitt 1 um die Angabe zum Abstand der Arbeitsstelle zum Betriebsgleis bei Arbeiten neben dem Gleis erweitert.

Der untere Abschnitt wurde textlich angepasst, da die gestrichenen Angaben ausschließlich in der Verantwortung der ausführenden Unternehmen lagen und keine Relevanz für die

Sicherungsplanung haben.

Der Abschnitt 2 wurde neu gestaltet und um zwei Nachbargleise bzw. Arbeitsgleise erweitert. Damit wird der Eindruck vermieden, dass für die Nachbargleise grundsätzlich keine Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind. Vielmehr hängt die Festlegung einer Sicherungsmaßnahme für das Nachbargleis von der jeweiligen Gefährdungsanalyse ab.

Die neuen tabellarische Darstellung wurde um die Spalten „Arbeitsbreite“ und „Gleisabstand“ erweitert, da diese Angaben für eine Nachvollziehbarkeit der Gefährdungsanalyse benötigt werden.

Die Sicherungsmaßnahmen für Nachbargleise wurden um die Möglichkeit ergänzt, eine mobile feste Absperrung zum Nachbargleis hin aufzubauen (max. 3 Felder). Diese

Sicherungsmaßnahme schützt die Beschäftigten vor einem unbeabsichtigten Hineingeraten in den Gleisbereich des Nachbargleises.

Anhang 04 Erstellung der Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13

Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13

In diesem Anhang werden neben den Allgemeinen Hinweisen zur Erstellung des Sicherungsplanes für Bahnsteigpflegearbeiten, der Anpassung der Sicherungsmaßnahmen und der Erstellung von Dauersicherungsplänen die von jeder beteiligten Person zu übernehmenden verantwortlichen Aufgaben detailliert beschrieben.

Die Aufgaben zu jedem Abschnitt des Sicherungsplanes werden je Zielgruppe innerhalb eines eigenen Abschnittes im Anhang 02 erläutert.

Neu geregelt wird die Aufgabe der Überwachung der Sicherungsmaßnahme. Die Sicherungsüberwachung gemäß Sicherungsplan 132.0118V10 kann nicht vollumfänglich auf die Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13 übertragen werden. Daher wird die Überwachung der Sicherungsmaßnahmen gemäß Anhang 01 Abschnitt 4 (6) durchgeführt. Die Art der Überwachung der Sicherungsmaßnahmen wird im Abschnitt 8 des Anhang 03 konkretisiert.

Der untere Teil im Abschnitt 1 wurde textlich angepasst, da die gestrichenen Angaben ausschließlich in der Verantwortung der ausführenden Unternehmen lagen und keine Relevanz für die Sicherungsplanung haben.

Neu wurde am Schluss ein Feld aufgenommen, in dem die bis zu zwei weiteren Beschäftigten (neben dem Sichernden) die Einweisung in die Sicherungsmaßnahme unterschreiben müssen. Der Sicherungsplan 132.0118V13 ist ein Dauer-Sicherungsplan und wurde neu aufgenommen. Er wird verwendet, wenn Aufträge von DB Station & Service zur Bahnsteigpflege kommen. In diesem Sicherungsplan werden die Sicherungsverfahren „Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke“ und „Anzeichen der Annäherung von Fahrten werden sicher und rechtzeitig gedeutet“ nicht mehr aufgeführt, da diese Sicherungsverfahren nicht zur Anwendung kommen. Im Weiteren wurde am Ende des Sicherungsplanes für den Einsatz von Nachunternehmen ein neuer Absatz aufgenommen. In diesem bestätigt das Nachunternehmen, dass es die Arbeiten gemäß Abschnitt 1 ausführt. Dies ist erforderlich, da die Nachunternehmen sehr häufig wechseln.

Außerdem wurde ein neuer Abschnitt aufgenommen, in dem die bis zu zwei weiteren Beschäftigten unterschreiben, dass sie die Voraussetzungen für Arbeiten gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 erfüllen und in die Sicherungsmaßnahme eingewiesen wurden.

Anhang 05 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V14

Sicherungsplan 132.0118V14

Der Anhang 05 bleibt derzeit frei. Der Anhang 05 und der Sicherungsplan 132.0118V14 werden zu einem späteren Zeitpunkt hinzugefügt.

Anhang 06 Sperren von Gleisen und Sperrfahrten

In diesem Anhang wurden die Regelungen aus der RRil 132.0118, der DGUV Information 201-021 sowie der europäischen Norm EN 16704-1 zusammengeführt.

Die Regelung, dass die Sicherungsaufsicht eine Sperrung beim Fahrdienstleiter nur beantragt, wenn kein Technisch Berechtigter für die Arbeitsstelle vorgesehen ist, wurde neu in diesem Anhang aufgenommen.

Es wird auch geregelt unter welchen Voraussetzungen eine Sperrung des Arbeitsgleises

erforderlich ist. Die Kriterien für die Sperrung des Arbeitsgleises und des Nachbargleises werden in jeweils einer Tabelle aufgeführt. Die Ausschlussgründe, die zu einem Ausschluss einer Gleissperrung führen können, werden näher erläutert.

Im Abschnitt 8 wurden die Regelungen zur Durchführung von Fahrten im gesperrten Gleis oder im Baugleis aufgenommen.

Anhang 07 Feste Absperrungen

Die wesentlichen Inhalte wurden aus der Version 3.0 der RRI 132.0118 übernommen. Neu aufgenommen wurde die Möglichkeit zur Erhöhung der Festen Absperrung für Bereiche, in denen die wirksame Höhe von 0,9 m nicht erreicht wird. Die Regelungen dazu finden sich im Anhang 07 Abschnitt 1 (5).

Im Weiteren wurden neben den allgemeinen Hinweisen die Regelungen für die jeweiligen Beteiligten aufgenommen.

Die Montagezeit wurde neu berechnet. Für die Montage und Demontage pro 100 m wird ein Zeitbedarf von jeweils 30 Min. pro Beschäftigten in Ansatz gebracht, wenn drei Beschäftigte die Feste Absperrung montieren bzw. demontieren. Hinzu gerechnet werden muss die Zeit für die Logistik, wenn diese im Gleisbereich stattfindet.

Für die BzS werden die einzelnen Ausschlussgründe im Abschnitt 3 (10) näher beschrieben.

Die Berechnung von tGefährdung wird zukünftig gerechter. Dazu wird die jeweilige Gefährdungszeit für die Montage und Demontage (jeweils 30 Min.) mit der Gesamtlänge der Festen Absperrung durch 100 dividiert und dann mit den drei zugrunde gelegten Beschäftigten multipliziert. Hinzugerechnet werden muss die Zeit für die im Gefahrenbereich der Gleise stattfindende Logistik jeweils beim Auf- und Abbau. Dem gegenüber steht die ebenfalls neu berechnete Arbeitszeit. In der Neuberechnung wird die Anzahl der Beschäftigten mit der Arbeitszeit in Stunden aus dem Abschnitt 1 des Sicherungsplanes multipliziert.

Anhang 08 Technische Warnsysteme

Im Anhang 08 wurden alle Themen im Zusammenhang mit Technischen Warnsystemen zusammengeführt. Neu aufgenommen wurde die automatische Warnbereichsumschaltung. Die Aufgaben der Beteiligten (ausführendes Unternehmen, BzS und das Sicherungsunternehmen mit seinen Sicherungspersonalen) wurden geschärft.

Beim Einsatz von mehreren ATWS-Ketten dürfen nun die äußeren Ketten auf 830 m verlängert werden, wenn dadurch eine weitere ATWS-Kette vermieden wird.

Das AWS mit Handschalter wurde neu für das nicht gesperrte Arbeitsgleis zugelassen. Im Sicherungsplan 132.0118V10 wird diese Sicherungsmaßnahme als „Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem und Überwachungsposten“ bezeichnet. Bei dieser Sicherungsmaßnahme muss die Annäherungsstrecke um 150 m verlängert werden. Der Außenposten steht direkt am Beginn der um 150 m verlängerten Annäherungsstrecke. Der Einsatz eines zusätzlichen Sicherungspostens ist im Abstand von 150 m zum Außenposten in Richtung der Arbeitsstelle erforderlich. Dieser hat die Aufgabe die Warnung auszulösen, wenn der Außenposten die Warnung nicht ausgelöst hat.

Grundsätzlich muss für ein ATWS nach wie vor eine Planung sowie eine Planprüfung durchgeführt werden. Ein Verzicht ist an vorgegebene Bedingungen gemäß Abschnitt 03 (6) geknüpft. Vor Arbeitsbeginn hat die mit der Überwachung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Person zu prüfen, ob eine Planung mit Planprüfung vorliegt.

Die Montagezeiten wurden den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst. Dabei werden für die Montage und Demontage von Schienenkontakten 15 Minuten mit zwei Beschäftigten in Ansatz gebracht. Bei der Montage und Demontage von Kabel-ATWS werden pro 100 m für jeden Beschäftigten 90 Minuten in Ansatz gebracht. Bei den 90 Minuten wird berücksichtigt, dass 4 Beschäftigte die Montage und Demontage durchführen. Diese Zeitansätze dienen zur Festlegung der tGefährdung bei der Montage in nicht gesperrten Gleisen.

Die Mindestsicherheitszuschläge wurden neu festgelegt und im Abschnitt 05 (4) zusammengefasst. Es werden grundsätzlich 20 Sek. in Ansatz gebracht. Ausnahmen sind für den Fall zugelassen, dass bei Einhaltung des Mindestsicherheitszuschlages die Annäherungsstrecke z.B. in einen Bahnhof hineinreichen würde und dadurch zusätzliche Einschaltstellen erforderlich werden. Beim Einsatz von bidirektionalem Funk mit Schienenkontakten darf der Mindestsicherheitszuschlag auf 15 Sek. und beim Einsatz von Kabel-ATWS mit Schienenkontakten auf 10 Sek. reduziert werden.

Der Abschnitt 07 „Automatische Warnbereichsumschaltung“ wurde neu in das Regelwerk

aufgenommen. Die Automatische Warnbereichsumschaltung wurde entwickelt, damit schnell fahrende Fahrzeuge, die mit Warnsignalgeber ausgerüstet sind und sich, ohne anzuhalten ständig zwischen den Warnbereichen hin- und herbewegen eine sichere und zeitgerechte Warnung ausgeben können. Dabei wird bei einem Wechsel von einem Warnbereich in einen anderen Warnbereich der anstehende Warnzustand übernommen. Durch die automatische Warnbereichsumschaltung ist ein manueller Wechsel der Warnbereiche am Fahrzeug nicht mehr notwendig und der Gleisbereich muss hierfür nicht betreten werden.

Im Abschnitt 9 wird der Einsatz der persönlichen Warnung (PW) zur schnell wandernden Vegetationspflege für Arbeiten mit Verbrennungsmotor betriebenen Freischneider geregelt. Die Regelung gilt für den Fall, dass die Gefahr besteht, unbeabsichtigt in das danebenliegende Gleis zu gelangen und eine Gleissperrung aus Gründen der Unfallverhütung nicht möglich ist. Die Änderung bezieht sich auf die ausschließliche Nutzung der PW beim Einsatz eines mit Verbrennungsmotor betriebenen Freischneiders. Beim Einsatz von anderen Arbeitsgeräten sind weitere Sicherungsmaßnahmen möglich und bedürfen daher nicht den Einsatz einer PW.

Anhang 09 Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke

Die Inhalte dieses Anhangs wurden aus dem Anhang 03 der Version 3.0 der RRil 132.0118 übernommen. Hinzugefügt wurden für die BzS die Erläuterungen zu den Ausschlussgründen im RIMINI-Verfahren.

Anhang 10 Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke erkennen

Dieser Anhang ist neu und beinhaltet die Regelungen, die bei der Anwendung von akustischen Warnsignalen (ATWS, Sicherungsposten) einzuhalten sind.

Die Thematik „Akustik“ wird in diesem Anhang ausgiebig beschrieben. Insbesondere die Abnahme des Warnsignalpegels um 6 dB(A) bei Abstandsverdoppelung. Weiterhin werden folgende Themen näher beschrieben, die unmittelbar Einfluss auf die Warnsignalhörbarkeit haben:

Störschallkataster
Umgebungsärm
Zugfahrten in einem Gleis neben dem Nachbargleis
Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen
Sicht- und Hörverbindung der Sicherungsposten untereinander
Nicht gesperrtes Arbeitsgleis

Anhang 11 Besondere Sicherungsverfahren und Sicherungspläne

Die Inhalte des Anhangs 11 wurden unverändert aus der derzeit geltenden Arbeitsanweisung der DB Netz AG „Sicherungsmaßnahmen für ausgewählte Tätigkeiten“ und Technischen Mitteilungen entnommen.

Sie beinhaltet neben den allgemeinen Regelungen folgende Themen:

Einsatz von gleisgebundenen Großbaumaschinen unter der Sicherungsmaßnahme FA und ATWS (inkl. dem Sicherungsplan 132.0118V15)

Winterdienst – Arbeiten unter Selbstsicherung (inkl. der Sicherungspläne 132.0118V16A bis D)

Besondere Sicherungsmaßnahmen auf Strecken mit einer Geschwindigkeit über 280 km/h bis einschließlich 300 km/h befahren werden

Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis bei Arbeiten an Oberleitungsanlagen

Anhang 12 Befähigungsausweis und Anhang 13 Einsatznachweis

Die Inhalte wurden der Version 3.1 der RRil 132.0118 entnommen. Beide Anhänge wurden bereits in der Version 3.1 (gültig ab 01.09.2022) um die Gültigkeit des papiergebundenen Nachweis bei Einführung eines digitalen Ausweises ergänzt.

Übergangsregelungen

Nutzung der Sicherungsplanvordrucke

Sicherungspläne, die bis zum Einführungsdatum erstellt wurden und deren Gültigkeitsende über das Einführungsdatum hinausgeht bzw. deren Gültigkeit erst nach dem Einführungszeitraum beginnt behalten ihre Gültigkeit bis zum Ende des im Sicherungsplan angegebenen Gültigkeitszeitraumes. Wenn in diesen Sicherungsplänen die Sicherungsmaßnahme „Sicherungsposten“ festgelegt wurde ist zu prüfen, ob aufgrund der neuen Regelungen die

Sicherungsmaßnahme Sicherungsposten mit Handschalter ausgewählt werden kann. Sicherungspläne, deren Erstellung bis einschl. 13.01.2023 im Programm Sipla-Workflow nicht abgeschlossen wurden, werden im bis zu diesem Datum gültigem Vordruck weiter bearbeitet und herausgegeben. In diesen Sicherungsplänen darf das Rottenwarnsignal Ro 1 nicht mehr ausgewählt werden. Es darf nur noch das Rottenwarnsignal Ro 2 nach den neuen gültigen Regeln angewendet werden.

Dauersicherungspläne dürfen gemäß den jeweiligen neuen Regelungen verlängert werden, wenn die Sicherungsmaßnahme „Sperrung der Gleise aus Gründen der Unfallverhütung“ festgelegt wurde. Gemäß den Übergangsregelungen können die Vordrucke 132.0118V03, 132.0118V04 und 132.0118V05 bis Ende des Jahres 2025 ihre Gültigkeit behalten sofern es sich um Dauersicherungspläne handelt.

Ab dem Einführungszeitraum dürfen nur Sicherungspläne gemäß Version 4.0 der RRil 132.0118 eingereicht werden.

Nutzung der Rottenwarnsignale

Wurde in einem Sicherungsplan mit Gültigkeitsdatum vor dem 16.01.2023 das Rottenwarnsignal Ro 1 oder Ro 2 ausgewählt und die Arbeiten gehen ohne Unterbrechung über das Einführungsdatum hinaus weiter, wird weiterhin das Rottenwarnsignal Ro 1 oder Ro 2 nach den alten Regelungen angewendet.

Wurde in einem Sicherungsplan mit Gültigkeitsdatum vor dem 16.01.2023 das Rottenwarnsignal Ro 1 oder Ro 2 ausgewählt und die Arbeiten werden nach dem 16.01.2023 unterbrochen und bei der Wiederaufnahme der Arbeiten ist eine neue Einweisung in die Sicherungsmaßnahme erforderlich, muss nach der Unterbrechung das Rottenwarnsignal Ro 2 nach den neuen Regeln der dann gültigen RRil 132.0118 angewendet werden.

In Sicherungsplänen mit Gültigkeitsbeginn ab dem 16.01.2023 darf bei den Sicherungsmaßnahmen ATWS, AWS oder Sicherungsposten ausschließlich das Rottenwarnsignal Ro 2 nach den neuen Regeln angewendet werden.

Bei der Umstellung der Rottenwarnsignale von Ro 1 bzw. Ro 2 der alten Version auf das Rottenwarnsignal Ro 2 in der neuen Version handelt es sich um eine Anpassung der Sicherungsmaßnahme. Somit muss die BzS nicht beteiligt werden. Die Umstellung ist im Sicherungsplan zu dokumentieren.

Regelwerkseigenschaften

Hauptgruppe

Organisation und Managementsysteme

Untergruppe

Arbeitsschutz

Herausgeber

DB Netz AG

Zielgruppe

Alle Mitarbeiter

Fachautor

Frank Kott

Email: frank.kott@deutschebahn.com

Anlagen

132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen

132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10

132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11

132.0118A04 Erstellung der Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13

- 132.0118A05** bleibt frei
- 132.0118A06** Sicherungsverfahren Sperren von Gleisen und Fahrten im gesperrten Gleis oder im Baugleis
- 132.0118A07** Sicherungsverfahren Feste Absperrung
- 132.0118A08** Sicherungsverfahren Technische Warnsysteme
- 132.0118A09** Sicherungsverfahren Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke
- 132.0118A10** Sicherungsverfahren Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen
- 132.0118A11** Besondere Sicherungsverfahren und -pläne
- 132.0118A12** Befähigungsausweis
- 132.0118A13** Einsatznachweis
- 132.0118V01** Bleibt frei
- 132.0118V02** Bleibt frei
- 132.0118V03** Bleibt frei
- 132.0118V04** Bleibt frei
- 132.0118V05** Bleibt frei
- 132.0118V06** Befähigungsnachweis
- 132.0118V07** Einsatznachweis für Sicherungsposten, Absperrposten, Überwachungsposten, Bediener von ATWS
- 132.0118V08** Checkliste zur technischen Funktionsabnahme von ATWS bzw. zur Funktionskontrolle von Funk ATWS nach Modul 132.0118A08
- 132.0118V09** Checkliste für die Inbetriebnahme der Koppelung feldseitiges ATWS – Funkempfänger – Maschinenwarnung
- 132.0118V10** Sicherungsplan (Muster)
- 132.0118V11** Sicherungsplan in besonderen Fällen nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 (Muster)
- 132.0118V12** Sicherungsplan für Bahnsteigpflegearbeiten nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 (Muster)
- 132.0118V13** Sicherungsplan für Bahnsteigpflegearbeiten nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 (Muster) (nur für Arbeiten im Auftrag von DB Station und Service)
- 132.0118V14** bleibt frei
- 132.0118V15** Sicherungsplan bei Anwendung des FATWS – Verfahrens (Muster)
- 132.0118V16A** Sicherungsplan beim Einsatz von Winterdienst (Muster)
- bis
- 132.0118V16D**
- 132.0118V17** Vereinfachte ATWS Planung für Sicherungsaufsichten
- 132.0118V18** Dokumentation zur Verlängerung der Gültigkeit des Sicherungsplans
- 132.0118V19** Dokumentation der Einweisung eines Nachunternehmens in die Abschnitte 1 bis 3 des Sicherungsplanes 132.0118V10 und dessen Zustimmung
- 132.0118V20** Wahrnehmbarkeitsprobe (Vordruck 132.0118V10 Anlage 1)
- 132.0118V21** Übergabe Sicherungsaufsicht (Vordruck 132.0118V10 Anlage 2)
- 132.0118V22** Einweisung der ausführenden Unternehmen in die Abschaltung von ATWS Ketten (Vordruck 132.0118V10 Anlage 3)
- 132.0118V23** Liste der eingewiesenen Sicherungsaufsichten (Dauersicherungspläne) (Vordruck 132.0118V10 Anlage 4)
- 132.0118V24** Nachunternehmer Sicherungsunternehmen (Vordruck 132.0118V10 Anlage 5)
- 132.0118V25** Bleibt frei
- bis
- 132.0118V89**
- 132.0118V90** Sicherungsplanheft (nur für Beschäftigte der DB Netz AG) (Muster)

Rahmenrichtlinie	132.0118 Arbeiten im Gleisbereich
	Seite 1 von 17

Inhaltsverzeichnis

01	Zweck	5
02	Geltungsbereich.....	5
03	Aufgaben des Bahnbetreibers.....	7
04	Aufgaben und Verantwortung der an der Sicherungsplanung Beteiligten.....	7
05	Nutzung von mobilen Endgeräten (MEG/EfA) im Gleisbereich.....	10
06	Mitgeltende Regelungen/Abkürzungsverzeichnis/Begriffserklärungen	11

Rahmenrichtlinie	132.0118 Arbeiten im Gleisbereich
	Seite 2 von 17

Anhänge

- 132.0118A01 Aufgaben und Verantwortung aller an der Sicherung beteiligter Personen (Detaildarstellung)
- 132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplan 132.0118V10
- 132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplan 132.0118V11
- 132.0118A04 Erstellung der Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13
- 132.0118A05 bleibt frei
- 132.0118A06 Sicherungsverfahren Sperren von Gleisen und Fahrten im gesperrten Gleis oder im Baugleis
- 132.0118A07 Sicherungsverfahren Feste Absperrung
- 132.0118A08 Sicherungsverfahren Technische Warnsysteme
- 132.0118A09 Sicherungsverfahren Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke
- 132.0118A10 Sicherungsverfahren Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen
- 132.0118A11 Besondere Sicherungsverfahren und -pläne
- 132.0118A12 Befähigungsausweis
- 132.0118A13 Einsatznachweis

Vordrucke:

132.0118V01	Bleibt frei
132.0118V02	Bleibt frei
132.0118V03	Bleibt frei
132.0118V04	Bleibt frei
132.0118V05	Bleibt frei
132.0116V06	Befähigungsausweis
132.0118V07	Einsatznachweis für Sicherungsposten, Absperrposten, Überwachungsposten, Bediener von ATWS
132.0118V08	Checkliste zur technischen Funktionsabnahme von ATWS bzw. zur Funktionskontrolle von Funk ATWS nach Modul 132.0118A08
132.0118V09	Checkliste für die Inbetriebnahme der Koppelung feldseitiges ATWS - Funkempfänger - Maschinenwarnung
132.0118V10	Sicherungsplan (Muster)
132.0118V11	Sicherungsplan in besonderen Fällen nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 (Muster)
132.0118V12	Sicherungsplan für Bahnsteigpflegearbeiten nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 (Muster)
132.0118V13	Sicherungsplan für Bahnsteigpflegearbeiten nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 (Muster) (nur für Arbeiten im Auftrag von DB Station und Service)
132.0118V14	bleibt frei
132.0118V15	Sicherungsplan bei Anwendung des FATWS - Verfahrens (Muster)
132.0118V16A bis 132.0118V16D	Sicherungsplan beim Einsatz von Winterdienst (Muster)
132.0118V17	Vereinfachte ATWS Planung für Sicherungsaufsichten
132.0118V18	Dokumentation zur Verlängerung der Gültigkeit des Sicherungsplans

Rahmenrichtlinie	132.0118 Arbeiten im Gleisbereich
	Seite 4 von 17

- | | |
|-----------------------------------|--|
| 132.0118V19 | Dokumentation der Einweisung eines Nachunternehmens in die Abschnitte 1 bis 3 des Sicherungsplanes 132.0118V10 und dessen Zustimmung |
| 132.0118V20 | Wahrnehmbarkeitsprobe (Vordruck 132.0118V10 Anlage 1) |
| 132.0118V21 | Übergabe Sicherungsaufsicht (Vordruck 132.0118V10 Anlage 2) |
| 132.0118V22 | Einweisung der ausführenden Unternehmen in die Abschaltung von ATWS Ketten (Vordruck 132.0118V10 Anlage 3) |
| 132.0118V23 | Liste der eingewiesenen Sicherungsaufsichten (Dauersicherungspläne) (Vordruck 132.0118V10 Anlage 4) |
| 132.0118V24 | Nachunternehmer Sicherungsunternehmen (Vordruck 132.0118V10 Anlage 5) |
| 132.0118V25
bis
132.0118V89 | Bleibt frei |
| 132.0118V90 | Sicherungsplanheft (nur für Beschäftigte der DB Netz AG) (Muster) |

Rahmenrichtlinie	132.0118 Arbeiten im Gleisbereich
	Seite 5 von 17

01 Zweck

- | | |
|--|-------------------|
| <p>(1) Diese Rahmenrichtlinie setzt die Vorgaben der Unfallversicherungsträger, insbesondere der DGUV Vorschrift 1, DGUV Vorschrift 78, DGUV und Regel 101-024 bahnspezifisch um. Sie ist Sicherungsanweisung im Sinne § 4 (1) DGUV Vorschrift 78.</p> | Grundlagen |
| <p>(2) Diese Rahmenrichtlinie beschreibt Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung</p> <ul style="list-style-type: none"> • des Bahnbetreibers, • der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS), • des ausführenden Unternehmens • des Sicherungsunternehmens und • der an Sicherungsmaßnahmen Beteiligten <p>bei Arbeiten im Gleisbereich an Bahn- und anderen Anlagen.</p> | Inhalt |

02 Geltungsbereich

- | | |
|---|---|
| <p>(1) Diese Rahmenrichtlinie gilt für Unternehmen des DB-Konzerns in Deutschland, sofern sie Arbeiten an Bahn- und anderen Anlagen im Gleisbereich planen, vergeben und/oder ausführen. Im Sinne dieser Rahmenrichtlinie werden die o.g. Unternehmen nachfolgend als Konzernunternehmen bezeichnet.</p> <p>Die Regelungen dieser Rahmenrichtlinie sind auch dann anzuwenden, wenn Arbeiten im Gleisbereich an Anlagen Dritter durchgeführt werden.</p> <p>Diese Rahmenrichtlinie gilt ausschließlich zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen.</p> <p>Sie gilt auch bei Arbeiten, bei denen ein unbeabsichtigtes Hineingeraten in den Gleisbereich nicht ausgeschlossen werden kann.</p> | Geltungsbereich |
| <p>(2) Beim Einsatz konzernfremder Unternehmen muss der/die Auftraggebende die Anwendung dieser Rahmenrichtlinie mit dem Auftragnehmenden vertraglich vereinbaren.</p> | Einsatz konzernfremder Unternehmen |
| <p>(3) Sicherungsmaßnahmen für Bergungs- und Rettungsarbeiten regelt die RRil 123.0140.</p> <p>Der Notfallmanager übergibt den Ereignisort an die zuständigen Fachlinien als Arbeitsstelle sobald keine Sicherungsmaßnahmen für die am Ereignisort tätigen Hilfs- und Fremdrettungskräfte mehr erforderlich sind. Die Entscheidung des Zeitpunktes obliegt</p> | Bergungs- und Rettungsarbeiten |

Rahmenrichtlinie	132.0118 Arbeiten im Gleisbereich
	Seite 6 von 17

ausschließlich dem Notfallmanager. Über die weiteren Sicherungsmaßnahmen entscheidet die verantwortliche Fachlinie und erstellt erforderlichenfalls einen Sicherungsplan gemäß den Regelungen dieser Rahmenrichtlinie.

- (4) Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von elektrischen Gefährdungen bei Arbeiten an oder in der Nähe von Fahrleitungsanlagen und von in Fahrschienen auftretenden Rückströmen regelt die Rahmenrichtlinie 132.0123.
- (5) Kontrollen der Sicherungsmaßnahmen sowie der Arbeitssicherheit sollen außerhalb des Gleisbereiches durchgeführt werden. Muss vom Kontrollpersonal der Gleisbereich betreten werden, dann haben sich die Kontrollierenden bei der Sicherungsaufsicht zu melden. Sie müssen klären, ob sie unter der von der BzS angeordneten Sicherungsmaßnahme ihre Kontrolle durchführen können. Ist dies möglich, z.B. bei den Sicherungsmaßnahmen Gleissperrung, Feste Absperrung, ATWS oder Sicherungsposten, haben sich die kontrollierenden Personen einweisen zu lassen und im Abschnitt 6 des Sicherungsplanes mit Unterschrift die Einweisung zu dokumentieren. Dies bedeutet in diesem Fall jedoch keine Anerkennung der Sicherungsmaßnahme.

Elektrische Gefährdungen

Kontrollen der Sicherungsmaßnahmen und der Arbeitssicherheit

Für Wege im Gleisbereich zur Arbeitsstelle sind die Sicherungsmaßnahmen gemäß Sicherungsplan einzuhalten.

Bei Arbeiten von bis zu drei Beschäftigten darf die Gesamtzahl von drei Personen nicht überschritten werden. Für eine Kontrolle sind ggf. die Arbeiten kurzfristig einzustellen und der Gleisbereich zu verlassen.

Bei allen Beschäftigten, die nach den Vorgaben der DB Netz AG Kontrollen im Gleisbereich durchzuführen haben (z.B. Fachkräfte für Arbeitssicherheit (FASI/Sifa), Betriebsärzte (nur in Begleitung des FASI/der Sifa), Baubetriebskoordinatoren, Leiter der Instandhaltung und Mitarbeiter der DB Fachstelle Arbeits- und Brandschutzmanagement) kann auf die Erstellung eines Abschnitt 1 eines Sicherungsplans verzichtet werden, da die Kontrolle in diesem Fall keine Tätigkeit nach § 2 (1) DGUV Vorschrift 78 darstellt. Jedoch haben die Kontrollierenden die Inhalte des Abschnittes 2 und fortfolgender Abschnitte eines Sicherungsplanes zu beachten. Darüber hinaus müssen diese Beschäftigten die für sie möglichen Gefährdungen analysieren und entsprechende Schutzmaßnahmen ableiten.

Für Personen, welche die Sicherung überwachen und/oder die Bauüberwachung wahrnehmen (etc.) ist die Erstellung eines Abschnittes 1 eines Sicherungsplans erforderlich, da dieser Personenkreis eine Tätigkeit nach § 2 (1) DGUV Vorschrift 78 durchführt.

Bei Baustellenkontrollen durch Aufsichtsbehörden (Unfallversicherungsträger, Eisenbahn Bundesamt, etc.) ist kein Abschnitt 1 zu erstellen, da hoheitliche Aufgaben wahrgenommen werden.

- (6) Werden im Text sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie z.B. „Sicherungsaufsicht, Bediener von ATWS“ verwendet, beziehen sich diese auf Frauen, Männer und Diverse in gleicher Weise.

Sprachregelung

03 Aufgaben des Bahnbetreibers

- (1) Der Bahnbetreiber legt aufgrund seiner Verpflichtung zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb die für den Bahnbetrieb zuständigen Stellen (BzS) fest und teilt diese dem ausführenden Unternehmen mit.

Verpflichtungen

Hinweis:

Bahnbetreiber ist derjenige, der den Bahnbetrieb in eigenem Namen und auf eigene Rechnung durchführt. Er muss nicht Eigentümer der betreffenden Eisenbahninfrastruktur und/oder der Schienenfahrzeuge sein.

Zu „Unternehmer“ siehe Abschn. 2.1 DGUV Regel 101-024

04 Aufgaben und Verantwortung der an der Sicherungsplanung Beteiligten

- (1) Eine Auswahl möglicher Sicherungsmaßnahmen ist bereits bei der Planung und Vorbereitung von Arbeiten mit der BzS abzustimmen.
- (2) In der nachfolgenden Übersicht sind die grundsätzlichen Aufgaben und Verantwortungen der an der Sicherungsplanung Beteiligten dargestellt.

Planung der Sicherungsmaßnahmen

Übersicht

Gefährdungen durch Fahrten für die Beschäftigten beurteilen

Das ausführende Unternehmen ermittelt die Gefahren, die für Beschäftigte durch Fahrten auftreten können. Besteht für die Beschäftigten eine Gefährdung durch Fahrten werden die Arbeiten bei der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle angezeigt. Dabei sind alle Arbeiten und Arbeitsstellen zu berücksichtigen, u.a. Vor- und Nacharbeiten, Lagerplätze, Vorbereitungsplätze sowie der Weg zur und von der Arbeitsstelle.

Jedes ausführende Unternehmen welches an den Arbeiten beteiligt ist

Arbeiten anzeigen

Die das ausführende Unternehmen leitende Person entscheidet sich je nach Arbeiten und Voraussetzungen mit welchem Sicherungsplanmuster die Arbeiten bei der BzS angezeigt werden. Das Hauptauftrag nehmende Unternehmen kann in seiner Anmeldung der Arbeiten bei der BzS die Gefährdungsanalysen der weiteren ausführenden Unternehmen nach Rücksprache einfließen lassen.

Jedes ausführende Unternehmen, das an den Arbeiten beteiligt ist

Weitere Informationen enthält der Abschnitt 1 der RRil 132.0118A01 „Verantwortung des ausführenden Unternehmens“ sowie die ff. Anhänge

**Sicherungsmaßnahme festlegen**

Die BzS legt aufgrund der Verkehrssicherungspflicht die Maßnahmen zur Sicherung der Beschäftigten gegen Gefahren aus Fahrten im jeweiligen Abschnitt des Sicherungsplanes fest.

BzS

Weitere Informationen enthält der Abschnitt 2 der RRil 132.0118A01 „Verantwortung der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS)“ sowie die ff. Anhänge

**Sicherungsmaßnahme planen**

Das Sicherungsunternehmen oder die OE'en der DB Netz AG bei Arbeiten im Eigenbetrieb planen die Sicherungsmaßnahme aufgrund der Angaben in den Abschnitten 1 und 2 des jeweiligen Sicherungsplans.

Sicherungsunternehmen / OE'en der DB Netz AG

Weitere Informationen enthält der Abschnitt 5 der RRil 132.0118A01 „Sicherungsunternehmen“ sowie die ff. Anhänge

**Sicherungsmaßnahme durchführen**

Das Sicherungsunternehmen oder die OE'en der DB Netz AG führen die Sicherungsmaßnahmen gemäß der Planung durch. Weitere Informationen enthalten die Abschnitte 5 und 6 der RRil 132.0118A01 „Sicherungsunternehmen“ sowie die ff. Anhänge

Sicherungsunternehmen / OE'en der DB Netz AG



Sicherungsmaßnahme überwachen

Die BzS legt fest wer die Sicherungsmaßnahme überwacht.

Weitere Informationen enthalten die Abschnitte 1 „Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS)“ und 4 „Sicherungsüberwachung“ des Anhang 132.0118A01 sowie die ff. Anhänge

 BzS

- (3) Zur Anmeldung der Arbeiten kann das ausführende Unternehmen nachfolgende Sicherungspläne verwenden:

Sicherungspläne

Sicherungsplan	Anwendungsfälle	Nicht anzuwenden bei
132.0118V10	Bei allen Arbeiten, außer bei regelkonformer Anwendung anderer Sicherungsplan-mustervordrucke.	<ul style="list-style-type: none"> Anwendung des FATWS Verfahrens Winterdienst Bahnsteig-pflegearbeiten
132.0118V11	Bei Arbeiten von bis zu drei Beschäftigten, wenn die Voraussetzungen gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 erfüllt werden.	<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von Maschinen und Fahrzeugen (ausgenommen Kleinstmaschinen wie z.B. Handbohrmaschine Bahnsteig-pflegearbeiten Vegetationspflege
132.0118V12	Arbeiten von bis zu drei Beschäftigte zur Pflege von Bahnsteigen	alle anderen Tätigkeiten
132.0118V13 (nur für Bahnsteigpflegearbeiten, die im	Arbeiten von bis zu drei Beschäftigte zur Pflege von Bahnsteigen, die im Auftrag	alle anderen Tätigkeiten

Rahmendrichtlinie	132.0118 Arbeiten im Gleisbereich
	Seite 10 von 17

Auftrag von DB Station und Service durchgeführt werden)	von DB Station & Service beauftragt wurden.	
132.0118V14	bleibt frei	
132.0118V15	Anwendung des FATWS Verfahrens	<ul style="list-style-type: none"> Gleisabstand unter 4,00 m und über 5,00 m Geschwindigkeit größer 70 km/h
132.0118V16a bis V16d	Winterdienstarbeiten im Gleisbereich (Bü, Weichen, etc.)	Alle anderen Tätigkeiten und Winterdienst auf Bahnsteigen

- (4) In den Anhängen ist beschrieben, welche Person für welche Abschnitte des jeweiligen Sicherungsplanes die Verantwortung trägt und welche Anforderungen an das Erstellen der einzelnen Abschnitte gestellt werden, um eine hohe Sicherheit für die Beschäftigten im Gleisbereich zu erreichen.

Anhänge

05 Nutzung von mobilen Endgeräten (MEG/EfA) im Gleisbereich

- (1) Die folgenden Regelungen gelten für das Nutzen von mobilen Endgeräten (MEG) sowie für Endgeräte für Alle (EfA) zu dienstlichen Zwecken im Bereich von Gleisen unter Beachtung der DGUV Regel 101-024
- (2) Die Nutzung mobiler Endgeräte bzw. Endgeräte für Alle sind nur in einem Mindestabstand (Gefahrenbereiche) von
- 3,00m bei Geschwindigkeiten \leq 160km/h
 - 3,50m bei Geschwindigkeiten $>$ 160km/h bis 280km/h
 - 4,00m bei Geschwindigkeiten $>$ 280 km/h.

Anwendungsbe- reich

Gefahrenberei- che

zur Mitte des Betriebsgleises auf einem festen Standplatz oder zwischen den Schienen des Arbeitsgleises mit der im Sicherungsplan festgelegten Sicherung zulässig.

Können aufgrund örtlicher oder baulicher Gegebenheiten (z.B. Brücken, Tunnel, Lärmschutzwände) die o.g. Mindestabstände nicht eingehalten werden, darf die Nutzung von MEG/EfA nur im festgelegten Sicherheitsraum erfolgen. Bei mehreren Arbeitsgleisen darf die Außenschiene zum Betriebsgleis nicht überschritten werden.

- (3) Werden Arbeiten von einer besonders unterwiesenen, einzeln arbeitenden Person durchgeführt, ist für die Nutzung von MEG/EfA eine Sperrung des Arbeitsgleises, die Sicherungsmaßnahme „Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke“ oder der Aufenthalt im Sicherheitsraum erforderlich.

Einzeln arbeitende Personen

- (4) Werden Gruppen von bis zu 3 Beschäftigten durch die nachfolgenden Sicherungsmaßnahmen gesichert, darf der Sichernde kein MEG/EfA nutzen:

Gruppen von bis zu drei Beschäftigte

- „Beobachten der Annäherungsstrecke“ (Die Fahrten werden am Beginn der Annäherungsstrecke bei einer Sicherheitsfrist von mindestens 20 s [...] sicher erkannt [...]). oder
- „Anzeichen von Fahrten deuten“ (Die Anzeichen der Annäherung von Fahrten werden sicher und rechtzeitig gedeutet [...]).

- (5) Die Benutzung von mobilen Endgeräten bzw. Endgeräte für Alle für private Zwecke ist im Gleisbereich verboten.

Private Nutzung

Nimmt der Benutzer von mobilen Endgeräten bzw. Endgeräten für Alle versehentlich ein privates Gespräch an, hat er dieses sofort zu beenden und kann danach, wenn er den Gleisbereich verlassen hat, das Gespräch führen.

06 Mitgeltende Regelungen/Abkürzungsverzeichnis/Begriffserklärungen

- DGUV Vorschrift 1 Grundsätze der Prävention
 DGUV Vorschrift 38 Bauarbeiten
 DGUV Vorschrift 78 Arbeiten im Bereich von Gleisen

Regelwerk der Unfallversicherungsträger

DA *Durchführungsanweisungen („geben vornehmlich an, wie die in den Unfallverhütungsvorschriften normierten Schutzziele erreicht werden können ...“ (vgl. Fußnote, S. 1 DGUV Vorschrift 78))*

Rahmenrichtlinie	132.0118 Arbeiten im Gleisbereich
	Seite 12 von 17

DGUV Regel
101-024

Regeln für Sicherheit und Gesundheits-
schutz;
Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im
Gleisbereich von Eisenbahnen

Ril 046.2520

Funktionsausbildung zum Mitarbeiter in der
BzS, der verantwortlich den Abschnitt 2
des Sicherungsplanes erstellt

**Mitgeltende
konzernerne
Regelungen**

Ril 046.2526

Funktionsausbildung zur Bahnsteigpflege-
kraft mit Aufgaben eines Antragsstellers für
betriebliche Maßnahmen

Ril 046.2527

Funktionsausbildung für Personen, die sich
selbst sichern, oder in einer Gruppe von
bis zu 3 Personen die Sicherung überneh-
men sollen

Ril 046.2528

Funktionsausbildung zum
Sicherungsposten

Ril 046.2529

Funktionsausbildung zur
Sicherungsaufsicht

Ril 046.2531

Funktionsausbildung zum
Sicherungsüberwacher

Ril 046.2751

Funktionsausbildung zum Bauüberwacher
Leit- und Sicherungstechnik

Ril 046.2752

Funktionsausbildung zum Fachbauüberwa-
cher Oberbau

Ril 046.2753

Funktionsausbildung zum Bauüberwacher
Bahn Oberbau/Konstruktiver Ingenieurbau

Ril 046.2757

Funktionsausbildung zum Bauüberwacher
Elektrotechnik für Bahnstromversorgung,
Oberleitungsanlagen und elektrische Ener-
gieanlagen (Bauüberwacher E)

Ril 046.2835

Funktionsausbildung zum
Baubetriebskoordinator

Handbuch 10700

Tauglichkeit und Eignung feststellen

Ril 123

Notfallmanagement, Brandschutz

RRil 132.0123

Arbeiten an oder in der Nähe von elektri-
schen Anlagen und an Betriebsmitteln

Handbuch 20204

Einkauf Bauleistungen; Sicherungs- und
bauaffine Dienstleistungen einkaufen

Ril 301	Signalbuch (SB)
Ril 406	Baubetriebsplanung, Betra und La
Ril 408	Fahrdienstvorschrift
Ril 481.0XXX	Bahnbetrieb; Telekommunikationsanlagen bedienen
Prozess M01.02.16 der DB Netze	Verkehrssicherungspflicht für Arbeiten im Gleisbereich wahrnehmen

AG	Auftraggeber
Agl	Arbeitsgleis
AKA	Ankündigungsanlage
AN	Auftragnehmer
Anstr.	Annäherungsstrecke
Änderung der Sicherungsmaßnahme	Bei einer Änderung der Sicherungsmaßnahme legt die BzS eine neue Sicherungsmaßnahme nach dem RIMINI-Verfahren fest.
Anpassung der Sicherungsmaßnahme	Bei einer Anpassung der Sicherungsmaßnahme bleibt, die von der BzS festgelgte Sicherungsmaßnahme bestehen. Sie wird auf die Bedürfnisse vor Ort angepasst, z.B. durch eine Erhöhung der Anzahl der Warnsignalgeber. Eine Verringerung ist nicht möglich.
Arbeitsbereich	Räumlicher Bereich (Länge und Breite) für die Arbeitsausführung
Arbeitsbreite	ist die zu beiden Seiten jeweils notwendige Breite ab Gleismitte zum Betriebsgleis gemessen, um die Arbeiten durchführen zu können. Dabei muss der komplette Arbeitsraum, inkl. der notwendigen Bewegungsräume neben handgeführten Arbeitsmitteln und Materialien, für die Beschäftigten berücksichtigt werden. Hinzu gerechnet werden müssen die notwendigen Bewegungsräume von handgeführten Arbeitsmitteln und Materialien. Wenn sich die Beschäftigten nur im Innenraum von Fahrzeugen aufhalten und die Ausgänge gemäß DGUV Vorschrift 78 verriegelt sind, ist die halbe reguläre Fahrzeugbreite als Arbeitsbreite zu

**Abkürzungen
und Begriffser-
klärungen**

berücksichtigen. Temporäre breitere Arbeitssorte z.B. neben Fahrzeugen und Maschinen sind im Sicherungsplan durch das bauausführende Unternehmen separat anzugeben. Die vom Unternehmen angegebene Breite schließt die notwendige Arbeitsbreite u. a. von Maschinen und Geräten sowie ggf. die Arbeitsraumbreite, z.B. für den Seitenläufer (1 m), ein.

Beim Einsatz einer Festen Absperrung und gleichzeitigem Verkehren von Fahrzeugen (auch in Arbeitsstellung) im Arbeitsgleis ist eine Mindestarbeitsbreite von 1,70 m von der BzS zu berücksichtigen.

ArbZ	Arbeitszug
ATWS	Automatisches Warnsystem
Bauüberwacher	Mit dem Begriff „Bauüberwacher“ sind Bauüberwacher Bahn und Fachbauüberwacher gemeint
Bf	Bahnhof
Betra	Betriebs- und Bauanweisung
BRM	Bettungsreinigungsmaschine
BSW	Bunkerschüttgutwagen
BzS	die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle
bzw.	beziehungsweise
dB(A)	Dezibel bewertet mit Frequenzfilter A
DA	Durchführungsanweisung innerhalb der DGUV Regel
DGUV	Deutsche gesetzliche Unfallversicherung
d.h.	das heißt
E/M	Elektro-/Maschinentechnik
FA	Feste Absperrung
FATWS	Sicherungsverfahren beim Einsatz von Großbaumaschinen (siehe Anhang 11)
Fc	Fahrzeuge zur Beförderung von Schüttgut, hier Schotter
Fdl	Fahrdienstleiter
FE	Funkempfänger

ff.	fortfolgend
Fr	Freitag
FV	Fließbandverfahren
GBM	gleisgebundene Großbaumaschine
Gefahrenraum	Nach der Definition der DIN EN 16704-1:2022-01 ist der Gefahrenraum der Bereich, in dem eine Person, Material oder Ausrüstung von einem Schienenfahrzeug erfasst werden kann oder eine Verletzungsgefahr bzw. tödliche Unfallgefahr aufgrund der Winddruck- und Sogwirkung besteht. Der Gefahrenraum entspricht dem Gleisbereich gem. § 2 DGUV Vorschrift 78 und schließt den in der Anlage der DGUV Vorschrift 78 dargestellten Gefahrenbereich ein. Die Ausdehnung des Gleisbereichs ist nach Punkt 4.4 DGUV Regel 101-024 situationsabhängig.
GSM	Gleisstopfmaschine
ggf.	gegebenenfalls
Han-Wü	Hannover - Würzburg
h	Stunde
HS	Handscharter bei TWS
i.d.R.	in der Regel
i.S.	im Sinne
i.V.	in Verbindung
Mobile Absper- rung bei Arbei- ten von bis zu drei Beschäftig- ten	Die mobile Absperung ist insbesondere zur Sicherung gegen die Gefahren aus dem Nachbargleis bei kurzfristigen Arbeiten geringen Umfangs gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 (Arbeiten bis zu drei Versicherte) vorgesehen. Sie schützt Beschäftigte davor, unbeabsichtigt in den Gleisbereich des Nachbargleises zu gelangen. Sie bedarf einer Zulassung gemäß Lastenheft „FA“ der DB Netz AG. Die mobile Absperung hat pro Feld eine Länge von bis zu 3,00 m.
La	Langsamfahrstelle
LST	Leit- und Sicherungstechnik

Rahmenrichtlinie	132.0118 Arbeiten im Gleisbereich
	Seite 16 von 17

Lü	Lademaßüberschreitung
Ma-Stg	Mannheim - Stuttgart
m	Meter
Mo	Montag
MFS	Materialförder- und Siloeinheit
MFW	Mobiles Funk-Warnsystem
Ngl	Nachbargleis
OE	Organisationseinheit
PW	Persönlicher Warnsignalgeber
PVM	Planumsverbesserungsmaschine
Ril	Richtlinie
RRil	Rahmenrichtlinie
RIMINI	formalisiertes Verfahren zur risikominimalen Sicherung von Arbeitsstellen
s	Sekunden
SF	Sicherheitsfrist
Sipo	Sicherungsposten
SK	Schienenkontakt
Slps	Schwellentransportwagen
SPM	Schotterplaniermaschine
Tk	Telekommunikation
TWS	technisches Warnsystem
t	Zeit
u.a.	unter Anderem
unmittelbare Nähe	Unter unmittelbarer Nähe ist zu verstehen, dass sich <ul style="list-style-type: none"> • Beschäftigte in direkter Zugriffsmöglichkeit des Absperrpostens befinden • ein Bahnübergang (Bü) in einem Abstand von bis zu 20 m zur Arbeitsstelle befindet. Dabei muss die Einschaltung des Bü optisch erkennbar und/oder akustisch hörbar sein. Wenn keine Fahrten ausgeschlossen sind, müssen Fahrten in allen Gleisen und aus allen Richtungen erwartet werden.

Die das Unternehmen leitende Person

Der das Unternehmen leitende Person gehört das Unternehmen oder diese ist mit der Leitung des Unternehmens betraut. Die in diesem Regelwerk beschriebenen Aufgaben können innerhalb des Unternehmens delegiert werden.

ÜP

Überwachungsposten

USM

Universalstopfmaschine

Uv Sperrung

Sperrung eines Gleises aus Gründen der Unfallverhütung

UZ

Umbauzug

v

Geschwindigkeit

vgl.

vergleiche

vsl.

voraussichtlich

VzG

Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

VZ

Verarbeitungszeit

WSG

Warnsignalgeber

z.B.

zum Beispiel

ZwB

Zweiwegebagger

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 1 von 25

Inhaltsverzeichnis

01	Aufgaben des ausführenden Unternehmens.....	1
02	Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle	3
03	Sicherungskoordination.....	7
04	Sicherungsüberwachung.....	8
05	Sicherungsunternehmen.....	11
06	Sicherungsaufsicht.....	13
07	Sicherungsposten/Überwachungsposten	16
08	Absperrposten	17
09	Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen (§ 6 (1) DGUV Vorschrift 78)	20
10	Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen (§ 6 (1) DGUV Vorschrift 78) zur Bahnsteigpflegekraft	23

01 Aufgaben des ausführenden Unternehmens

- (1) Das ausführende Unternehmen muss die Arbeiten mindestens 20 Arbeitstage (Mo-Fr ohne Feiertage) vor Baubeginn der zuständigen BzS anzeigen, so dass diese die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb anordnen und/oder durchführen kann.

Zeitpunkt zum Anzeigen der Arbeiten

Eine Unterschreitung der Frist von mindestens 20 Arbeitstagen ist bei Maßnahmen zur dringlichen Fehlerbeseitigung und bei Sofortmaßnahmen gemäß Ril 406.1101A01 nach Rücksprache mit der zuständigen BzS zulässig.

Hinweis:

Auf der Internetseite des Arbeitsschutzes der DB Netz AG befindet sich unter der Rubrik Downloads der Reiter „Ansprechpartner der BzS“. Eingabe in die Suchmaschine: „DB Netz AG Arbeiten im Gleisbereich“

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 2 von 25

- (2) Alle Sicherungspläne müssen im durch die DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichem digitalen System eingereicht werden. Im Einzelfall (i.d.R. handelt es sich um einmalig einreichende Personen oder Institutionen) entscheidet die BzS ob sie die Einreichung dieser Sicherungspläne in Papierform zulässt, z.B. bei Arbeiten von Dritten an deren Bauwerken.

Nutzung eines bundeseinheitlichen digitalen Systems

Um ihre Arbeiten über das durch die DB Netz AG eingeführte bundeseinheitliche digitale System bei der BzS einreichen zu können benötigt die einreichende Person einen Benutzerzugang. Diesen erhält sie auf Antrag bei der zuständigen BzS.

- (3) Mit welcher Sicherungsplanart das ausführende Unternehmen die Arbeiten bei der BzS anzeigt, entscheidet es aufgrund der eigenen durchgeführten Gefährdungsanalyse. Dabei sind die Art der Arbeit, die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse, der Einsatz von Maschinen und Geräten sowie die Qualifikation und Eignung der Beschäftigten zu berücksichtigen.

Auswahl der Sicherungsplanart

- (4) Bei der Anmeldung der Arbeiten muss das ausführende Unternehmen diese im Abschnitt 1 des Sicherungsplanes so umfassend beschreiben, dass die BzS eine der Arbeits- und Gefährdungssituation angemessene Sicherungsmaßnahme festlegen kann. Die notwendigen Angaben werden in den Anhängen 132.0118A02 bis 132.0118A05 beschrieben.

Beschreibung der Arbeiten

- (5) Das ausführende Unternehmen muss sich vor Aufnahme der Tätigkeit und bei einer Änderung der Gefährdung über den Inhalt des Sicherungsplanes arbeitsplatzbezogen einweisen lassen.

Einweisung

- (6) Das ausführende Unternehmen muss seine Beschäftigten, die Arbeiten im Gleisbereich durchführen, vor Aufnahme seiner Tätigkeit und bei einer Änderung der Gefährdung über den Inhalt des Sicherungsplanes arbeitsplatzbezogen unterweisen.

Arbeitsplatzbezogene Unterweisung

Weiterhin hat das ausführende Unternehmen seine Beschäftigten über Gefährdungen, die durch den Einsatz von bewegten Baumaschinen und/oder Baugeräten anderer ausführender Unternehmen ausgehen können, zu unterweisen. Um die Unterweisung durchführen zu können, hat jedes ausführende Unternehmen besondere Gefährdungen den anderen ausführenden Unternehmen bekannt zu geben.

Die Beschäftigten, die von den Fahrten durchführenden Unternehmen eingesetzt werden, sind gemäß Abschnitt 5 (9) des Anhangs 06 arbeitsplatzbezogen zu unterweisen.

- (7) Einweisende/Unterweisende müssen die Einweisungen/Unterweisungen dokumentieren.

Dokumentation

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 3 von 25

- (8) Merkmale bzw. Einweisungsinhalte der „betrieblichen Verhältnisse“ sind z.B.:

**Mindestinhalte
der Einweisung/
Unterweisung**

- Strecken-, Gleis-, Weichen-, Signalbezeichnung
- eingleisige oder mehrgleisige Betriebsführung
- benachbarte Betriebsstellen
- signaltechnische Ausstattung bzw. Besonderheiten
- Fahrmöglichkeiten
- Betriebsverfahren zur Durchführung von Fahrten auf dem Gegengleis
- zulässige Geschwindigkeiten, Langsamfahrstellen
- zuständiger Fahrdienstleiter

02 Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

- (1) Die Festlegung von Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb ist Aufgabe der BzS, in deren Verantwortungsbereich die Arbeiten durchgeführt werden. Dies gilt auch bei einer ggf. erforderlichen Änderung bereits festgelegter Sicherungsmaßnahmen.

Aufgabe

Grundlage für die Sicherungsplanung sind die Angaben im Abschnitt 1 des Sicherungsplanes des ausführenden Unternehmens sowie die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse.

Betreffen die Arbeiten mehrere Verantwortungsbereiche, stimmen sich die BzS'en untereinander ab, welche die Gesamtverantwortung übernimmt.

- (2) Das ausführende Unternehmen hat die Sicherungspläne spätestens 20 Arbeitstage (Mo-Fr ohne Feiertage) vor Baubeginn bei der BzS einzureichen.

Fristen

Eine Unterschreitung der Frist von mindestens 20 Arbeitstagen ist bei Maßnahmen zur dringlichen Fehlerbeseitigung und Sofortmaßnahmen gemäß Ril 406.1101A01 nach Rücksprache mit der zuständigen BzS zulässig.

Der Sicherungsplan muss spätestens 5 Arbeitstage (Mo-Fr ohne Feiertage) vor Inkraftsetzung inklusive Abschnitt 5 vollständig ausgefüllt vorliegen.

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 4 von 25

Können in Einzelfällen die Vorlagefristen nicht eingehalten werden, entscheidet die BzS, ob eine verkürzte Vorlage zumutbar ist oder ob die Baumaßnahme verschoben werden muss. Die BzS muss die Entscheidung dokumentieren. Die Entscheidung darf nicht auf nachgeordnete Stellen delegiert werden.

- (3) Die BzS muss Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb durch eine Gefährdungsanalyse festlegen. Die Gefährdungsanalyse muss auf der Grundlage des Auswahlverfahrens RIMINI durchgeführt werden. Das Verfahren RIMINI dient der Auswahl der für eine Arbeitsstelle erforderlichen risikominimalen Sicherungsmaßnahme. Die Anwendung des Verfahrens macht den Entscheidungsprozess nachvollziehbar und gewährleistet Verfahrenssicherheit und Konformität zum Regelwerk.
- (4) Bei Arbeiten gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 muss die Sicherungsmaßnahme mittels einer Gefährdungsanalyse von der BzS im Sicherungsplan festgelegt werden. Die Reihenfolge der Sicherungsmaßnahmen im Sicherungsplan stellt deren Wertigkeit dar und ist einzuhalten.
- (5) Das ausführende Unternehmen zeigt die Arbeiten im ersten Abschnitt des Sicherungsplanes soweit möglich über das durch die DB Netz AG eingeführte bundeseinheitliche digitale System an. Im Einzelfall (i.d.R. handelt es sich um einmalig einreichende Personen oder Institutionen) entscheidet die BzS ob sie die Einreichung in Papierform zulässt, z.B. bei Arbeiten von Dritten an eigenen Kreuzungsbauwerken. Die BzS muss die Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb im Abschnitt 2 des Sicherungsplans dokumentieren.
- (6) Die BzS hat folgende Aufgaben:
 - Entscheidung über verkürzte Vorlagefrist des Sicherungsplans
 - Entgegennahme und Plausibilitätsprüfung des Abschnittes 1 der Sicherungspläne
 - Erstellung des Abschnittes 2 der Sicherungspläne
 - Weiterleitung des bis zum Abschnitt 2 erstellten Sicherungsplans an das im Abschnitt 2 festgelegte Sicherungsunternehmen bei den Sicherungsplänen 132.0118V10, 132.0118V14, 132.0118V15 und 132.0118V16D. Zeitgleich erfolgt eine Information des ausführenden Unternehmens über die festgelegten Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungspläne 132.0118V11, 132.0118V12, 132.0118V13 und 132.0118V16A bis C werden an das ausführende Unternehmen übersandt.

Auswahlverfahren RIMINI

Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen (§ 6 (1) DGUV Vorschrift 78)

Dokumentation der Sicherungsmaßnahme

Aufgaben der BzS

- Durchführen und Festlegen der Sicherungskoordination gemäß Abschnitt 3 dieses Anhangs
- Plausibilitätsprüfung des Abschnittes 3 zu den Abschnitten 1 und 2 bei den Sicherungsplänen 132.0118V10, 132.0118V14, 132.0118V15 und 132.0118V16D. Dokumentation der Plausibilitätsprüfung im Abschnitt 5.1 dieser Sicherungspläne.
Im Rahmen der Plausibilitätsprüfung werden folgende Angaben geprüft:
 - entspricht die Sicherungsplanung den Angaben des ausführenden Unternehmens und den Vorgaben/Angaben der BzS im Sicherungsplan (Plausibilitätsprüfung) und der Durchführung der Sicherungsmaßnahme. Dies wird mit der Unterschrift im Abschnitt 5.1 im Sicherungsplan bestätigt
 - ist/sind die Sicherungsaufsicht/en in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse und über den Inhalt des Sicherungsplanes eingewiesen (Abschnitt 4 des Sicherungsplanes)
 - beim Einsatz von ATWS feststellen, ob eine ATWS-Planung vorhanden ist. Die Planung ist durch die BzS zu prüfen.
- Durchführung oder Delegation der Aufgaben der Sicherungsüberwachung (siehe Abschnitt 4 dieses Anhangs)
- eine Aufgabenbündelung von Bau- und Sicherungsüberwachung ist in folgenden Fällen gemäß Anhang 02 nur nach Abstimmung mit der Bauüberwachung und/oder der auftraggebenden Stelle möglich:
 - Baumaßnahmen wurden durch die Organisationseinheit Großprojekte beauftragt
 - Baumaßnahmen unter Beauftragung von mehr als einem EIU
 - wenn die Komplexität der Arbeiten und der Sicherungsmaßnahme(n), die Ausdehnung der Arbeitsstelle, das angewandte Bauverfahren und die Anzahl der beteiligten Gewerke Anhaltspunkte dafür bieten, dass eine Aufgabenbündelung nicht möglich ist
- Bevor die BzS festlegt, dass die Aufgaben der Sicherungsaufsicht von einem Bauüberwacher in der Funktion Sicherungsaufsicht durchgeführt werden, ist eine Abstimmung mit der Bauüberwachung erforderlich. Dies trifft in folgenden Fällen zu:

- bei einer Sperrung aller Gleise eines Bahnhofes oder Bereiches aus Gründen der Unfallverhütung und/oder aus technischen Gründen
- bei Arbeiten im Rahmen einer Betriebsruhe (Stellwerke sind nicht besetzt)
- auf eingleisigen Strecken und der Sicherungsmaßnahme Sperrung des Gleises aus Gründen der Unfallverhütung und/oder aus technischen Gründen (Hinweis: es darf kein danebenliegendes Gleis vorhanden sein)

Hinweis: Der Bauüberwacher bekommt in seiner Funktionsausbildung die erforderlichen Inhalte zur Durchführung einer Gleissperrung sowie die Grundsätze der Baustellensicherung zum Schutz von Gefahren aus bewegten Schienenfahrzeugen vermittelt. Daher erfüllt er für die vorgenannten Fälle die Anforderungen gemäß Funktionsausbildung 046.2529.

Werden die Bau- und Sicherungsüberwachung von einer Person ausgeführt, werden auch die Funktionen von Sicherungsaufsicht und Sicherungsüberwachung in Personalunion durchgeführt und die Person ist nur einem Unternehmen zugehörig.

- Übertragung der Aufgabe der Einweisung des Sicherungsunternehmens in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse. Die Übertragung erfolgt i.d.R. auf die Fachlinie, in deren Auftrag die Arbeiten durchgeführt werden.
- fristgerechte Weitergabe des bis zum Abschnitt 5.1 erstellten Sicherungsplanes an das im Abschnitt 2 festgelegte Sicherungsunternehmen bei Arbeiten, zu denen ein Sicherungsplan 132.0118V10, 132.0118V14, 132.0118V15 und 132.0118V16D erstellt wurde. Fristgerecht sind 5 Arbeitstage vor Arbeitsausführung.
- Änderungen von Sicherungsmaßnahmen durchführen

(7) Die BzS darf die Aufgaben der Plausibilitätsprüfung

- an eine OE der DB Netz AG im gleichen Netz
- einem geeigneten Dritten

übertragen.

Wird die Plausibilitätsprüfung von der BzS fremdvergeben, muss diese Stelle über Personen verfügen, die die Funktionsausbildung zum Sicherungsüberwacher erfolgreich abgeschlossen und die erforderliche Fortbildung aufrechterhalten haben.

Aufgaben der Plausibilitätsprüfung außerhalb der BzS vergeben

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 7 von 25

- (8) Die Leitung der BzS kann die Aufgaben der BzS für Zeiten außerhalb der regelmäßigen Geschäftszeiten an andere Beschäftigte der DB Netz AG mit den erforderlichen örtlichen und betrieblichen Kenntnissen delegieren.

Delegation der Aufgaben der BzS außerhalb der Besetzungszeiten der BzS

Diese Beschäftigten müssen die Funktionsausbildung zum Sicherungsüberwacher erfolgreich abgeschlossen und durch die erforderliche Fortbildung aufrechterhalten haben.

03 Sicherungskoordination

- (1) Eine Koordination von Sicherungsmaßnahmen (Sicherungskoordination) ist erforderlich, wenn die Gefahr besteht, dass sich mehrere Sicherungsmaßnahmen, die örtlich gleichzeitig durchgeführt werden sollen, gegenseitig beeinflussen können.

Grundlagen der Sicherungskoordination

- (2) Die BzS nimmt die Sicherungskoordination wahr. Sie darf die Sicherungskoordination delegieren.

Durchführender Sicherungskoordination

Sicherungsunternehmen dürfen die Sicherungskoordination nicht durchführen.

Dritte dürfen die Sicherungskoordination nicht durchführen, wenn sie an der Durchführung von Arbeiten i.S. § 2 Nr. 1 DGUV Vorschrift 78 beteiligt sind.

Die BzS muss bei Bedarf in jedem Einzelfall bestimmen, wer die Sicherungskoordination durchführt.

- (3) Die Aufgaben der Sicherungskoordination darf ausüben, wer die Funktionsausbildung zum Mitarbeiter in der BzS, der verantwortlich den Abschnitt 2 des Sicherungsplanes erstellt, zum Bauüberwacher Bahn, Fachbauüberwacher, Baubetriebskoordinator oder Sicherungsüberwacher erfolgreich abgeschlossen hat und durch die erforderliche Fortbildung aufrechterhält.

Befähigung

Der Bahnbetreiber kann in Absprache mit der OE Arbeits- und Brandschutzmanagement der DB Netz AG Zentrale davon abweichende Regelungen in eigener Zuständigkeit festlegen.

- (4) Wenn Dritte die Aufgaben der Sicherungskoordination wahrnehmen, haben diese einen Nachweis der Befähigung (z.B. Prüfungsbescheinigung zum Bauüberwacher Bahn, Fachbauüberwacher) mitzuführen.

Nachweis der Befähigung

- (5) Die mit der Sicherungskoordination beauftragte Person muss

Aufgaben

- veranlassen, dass die sich gegenseitig beeinflussenden Sicherungsmaßnahmen aufeinander abgestimmt werden,

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 8 von 25

- notwendige Entscheidungen in Absprache mit den Beteiligten in Bezug auf die auszuführenden Sicherungsmaßnahmen treffen und
- die Einhaltung aller dazu getroffenen Vereinbarungen überwachen.

Hinweis:

Dazu wirkt sie u. a. bei Besprechungen und Begehungen in Bezug auf die Planung und Durchführung von Sicherungsmaßnahmen mit; erforderlichenfalls stimmt sie sich dabei mit dem Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator gemäß Baustellenverordnung ab.

04 Sicherungsüberwachung

- (1) Die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen gemäß § 5 (1) DGUV Vorschrift 78 muss überwacht werden (Sicherungsüberwachung).
- (2) Die BzS nimmt die Sicherungsüberwachung wahr. Sie darf die Aufgaben der Sicherungsüberwachung
 - einer OE der DB Netz AG im eigenen Bereich,
 - einer anderen Konzerngesellschaft, die über aus- und fortgebildeten Sicherungsüberwacher verfügt und nicht an den Arbeiten bzw. an der Durchführung der Sicherungsmaßnahme beteiligt ist,

**Sicherungs-
überwachung**

**Durchführung
der Sicherungs-
überwachung**

oder

- einem geeigneten Dritten

übertragen.

Bei Arbeiten im Auftrag von DB Station & Service die gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 durchgeführt werden, ist die Überwachung der Sicherungsmaßnahme grundsätzlich auf DB Station & Service zu übertragen. Abweichungen davon sind DB Station & Service durch die BzS bekannt zu geben. Zur Übertragung ist eine Leistungsvereinbarung abzuschließen, in der die Rahmenbedingungen (Inhalt, Umfang, Qualifikation) für die Überwachung der Sicherungsmaßnahmen geregelt werden.

(3) Die Sicherungsüberwachung hat folgende Aufgaben:

- bei den Sicherungsmaßnahmen Sicherungs- und Absperrposten vor Beginn der Durchführung die Übereinstimmung der Sicherungsmaßnahme mit der Sicherungsplanung und dem Regelwerk prüfen,
- bei den Sicherungsmaßnahmen ATWS und FA bis zu Beginn der Arbeiten die regelkonforme Montage prüfen. Dies muss nicht unmittelbar vor Beginn der Arbeiten erfolgen.
- beim Einsatz von ATWS prüfen, ob die technische Funktionsabnahme erfolgt und dokumentiert ist. Die Dokumentation erfolgt im Vordruck 132.0118V08, der dem Sicherungsplan beizufügen ist.
- beim Einsatz von Fester Absperrung prüfen, ob eine Kopie der bahntechnischen Freigabe des eingesetzten Systems dem Sicherungsplan beigelegt ist
- stichprobenartig die Durchführung der Sicherungsmaßnahme vor Ort überwachen und dies dokumentieren,
- ggf. erforderliche Anpassungen von Sicherungsmaßnahmen veranlassen und sich hierzu mit der Sicherungsaufsicht abstimmen
- ggf. erforderliche Änderungen Sicherungsmaßnahmen veranlassen und sich hierzu mit der BzS abstimmen,
- stichprobenartig die Befähigungen und die Einsatzzeit der Sicherungspersonale überprüfen

**Aufgaben der
Sicherungs-
überwachung
gemäß § 5
DGUV Vorschrift
78**

(4) Wird die Sicherungsüberwachung von einem Dritten ausgeübt, darf dieser keinem Sicherungsunternehmen oder dem Unternehmen, das an der Durchführung von Arbeiten i.S. § 2 Nr. 1 DGUV Vorschrift 78 beteiligt ist, angehören.

**Übertragung an
Dritte**

(5) Die Sicherungsüberwachung darf nur ausüben, wer die Befähigung zum Sicherungsüberwacher erfolgreich abgeschlossen und aufrechterhalten hat. Ein Nachweis der Befähigung (z.B. Prüfungsbescheinigung zum Bauüberwacher Bahn, Fachbauüberwacher) muss mitgeführt werden. Mitarbeitende der DB Netz AG benötigen keinen mitzuführenden Nachweis der Befähigung, da die Qualifikation in den Personalsystemen hinterlegt ist.

**Befähigung und
Nachweis**

(6) Die BzS muss sich in Stichprobenkontrollen von der Wirksamkeit der Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen (§ 6 (1) der DGUV Vorschrift 78) überzeugen. Zudem muss die mit der Sicherungsüberwachung beauftragte Person die Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten unter Selbstsicherung im Einzelfall – also anlassbezogen bzw. nach entsprechendem Hinweis – überwachen.

**Sicherungs-
überwachung
bei Arbeiten ge-
mäß § 6 (1)
DGUV Vorschrift
78**

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 10 von 25

Die mit der Überwachung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Person muss über die notwendigen Sachkenntnisse in der Sicherung von Arbeitsstellen im Gleisbereich und die Umsetzung der Sicherungsmaßnahmen verfügen. Sie muss nicht die Funktion Sicherungsüberwacher haben.

- (7) Werden die Sicherungsmaßnahmen von der BzS (alle Beschäftigten des jeweiligen Netzes) selbst durchführt, erfolgt die Sicherungsüberwachung im Rahmen der allgemeinen Aufsicht nach § 3 Absatz 1 ArbSchG.

Sicherungsüberwachung im Eigenbetrieb

Findet die Sicherungsüberwachung im Eigenbetrieb nach § 3 Absatz 1 ArbSchG statt, sind keine Angaben zur Sicherungsüberwachung im Sicherungsplan erforderlich.

- (8) Die BzS weist das Sicherungsunternehmen in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse ein, damit dieses die von der BzS festgelegte(n) Sicherungsmaßnahme(n) auf die Arbeitsstelle bezogen und regelwerkskonform in der Umsetzung planen kann. Die BzS kann die Einweisung des Sicherungsunternehmens auf ein Gewerk in der IH oder eine andere bei der DB Netz AG beschäftigte Person übertragen, die mit den örtlichen und betrieblichen Verhältnisse vertraut ist.

Einweisung des Sicherungsunternehmens

Hinweis:

Merkmale bzw. Einweisungsinhalte der „betrieblichen Verhältnisse“ sind z.B.:

- *Strecken-, Gleis-, Weichen-, Signalbezeichnung*
- *ingleisige oder mehrgleisige Betriebsführung*
- *benachbarte Betriebsstellen*
- *signaltechnische Ausstattung bzw. Besonderheiten*
- *Fahrmöglichkeiten*
- *Betriebsverfahren zur Durchführung von Fahrten auf dem Gegengleis*
- *zulässige Geschwindigkeiten, Langsamfahrstellen*
- *zuständiger Fahrdienstleiter*

- (9) Die Sicherungsüberwachung und die Sicherungsaufsicht müssen sich bei mehr als 24 Stunden dauernden, ununterbrochenen Arbeitsstellen regelmäßig über den Stand des Bauablaufes und der durchzuführenden Sicherungsmaßnahme austauschen - insbesondere, wenn verschiedene Sicherungsmaßnahmen festgelegt wurden.

Austausch zwischen Sicherungsüberwachung und Sicherungsaufsicht

Der Austausch hat an jedem Arbeitstag spätestens im Laufe des Vormittags zu erfolgen.

- (10) Die Aufgaben der Sicherheitsaufsicht dürfen in folgenden Fällen von einem Bauüberwacher Bahn in der Funktion Sicherheitsaufsicht durchgeführt werden:

Besondere Tätigkeiten

- Bei einer Sperrung aller Gleise eines Bahnhofes oder Bereiches aus Gründen der Unfallverhütung und/oder aus technischen Gründen
- Bei Arbeiten im Rahmen einer Betriebsruhe (Stellwerke sind nicht besetzt)
- Auf eingleisigen Strecken und der Sicherungsmaßnahme Sperrung des Gleises aus Gründen der Unfallverhütung und/oder aus technischen Gründen (Hinweis: es darf kein danebenliegendes Gleis vorhanden sein)

Der Bauüberwacher Bahn bekommt in seiner Funktionsausbildung die erforderlichen Inhalte zur Durchführung einer Gleissperrung sowie die Grundsätze der Baustellensicherung zum Schutz von Gefahren aus bewegten Schienenfahrzeugen vermittelt. Daher erfüllt er für die vorgenannten Fälle die Anforderungen gemäß Funktionsausbildung 046.2529.

Werden die Bau- und Sicherungsüberwachung von einer Person ausgeführt, werden auch die Funktionen von Sicherheitsaufsicht und Sicherungsüberwachung in Personalunion durchgeführt und die Person ist nur einem Unternehmen zugehörig.

05 Sicherungsunternehmen

- (1) Sicherungsmaßnahmen gemäß § 5 Absatz 1 DGUV Vorschrift 78 können durchgeführt werden von:

Durchführung der Sicherungsmaßnahmen

- der BzS,
- weiteren, vom Bahnbetreiber dazu bestimmten Organisationseinheiten seines Verantwortungsbereiches und
- von der DB Netz AG präqualifizierten Sicherungsunternehmen.

Die BzS muss in jedem Einzelfall bestimmen, wer die Sicherungsmaßnahme durchführt.

Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen gemäß § 6 Absatz 1 DGUV Vorschrift 78 können darüber hinaus von

- Konzernunternehmen oder

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 12 von 25

- Dritten

durchgeführt werden.

Der Einsatz von Nachunternehmen ist bei Sicherungsleistungen grundsätzlich nicht zugelassen.

- (2) Die BzS weist das Sicherungsunternehmen in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse ein, damit dieses die von der BzS festgelegte(n) Sicherungsmaßnahme(n) auf die Arbeitsstelle bezogen und regelwerkskonform in der Umsetzung planen kann. Die BzS kann die Einweisung des Sicherungsunternehmens auf ein Gewerk in der IH oder eine andere bei der DB Netz AG beschäftigte Person übertragen, die mit den örtlichen und betrieblichen Verhältnisse vertraut ist.

**Einweisung des
Sicherungsunternehmens**

Hinweis:

Merkmale bzw. Einweisungsinhalte der „betrieblichen Verhältnisse“ sind z.B.:

- *Strecken-, Gleis-, Weichen-, Signalbezeichnung*
- *ingleisige oder mehrgleisige Betriebsführung*
- *benachbarte Betriebsstellen*
- *signaltechnische Ausstattung bzw. Besonderheiten*
- *Fahrmöglichkeiten*
- *Betriebsverfahren zur Durchführung von Fahrten auf dem Gegengleis*
- *zulässige Geschwindigkeiten, Langsamfahrstellen*
- *zuständiger Fahrdienstleiter*

- (3) Für die Durchführung der Sicherungsaufgaben dürfen nur Personen mit der entsprechenden Qualifikation und Eignung gemäß dieser Rahmenrichtlinie eingesetzt werden.

**Durchführung
der Sicherungsaufgaben**

- (4) Die Unternehmen leitende Person muss seine Sicherungsaufsichten, Sicherungs-, Absperr-, Melde- und Überwachungsposten über ihre Aufgaben unabhängig von den regelmäßigen Fortbildungen vor Aufnahme ihrer Tätigkeit und danach in angemessenen Zeitabständen, mindestens jedoch einmal jährlich, unterweisen (siehe § 5 Absatz 8 DGUV Vorschrift 78).

Jährliche Unterweisung

Dies gilt auch für besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Personen sowie bei einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten für die Person, die die Sicherung übernimmt.

- (5) Die Unternehmen leitende Person muss ihre einzeln arbeitenden Personen, die sich selbst sichern, unabhängig von ihrer

Besondere Unterweisung

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 13 von 25

Ausbildung, Fortbildung und den regelmäßigen Unterweisungen vor Aufnahme ihrer Tätigkeit und danach in angemessenen Zeitabständen, mindestens jedoch einmal jährlich, besonders unterweisen.

Hinweis:

In der besonderen Unterweisung wird der einzeln arbeitenden Person vermittelt, wie sie Arbeit und Selbstsicherung miteinander vereinbaren kann. Dazu zählt insbesondere, wie sie Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen oder die Anzeichen der Annäherung einer Fahrt sicher und rechtzeitig deuten soll. Hierzu kann eine praktische Unterweisung notwendig sein.

Weiterhin wird die einzeln arbeitende Person in die Lage versetzt, Veränderungen von Gefährdungssituationen zu erkennen, einzuschätzen und eine Entscheidung zu treffen, ob die Arbeiten ggf. einzustellen sind.

- (6) Das für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen verantwortliche Unternehmen muss

- Personen nach Absatz (4),
- das ausführende Unternehmen sowie
- ggf. weitere Funktionsträger (z.B. Technisch Berechtigte)

vor Aufnahme der Arbeiten und bei einer Änderung der Sicherungsmaßnahme über den Inhalt des Sicherungsplanes arbeitsplatzbezogen einweisen bzw. unterweisen.

Der ausführende Unternehmer muss seine Beschäftigten, die Arbeiten im Gleisbereich durchführen, vor Aufnahme ihrer Tätigkeit und bei einer Änderung der Gefährdung über den Inhalt des Sicherungsplanes arbeitsplatzbezogen unterweisen.

Die Beschäftigten, die vom Fahrten durchführenden Unternehmen eingesetzt werden, sind gemäß Abschnitt 5 (9) des Anhangs 06 arbeitsplatzbezogen zu unterweisen.

- (7) Die Einweisungen/ Unterweisungen müssen dokumentiert werden.

Arbeitsplatzbezogene Unterweisung

Dokumentation

06 Sicherungsaufsicht

- (1) Sicherungsaufsichten sind Personen, die Sicherungsmaßnahmen verantwortlich durchführen.

Sicherungsaufsicht

- (2) Die BzS muss sicherstellen, dass für die Durchführung und Beaufsichtigung der vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen grundsätzlich eine Sicherungsaufsicht bestimmt wird. Eine

Durchführung der Sicherungsmaßnahmen

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 14 von 25

Sicherungsaufsicht ist bei Sicherungsmaßnahmen gem. § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 (Arbeiten unter Selbstsicherung und Bahnsteigpflegearbeiten) nicht erforderlich.

- (3) Die das Unternehmen leitende Person muss die Tauglichkeit einer Sicherungsaufsicht durch eine verkehrsmedizinische Untersuchung nach den Regeln des Handbuches 10700 feststellen lassen.
- (4) Die Ausbildung zur Sicherungsaufsicht erfolgt auf Grundlage der Ril 046.2529.
- (5) Die Aufgaben der Sicherungsaufsicht sind in § 4 (2) DGUV Vorschrift 78 und den Abschnitten 2.3 und 4.1 DGUV Regel 101-024 beschrieben.

Tauglichkeit

Ausbildung

Aufgaben

Bei der Anpassung von Sicherungsmaßnahmen an veränderte Gefahrensituationen muss sich die Sicherungsaufsicht mit der Sicherungsüberwachung abstimmen.

Darüber hinaus muss die Sicherungsaufsicht

- die erforderlichen Eintragungen im „Einsatznachweis für Sicherungsposten“ bei Beginn und Ende der jeweiligen Schicht vornehmen und
- den Überwachungsposten (132.0118A07) und den Meldeposten (Anhang 08) in seine Aufgaben einweisen.

Der erste Aufzählungspunkt gilt sinngemäß auch, wenn der papiergebundene Einsatznachweis für Sicherungsposten durch einen digitalen Einsatznachweis ersetzt worden ist.

- (6) Der Unternehmer muss sicherstellen, dass die Sicherungsaufsicht vor dem ersten alleinigen Einsatz über mindestens 15 Schichten von einer erfahrenen Sicherungsaufsicht betreut wird.

Einsatz nach Ausbildung und Prüfung

Hinweis:

In diesem Zeitraum werden die erworbenen Kenntnisse in der Planung, Vorbereitung, Durchführung und Beaufsichtigung von Sicherungsmaßnahmen für Arbeitsstellen unterschiedlichen Umfangs, unterschiedlicher Dauer und Gewerke von der Sicherungsaufsicht umgesetzt und vertieft.

- (7) Sicherungsaufsichten müssen Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb mit retroreflektierenden Streifen nach DIN EN ISO 20471 (mindestens Klasse 2) und der Rückenaufschrift „Sicherungsaufsicht“ tragen. Dabei muss die Farbe fluoreszierendes Gelb überwiegen und Sicherungspersonale müssen auf der Arbeitsstelle zweifelsfrei als solche erkennbar sein.

Warnkleidung

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 15 von 25

Sicherungsaufsichten der DB Netz AG, die kurzzeitig diese Aufgaben wahrnehmen und überwiegend Arbeiten ausführen benötigen keine Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb.

- (8) Sicherungsaufsichten von Sicherungsunternehmen müssen einen Befähigungsausweis gemäß Anhang 12 mit sich führen.

Befähigungsausweis

Wird der papiergebundene Befähigungsausweis durch einen digitalen Befähigungsausweis ersetzt ist dieser ebenfalls mitzuführen.

- (9) Die Sicherungsüberwachung und die Sicherungsaufsicht müssen sich bei mehr als 24 Stunden dauernden, ununterbrochenen Arbeitsstellen regelmäßig über den Stand des Bauablaufes und der durchzuführenden Sicherungsmaßnahmen austauschen - insbesondere, wenn verschiedene Sicherungsmaßnahmen festgelegt wurden.

Austausch zwischen Sicherungsüberwachung und Sicherungsaufsicht

Der Austausch hat an jedem Arbeitstag spätestens im Laufe des Vormittags zu erfolgen.

- (10) Die Aufgaben der Sicherungsaufsicht dürfen in folgenden Fällen von einem Bauüberwacher Bahn in der Funktion Sicherungsaufsicht durchgeführt werden:

Besondere Tätigkeiten

- Bei einer Sperrung aller Gleise eines Bahnhofes oder Bereiches aus Gründen der Unfallverhütung und/oder aus technischen Gründen
- Bei Arbeiten im Rahmen einer Betriebsruhe (Stellwerke sind nicht besetzt)
- Auf eingleisigen Strecken und der Sicherungsmaßnahme Sperrung des Gleises aus Gründen der Unfallverhütung und/oder aus technischen Gründen (Hinweis: es darf kein dabenliegendes Gleis vorhanden sein)

Der Bauüberwacher Bahn bekommt in seiner Funktionsausbildung die erforderlichen Inhalte zur Durchführung einer Gleissperrung sowie die Grundsätze der Baustellensicherung zum Schutz von Gefahren aus bewegten Schienenfahrzeugen vermittelt. Daher erfüllt er für die vorgenannten Fälle die Anforderungen gemäß Funktionsausbildung 046.2529.

Werden die Bau- und Sicherungsüberwachung von einer Person ausgeführt, werden auch die Funktionen von Sicherungsaufsicht und Sicherungsüberwachung in Personalunion durchgeführt und die Person ist nur einem Unternehmen zugehörig.

- (11) Sicherungsaufsichten dürfen kurzfristig (bis 15 Minuten) die Aufgaben eines Absperrpostens wahrnehmen z.B. für das Aufstellen von Lf-Signalen. Dies gilt auch, wenn die Funktion Sicherungsposten aufgrund fehlender Funktionsausbildung nicht ausgeführt

Sicherungsaufsicht in der Funktion Absperrposten

werden darf. Während der Tätigkeit in der Funktion Absperrposten darf nur eine zu sichernde Person zugeordnet werden. Während dieser Zeit gilt die uneingeschränkte Aufmerksamkeit der Funktion Absperrposten. Die Aufgaben der Sicherungsaufsicht dürfen durch diese Tätigkeit nicht beeinträchtigt werden.

07 Sicherungsposten/Überwachungsposten

- | | |
|---|--|
| (1) Sicherungsposten (Sipo) warnen Beschäftigte vor sich nähernden Fahrten. | Sicherungsposten |
| (2) Die Ausbildung zum Sicherungsposten erfolgt auf Grundlage der Ril 046.2528. | Ausbildung |
| (3) Die das Unternehmen leitende Person muss die Tauglichkeit eines Sicherungspostens durch eine verkehrsmedizinische Untersuchung nach den Regeln des Handbuches 10700 feststellen lassen | Tauglichkeit |
| (4) Die Aufgaben des Sicherungspostens sind in § 5 (4) DGUV Vorschrift 78 und Abschnitt 4.2 DGUV Regel 101-024 beschrieben. | Aufgaben |
| (5) Für den Einsatz als Innen-, Zwischen-, Absperr- oder Überwachungsposten ist eine Funktionsausbildung zum Sicherungsposten erforderlich. (Ausnahme zum Absperrposten siehe Abschnitt 6 (11)) | Einsatz nach Ausbildung und Prüfung |

Die das Unternehmen leitende Person muss sicherstellen, dass der Sicherungsposten vor einem Einsatz als Außenposten über mindestens 40 Schichten als Innen-, Zwischen-, Absperr- oder Überwachungsposten oder Bediener einer ATWS eingesetzt wird.

- | | |
|--|-------------------|
| (6) Die das Unternehmen leitende Person muss Ruhepausen von Beschäftigten, die in der Funktion Sicherungsposten eingesetzt werden, im Voraus so planen, dass ein ununterbrochener Einsatz von maximal 5 Stunden nicht überschritten wird. Ruhepausen zählen nicht zur Einsatzzeit. | Ruhepausen |
|--|-------------------|

Einsatzzeit [Stunden]	Mindestdauer Pause 1 [Minuten]	Mindestdauer Pause 2 [Minuten]
bis 5	-	-
über 5 bis 9	30	-
über 9 bis 10	30	15

Tabelle: Ruhepausen

- (7) Überwachungsposten beobachten das Verhalten der Beschäftigten nach einer Warnung und wiederholen das Signal bzw. geben das Signal Ro 3 (Festlegung durch die Sicherungsaufsicht), wenn die Beschäftigten auf die Warnung nicht reagieren bzw. die Aufnahme der Warnung nicht durch das abgesprochene Handzeichen bestätigen. Die Sicherungsaufsicht muss dem Überwachungsposten die Beschäftigten für ihren Zuständigkeitsbereich zuordnen. Die Anzahl der zugeordneten Beschäftigten ist von der Art der Arbeit sowie der örtlichen und betrieblichen Verhältnisse abhängig. Dabei müssen Überwachungsposten jederzeit ihre Aufgaben wahrnehmen können. Die Regelungen zum Einsatz von GBM und des FATWS-Verfahrens sind zu berücksichtigen.
- Sicherungspos-
ten in der Funk-
tion Überwa-
chungsposten**
- (8) Sicherungsposten müssen einen Einsatznachweis gemäß Anhang 12 mit sich führen. Dies gilt auch für Sicherungsaufsichten, wenn sie als Sicherungsposten eingesetzt werden.
- Einsatznach-
weis**
- Hinweis:*
- Die Sicherungsaufsicht trägt Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie der Ruhepause(n) in den Einsatznachweis ein.*
- Wenn der papiergebundene Einsatznachweis für Sicherungsposten durch einen digitalen Einsatznachweis ersetzt wird, sind in diesem die Arbeitszeit sowie die Ruhepause(n) zu buchen.
- (9) Sicherungsposten müssen Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb mit retroreflektierenden Streifen nach DIN EN ISO 20471 (mindestens Klasse 2) tragen. Dies gilt auch für Bediener von technischen Warnsystemen. Dabei muss die Farbe fluoreszierendes Gelb überwiegen und Sicherungspersonale müssen auf der Arbeitsstelle zweifelsfrei als solche erkennbar sein.
- Warnkleidung**
- (10) Sicherungsposten müssen einen Befähigungsausweis gemäß Anhang 12 mit sich führen.
- Befähigungs-
ausweis**
- Wenn der papiergebundene Befähigungsausweis durch einen digitalen Befähigungsausweis ersetzt wird, ist dieser mitzuführen.

08 Absperrposten

- (1) Absperrposten hindern Beschäftigte am Betreten des Gleisbereiches.
- Absperrposten**
- (2) Als Absperrposten darf nur eingesetzt werden, wer die Befähigung zum Sicherungsposten hat und als solcher regelmäßig fortgebildet ist.
- Befähigung**

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 18 von 25

Ausnahme:

Sicherungsaufsichten dürfen kurzfristig (bis 15 Minuten) die Aufgaben eines Absperrpostens wahrnehmen z.B. für das Aufstellen von Lf-Signalen. Dies gilt auch, wenn die Funktion Sicherungsposten aufgrund fehlender Funktionsausbildung nicht ausgeführt werden darf. Während der Tätigkeit in der Funktion Absperrposten darf nur eine zu sichernde Person zugeordnet werden. Während dieser Zeit gilt die uneingeschränkte Aufmerksamkeit der Funktion Absperrposten. Die Aufgaben der Sicherungsaufsicht dürfen durch diese Tätigkeit nicht beeinträchtigt werden.

- (3) Die Aufgaben des Absperrpostens sind in Abschnitt 4.3 DGUV Regel 101-024 beschrieben.
- (4) Der Standort eines Absperrpostens liegt außerhalb des Gleisbereiches im Zugriffsbereich auf die zu sichernde(n) Person(en). Dabei muss gewährleistet sein, dass er sich direkt neben den zu sichernden Beschäftigten aufhält oder zwischen den Beschäftigten und dem Gleisbereich des Nachbargleises befindet.
- (5) Kann ein Absperrposten die zugewiesenen Aufgaben nicht mehr wahrnehmen, muss diese/r die Arbeiten einstellen lassen und die Sicherungsaufsicht verständigen.
- (6) Voraussetzungen für den Einsatz von Absperrposten sind:
 - Der Gleisbereich des Nachbargleises beträgt stets mindestens 2,50 m.
 - Die Geschwindigkeit im Nachbargleis beträgt max. 160 km/h.
 - Die Arbeiten finden entweder auf der Feldseite oder im gesperrten Arbeitsgleis statt.

Aufgaben

Standort

Verhalten bei Unregelmäßigkeiten

Einsatzbedingungen

Hinweis:

Sollen beim Einsatz von Absperrposten Fahrten im gesperrten Gleis stattfinden, muss eine Austrittsstelle für die Beschäftigten unmittelbar neben dem Arbeitsgleis vorhanden sein.

Bei Fahrten mit Geschwindigkeiten mit höchstens 20 km/h – und im gesperrten Gleis der freien Strecke auf Sicht – werden im Gleis befindliche Beschäftigte durch das Signal Zp 1 gewarnt und die Fahrt hält vor im Gleis befindlichen Beschäftigten, wenn diese das Signal Zp1 nicht befolgen. Ist durch den Tf oder Rangierbegleiter Bau erkennbar, dass die Beschäftigten nicht auf die Fahrt reagieren, muss die Fahrt sofort anhalten. Die Fahrt darf nach dem Anhalten mit Schrittgeschwindigkeit bis zu den Beschäftigten weiterfahren.

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 19 von 25

Bei Fahrten mit Geschwindigkeiten zwischen 20 km/h und höchstens 50 km/h im Arbeitsgleis dürfen keine Absperrposten für das Nachbargleis eingesetzt werden. In diesen Fällen sind andere Sicherungsmaßnahmen sowohl für das Arbeitsgleis als auch für das Nachbargleis gemäß RIMINI festzulegen.

- | | |
|--|-------------------------------------|
| <p>(7) Grundsätzlich wird einem Absperrposten ein Beschäftigter zugeordnet.</p> | Grundsatz |
| <p>(8) Ausnahmen zu der Regel „ein Absperrposten sichert einen Beschäftigten“ sind nur in folgenden Fällen möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffnungen von Festen Absperrungen, Zugänge zum Gleisbereich oder Durchgänge, die nur so breit sind, dass ein Absperrposten ausreicht, um die Beschäftigten am Durchgang zu hindern ▪ nicht verriegelte Ausgänge von Maschinen, wenn der Absperrposten einen sicheren Stand hat, seine Aufgabe wahrnehmen kann und nicht durch die Maschine oder die Arbeiten gefährdet wird ▪ Bei Arbeitsstellen, bei denen durch die örtliche Konzentration der Tätigkeit der direkte Zugriff von einem Absperrposten jederzeit gegeben ist, kann der Sicherungsunternehmer den Einsatz eines Absperrpostens zur Sicherung von bis zu drei Beschäftigten festlegen. Die Entscheidung des Sicherungsunternehmers basiert auf den Angaben des ausführenden Unternehmers zur Art der Arbeit im Abschnitt 1 des Sicherungsplans und den örtlichen und betrieblichen Verhältnissen vor Ort. ▪ Die Art der Arbeit muss den Zugriff des Absperrpostens auf den ihm zugeordneten Beschäftigten zulassen (der Zugriff auf den Beschäftigten wird z.B. durch lange Gegenstände behindert, die der Beschäftigte benutzt, wie z.B. Bewehrungsseisen, Schalbretter). ▪ Die örtlichen Verhältnisse müssen den Einsatz von Absperrposten zulassen (z.B. vorhandene Standfläche des Absperrpostens während der gesamten Tätigkeit). | Ausnahmen
zum Grundsatz |
| <p>(9) Die folgenden beispielhaften Arbeiten sind unter der Sicherungsmaßnahme Absperrposten nicht zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Arbeiten im nicht gesperrten Gleis; ▪ Aufstellen von Automatischen Warnsystemen oder Festen Absperrungen im Mittelkern zwischen zwei Nachbargleisen | Nicht geeignete
Arbeiten |

- Aufstellen von Automatischen Warnsystem oder Festen Absperungen auf der Feldseite, wenn das Arbeitsgleis nicht gesperrt ist.
- Einsatz von Maschinen und Geräten, bei denen ein Sicherheitsabstand einzuhalten ist, wie z.B. Bagger, Trennschleifmaschinen, Schienenschleifmaschinen, Maschinen für die Vegetationspflege.
- Schweißarbeiten und damit zusammenhängenden Tätigkeiten
- Hantieren oder Arbeiten mit längeren Gegenständen, die einen direkten Zugriff auf die zu sichernden Beschäftigten verhindern, z.B. Leitern, Gerüststangen.
- Arbeiten im Tunnel
 - bei denen der Gefahrenbereich bis zur Tunnelwand reicht oder
 - auf dem Randweg, wenn das dem Randweg zugewandte Gleis nicht gesperrt ist oder
 - bei Geschwindigkeiten größer 120 km/h
- Zur Sicherung gegen das Schwenken von Lastträgern (z.B. Bagger- oder Kranausleger) in den Gefahrenbereich des Nachbargleises.

(10) Absperrposten müssen Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb mit retroreflektierenden Streifen nach DIN EN ISO 20471 (mindestens Klasse 2) tragen. Dabei muss die Farbe fluoreszierendes Gelb überwiegen und Sicherungspersonale auf der Arbeitsstelle zweifelsfrei als solche erkennbar sein.

Warnkleidung

(11) Absperrposten müssen einen Einsatznachweis und Befähigungsausweis analog zum Sicherungspostens mit sich führen.

Einsatznachweis, Befähigungsausweis

Wenn der papiergebundene Befähigungsausweis sowie der Einsatznachweis durch einen digitalen Ausweis ersetzt wurden, sind diese statt der papiergebundenen Ausweis(e) mitzuführen.

09 Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen (§ 6 (1) DGUV Vorschrift 78)

- (1) Sofern die Voraussetzungen gemäß Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 erfüllt sind, dürfen sich
- besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Personen oder

Voraussetzungen

- höchstens 3 Beschäftigte, von denen einer die Sicherung übernimmt,

auf Entscheidung der das Unternehmen leitenden Person für die Ausführung kurzfristiger Arbeiten geringen Umfangs selbst sichern.

Jeder aus der Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten muss körperlich und geistig geeignet sein und die Gefahren aus dem Bahnbetrieb kennen. Die besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Person bzw. die Person, die in einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten die Sicherung übernimmt, muss die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse kennen und die Beschäftigten darüber informieren.

- (2) Voraussetzungen für den Einsatz als einzeln arbeitende Person nach Absatz (1) und Sichernder („Selbstsicherer“) sind:

Voraussetzungen für einzeln arbeitende Personen und Sichernde

- die Funktionsausbildung zum „Selbstsicherer“ nach Ril 046.2527 sowie deren Aufrechterhaltung
- die Feststellung der Tauglichkeit durch eine verkehrsmedizinische Untersuchung nach den Regeln der RRil 107.0004
- die besondere Unterweisung durch die das Unternehmen leitende Person gemäß Abschnitt 5 (5)
- Tätigkeiten, die einfach, wenig ablenkend, also unkompliziert und jederzeit unterbrechbar und eher in aufrechter Körperhaltung auszuführen sind
- dass bei der Anwendung der Sicherungsmaßnahmen „Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen“ und „Anzeichen der Annäherung von Fahrten sicher und rechtzeitig deuten“ Fahrten nur aus einer Richtung zugelassen sind

- (3) Neben den in Absatz 2 genannten Personen können nach einer besonderen Unterweisung durch die leitende Person als besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Personen eingesetzt werden:

Weitere einzeln arbeitende Personen

- Sicherungsüberwacher oder
- Sicherheitsaufsicht.

Der Bahnbetreiber kann von den Qualifikationen vorstehender Personen abweichende Regelungen in eigener Zuständigkeit in Absprache mit der OE Arbeits- und Brandschutzmanagement der DB Netz AG Zentrale festlegen.

- (4) Die Bestimmungen des Absatzes (2) 1. und 2. Anstrich gelten auch beim Einsatz einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten für die Person, die die Sicherung übernimmt.

Gruppen von bis zu 3 Beschäftigten

- (5) Bei der Anwendung der Sicherungsmaßnahmen „Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen“ und „Anzeichen der Annäherung von Fahrten sicher und rechtzeitig deuten“ kann die BzS anordnen, dass Fahrten nur aus einer Richtung erfolgen.
- (6) Auch für Personen, die Arbeiten im Gleisbereich in einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten ausführen und dabei keine Sicherungsaufgaben wahrnehmen, wird die Tauglichkeit durch eine Eignungsuntersuchung nach den Regeln der RRil 107.0004 festgestellt, sofern die Eignung nicht bereits bei einer aus anderem Anlass durchgeführten Untersuchung hinreichend festgestellt wurde (z.B. verkehrsmedizinische Untersuchung für Selbstsicherer/Sichernden).
- (7) Auf Strecken mit Geschwindigkeiten über 200 km/h dürfen die Sicherungsmaßnahmen „Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen“ und „Anzeichen der Annäherung von Fahrten sicher und rechtzeitig deuten“ nicht angewendet werden.
- (8) Sofern die Gefährdungsanalyse es zulässt, darf beim Einsatz einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten die Person, die die Sicherung übernimmt, mitarbeiten, wenn
- das Gleis ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung gesperrt ist oder
 - die signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage AKA L90 oder
 - das Verfahren „Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke“ angewendet wird.

Fahrten nur aus einer Richtung**Anforderungen an Personen die keine Sicherungsmaßnahmen durchführen****Strecken mit Geschwindigkeiten über 200 km/h****Mitarbeit des Beschäftigten, der die Sicherung übernimmt**

Sie darf nicht mitarbeiten, wenn sie die Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen oder die Anzeichen der Annäherung von Fahrten sicher und rechtzeitig deuten muss.

- (9) Außerhalb des DB Konzerns beschäftigte Selbstsicherer haben bis zum ersten FIT eine Kopie der Prüfungsbescheinigung mit sich zu führen. Nach dem ersten FIT ist eine Kopie der jeweiligen letzten Teilnahmebescheinigung mit den im FIT behandelten Themen mitzuführen.

Mitzuführender Nachweis

Wird für Selbstsicherer ein digitaler Ausweis eingeführt, kann auf die Kopie verzichtet werden.

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 23 von 25

10 Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen (§ 6 (1) DGUV Vorschrift 78) zur Bahnsteigpflegekraft

- (1) Bahnsteigpflegearbeiten umfassen alle Tätigkeiten der Reinigung, des Winterdienstes und der Beseitigung unerwünschten Aufwuchses auf Verkehrsflächen von Bahnsteigen.

Bahnsteigpflegearbeiten

Hinweis:

Arbeiten auf höhengleichen Bahnsteigzugängen und im Gleis gehören nicht zu den Bahnsteigpflegearbeiten.

- (2) Sofern die Voraussetzungen gemäß Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 erfüllt sind, dürfen sich

Voraussetzungen

- besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Personen oder
- höchstens 3 Beschäftigte, von denen einer die Sicherung übernimmt,

auf Entscheidung der Unternehmen leitenden Person für die Ausführung von Bahnsteigpflegearbeiten selbst sichern.

Jeder aus der Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten muss körperlich und geistig geeignet sein und die Gefahren aus dem Bahnbetrieb kennen. Die besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Person bzw. die Person, die in einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten die Sicherung übernimmt, muss die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse kennen und die Beschäftigten darüber informieren.

- (3) Voraussetzungen für den Einsatz als einzeln arbeitende Person nach Absatz (2) sind:

Voraussetzungen für einzeln arbeitende Personen

- die Funktionsausbildung zur „Bahnsteigpflegekraft“ nach Ril 046.2526, die Funktionsausbildung zum Selbstsicherer oder die Funktionsausbildung zur Sicherheitsaufsicht sowie deren jeweiligen Aufrechterhaltung
- die Feststellung der Tauglichkeit durch eine verkehrsmedizinische Untersuchung nach den Regeln des Handbuchs 10700
- die besondere Unterweisung durch die das Unternehmen leitende Person gemäß Abschnitt 2 (5)
- Tätigkeiten, die einfach, wenig ablenkend, also unkompliziert und jederzeit unterbrechbar und eher in aufrechter Körperhaltung auszuführen sind
- dass bei der Anwendung der Sicherungsmaßnahmen „Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen“ und

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 24 von 25

„Anzeichen der Annäherung von Fahrten sicher und rechtzeitig deuten“ Fahrten nur aus einer Richtung zugelassen sind.

- (4) Die Bestimmungen der Absätze (3) 1. und 2. Anstrich gelten auch beim Einsatz einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten für die Person, die die Sicherung übernimmt.
- (5) Bei der Anwendung der Sicherungsmaßnahmen „Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen“ und „Anzeichen der Annäherung von Fahrten sicher und rechtzeitig deuten“ kann die BzS anordnen, dass Fahrten nur aus einer Richtung erfolgen.
- (6) Für Beschäftigte, die Arbeiten im Gleisbereich in einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten ausführen und dabei keine Sicherungsaufgaben wahrnehmen, wird die Tauglichkeit durch eine Eignungsuntersuchung nach den Regeln des Handbuches 10700 festgestellt, sofern die Eignung nicht bereits bei einer aus anderem Anlass durchgeführten Untersuchung hinreichend festgestellt wurde (z.B. verkehrsmedizinische Untersuchung für Selbstsicherer/Sichernden).
- (7) Auf Strecken mit Geschwindigkeiten über 200 km/h dürfen die Sicherungsmaßnahmen „Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen“ und „Anzeichen der Annäherung von Fahrten sicher und rechtzeitig deuten“ nicht angewendet werden.
- (8) Sofern die Gefährdungsanalyse es zulässt, darf beim Einsatz einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten die Person, die die Sicherung übernimmt, mitarbeiten, wenn
 - das Gleis ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung gesperrt ist oder
 - das Verfahren „Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke“ angewendet wird.

Sie darf nicht mitarbeiten, wenn sie die Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen oder die Anzeichen der Annäherung von Fahrten sicher und rechtzeitig deuten muss.

- (9) Die BzS muss auf Grundlage der durchgeführten Gefährdungsanalyse entscheiden, ob im Einzelfall die Sicherheitsfrist von mindestens 20 Sekunden (Regelfall) auf mindestens 10 Sekunden (Ausnahmefall) reduziert wird.

Kriterien hierfür sind:

- Die Arbeitsstellen befinden sich an der Peripherie des Gleisbereiches auf einem Bahnsteig,
- der Gleisbereich kann zügig verlassen und der Sicherheitsraum unmittelbar erreicht werden und

Gruppen von bis zu 3 Beschäftigten

Fahrten nur aus einer Richtung

Anforderungen an Beschäftigte die keine Sicherungsmaßnahmen durchführen

Strecken mit Geschwindigkeiten über 200 km/h

Mitarbeit des Beschäftigten, der die Sicherung übernimmt

Sicherheitsfrist

Anhang	132.0118A01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen
	Seite 25 von 25

- beim Einsatz von besonders unterwiesenen, einzeln arbeitenden Personen sind Fahrten nur aus einer Richtung zugelassen.
 - Die Räumzeit beträgt in jedem Fall höchstens 5 Sekunden.
- (10) Die BzS muss die seitliche Ausdehnung des Gleisbereiches eines nicht gesperrten Gleises, gemessen ab Bahnsteigkante in Richtung Bahnsteigmitte, wie folgt festlegen:
- Geschwindigkeit nach VzG bis 50 km/h: = mindestens 0,50m,
 - Geschwindigkeit nach VzG über 50 km/h bis 160 km/h: = mindestens 1,00 m,
 - Geschwindigkeit nach VzG über 160 km/h bis 200 km/h: = mindestens 1,50 m,
 - Geschwindigkeit nach VzG über 200 km/h bis 230 km/h: = mindestens 2,10 m.

Gleisbereich

- (11) In Gleisbereichen nach Absatz 10 dürfen nur dann
- Maschinen zur Ausführung von Bahnsteigpflegearbeiten eingesetzt und/oder
 - Geräte und Materialien abgelegt werden,

Einsatz von Maschinen und Ablegen von Geräten

wenn die BzS dafür die Sicherungsmaßnahme „Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung“ angeordnet hat und diese Sicherungsmaßnahme durchgeführt ist.

- (12) Außerhalb des DB Konzerns beschäftigte Bahnsteigpflegekräfte haben bis zum ersten FIT eine Kopie der Prüfungsbescheinigung mit sich zu führen. Nach dem ersten FIT ist eine Kopie der jeweiligen letzten Teilnahmebescheinigung mit den im FIT behandelten Themen mitzuführen.

Mitzuführender Nachweis

Wird für Bahnsteigpflegekräfte ein digitaler Ausweis eingeführt, kann auf die Kopie verzichtet werden.



St. Ignace

01	Allgemeine Hinweise zur Erstellung des Sicherungsplanes	1
02	Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen	2
03	Dauersicherungspläne	4
04	Verantwortlichkeiten für einzelne Abschnitte im Sicherungsplan	5
05	Verantwortlichkeiten des ausführenden Unternehmens	8
06	Angaben des ausführenden Unternehmens	9
07	Aufgaben und Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle.....	19
08	Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Sicherungsunternehmens	42
09	Aufgaben der Sicherheitsüberwachung	49

01 Allgemeine Hinweise zur Erstellung des Sicherungsplanes

- (1) Im Sicherungsplan 132.0118V10 werden Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen, festgelegt.

**Verwendungs-
zweck**

Der Sicherungsplan 132.0118V10 wird für alle Arbeiten verwendet,
die nicht unter einen der anderen Vordrucke fallen.

- (2) Der Sicherungsplan ist Teil der Sicherungsanweisung (vgl. DA zu § 4 Absatz 1 DGUV Vorschrift 78). Sein Inhalt bestimmt sich nach dem vorhandenen Gefährdungspotenzial.

Sicherungsanweisung

- (3) Der Sicherungsplan muss insbesondere erkennen lassen, welche
- Maßnahmen zum Schutz vor Fahrten im Arbeitsgleis,
 - Maßnahmen zum Schutz vor Fahrten im Nachbargleis - so weit erforderlich - und
 - welche Sicherheitsräume zum Verlassen des Gleisbereiches

Gefährdungen

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 2 von 50

an der Arbeitsstelle und für den Weg zur und von der Arbeitsstelle festgelegt sind.

- (4) Das mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Unternehmen muss den Sicherungsplan im Original an der Arbeitsstelle vorhalten.

**Aufbewahren
des Sicherungs-
planes**

Die Stellen im DB-Konzern, die Dritte mit der Durchführung von Sicherungsleistungen beauftragen und die sachliche Richtigzeichnung über die erbrachten Leistungen vornehmen, müssen Sicherungspläne als rechnungsbegründende Unterlagen nach Ablauf ihrer Gültigkeit gemäß Handels- und Steuerrecht aufzubewahren. Alle anderen Sicherungspläne sind bis zum Ende des nächsten Kalenderhalbjahres aufzubewahren.

- (5) Der Sicherungsplan, in dem die Ersteinweisung des/der ausführenden Unternehmen(s) in die Sicherungsmaßnahme dokumentiert wurde, gilt als Original. Dieser ist bei mehreren Sicherungsschichten von Sicherungsaufsicht zu Sicherungsaufsicht dokumentiert zu übergeben.

**Original des Si-
cherungsplanes**

Die Dokumentation der Übergabe erfolgt im Anhang 2 zum Sicherungsplan 132.0118V10.

- (6) Vor Arbeitsbeginn muss zwingend durch die mit der Sicherung beauftragten Person geprüft werden, ob die festgelegte Sicherungsmaßnahme durchführbar ist. Ist dies nicht der Fall muss die Sicherungsmaßnahme angepasst oder geändert werden.

**Prüfung vor Ar-
beitsbeginn**

02 Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen

- (1) Vor Beginn und während der Durchführung der Sicherungsmaßnahmen ist durch die Sicherungsaufsicht und die Sicherungsüberwachung durchführende Person zu prüfen, ob die Sicherungsmaßnahmen noch dem vorhandenem Gefährdungspotenzial entsprechen. Erforderlichenfalls muss eine Anpassung / Änderung der Sicherungsmaßnahmen erfolgen.

Allgemein

Eine Anpassung der Sicherungsmaßnahme erfolgt vor Ort, z.B. der Einsatz von zusätzlichen Warnsignalgebern, wenn die Wahrnehmbarkeit nicht mehr gegeben ist oder die Anpassung der Geschwindigkeit im Nachbargleis, um die Annäherungsstrecke wieder erkennen zu können (Hinweis: die betrieblichen Maßnahmen müssen über den Technisch Berechtigten veranlasst werden). Eine Beteiligung der BzS ist i.d.R. nicht erforderlich.

- (2) Eine Anpassung / Änderung der Sicherungsmaßnahmen ist im Originalsicherungsplan durch die Sicherungsaufsicht zu

Dokumentation

dokumentieren. Aus der Dokumentation muss die Mitwirkung der Sicherungsüberwachung und falls erforderlich die Abstimmung der Sicherungsüberwachung mit der BzS zu erkennen sein. Der Eintrag ist mit Datum und Uhrzeit sowie der Unterschrift der Sicherungsaufsicht zu kennzeichnen.

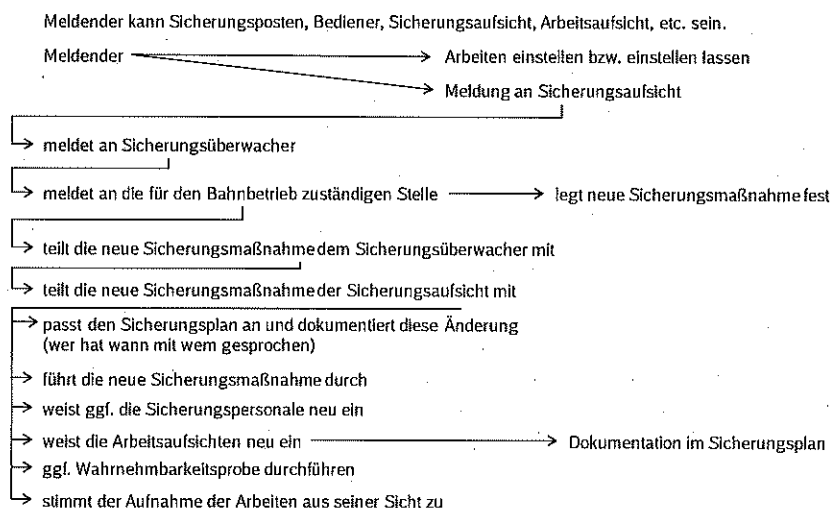
- (3) Da die Verkehrssicherungspflicht bei der BzS liegt darf auch nur diese die Sicherungsmaßnahmen ändern. Die Sicherungsaufsicht sollte sich im Vorfeld der Information der BzS über eine notwendige Änderung mit der Sicherungsüberwachung über geeignete und regelwerkskonforme Lösungsmöglichkeiten verständigen. Diese können für die BzS eine Entscheidungshilfe sein.

Festlegung anderer Sicherungsmaßnahmen

Bei der Festlegung einer anderen Sicherungsmaßnahme hat die BzS das RIMINI Verfahren zu beachten.

- (4) Die Sicherungsmaßnahmen sind nach folgender Ablaufübersicht zu ändern:

Ablauf der Änderung



- (5) Eine maximal dreimalige Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Sicherungsplänen ist nur für in Kraft befindliche Sicherungspläne auf begründeten Antrag durch das ausführende Unternehmen an die BzS möglich. Die BzS prüft die Angaben im Sicherungsplan auf weitere Umsetzbarkeit. Insbesondere sind folgende Angaben zu prüfen

Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Sicherungsplänen

- das Vordrucksformular ist gültig
- die Beteiligten sind identisch geblieben (ausführendes Unternehmen, Sicherungsunternehmen, Sicherungsüberwachung)
- die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse haben sich nicht verändert
- die Sicherungsmaßnahmen können weiterhin durchgeführt werden

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 4 von 50

Die BzS holt die Unterschriften der Beteiligten (ausführendes Unternehmen, Sicherungsunternehmen, Sicherungsüberwachung) ein.

Die Dokumentation der Verlängerung ist während der Geschäftszeiten der BzS auf dem Vordruck „Dokumentation zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Sicherungsplans“ (132.0118V18) vorzunehmen. Dieser Vordruck muss dann zum Sicherungsplan hinzugefügt werden.

Außerhalb der Geschäftszeiten der BzS erfolgt eine dringende und sofort durchzuführende Verlängerung eines Sicherungsplanes gemäß der zuvor beschriebenen Anpassung von Sicherungsmaßnahmen.

Außer Kraft befindliche Sicherungspläne dürfen nicht mehr verlängert und dadurch in Kraft gesetzt werden.

03 Dauersicherungspläne

- (1) Dauersicherungspläne sind Sicherungspläne, die für regelmäßig wiederkehrende Arbeiten für einen festgelegten Gültigkeitszeitraum gelten und unter gleichbleibenden Rahmenbedingungen mehrmals genutzt werden können. Die Gültigkeit dieser Sicherungspläne ist auf einen Fahrplanabschnitt begrenzt (Dauersicherungsplan).

Begriff

Gleichbleibende Rahmenbedingungen bedeutet, dass die örtlichen und betrieblichen Bedingungen an der jeweiligen Arbeitsstelle unverändert sind.

- (2) Für den Dauersicherungsplan nach Vordruck 132.0118V10 dürfen alle Sicherungsmaßnahmen durch die BzS angeordnet werden. Grundsätzlich ist die Sicherungsmaßnahme Uv-Sperrung festzulegen. Andere Sicherungsmaßnahmen sind nur möglich, wenn die örtlichen, betrieblichen, witterungsbedingten und arbeitszeitlichen Bedingungen dies jederzeit zulassen.

Sicherungsmaßnahmen

- (3) Müssen Dauersicherungspläne angepasst / geändert werden, erfolgt die Anpassung / Änderung gemäß den Regelungen im Abschnitt 2.

Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 5 von 50

04 Verantwortlichkeiten für einzelne Abschnitte im Sicherungsplan

Abschnitt/Anhang des Sicherungsplanes	Wer	Hinweise
Abschnitt 1 Angaben des ausführenden Unternehmens	Von allen an den Arbeiten beteiligten Nachunternehmen inkl. der Subunternehmen ist ein Abschnitt 1 einzureichen. Beispiel: Auftrag nehmende Gleisbauunternehmen, Nachunternehmen des Auftragnehmers, Fachlinie LST der DB Netz AG. Das Auftrag nehmende Gleisbauunternehmen kann in seinem Abschnitt 1 alle erforderlichen Angaben der anderen beteiligten Unternehmen berücksichtigen. Dies ist im Sicherungsplan kenntlich zu machen.	Nähere Angaben zur Erstellung sind im Abschnitt 6 enthalten
Bemaßte Skizze zum Abschnitt 1.3	Das Auftragnehmende Unternehmen erstellt eine bemaßte Skizze mit allen erforderlichen Angaben zur Arbeitsstelle sowie für den Weg zur und von der Arbeitsstelle. Alle anderen beteiligten Unternehmen benötigen keine bemaßte Skizze, sofern für deren Arbeiten keine Besonderheiten zu berücksichtigen sind, die im Lageplan dargestellt werden müssen.	Nähere Angaben zur Erstellung sind im Abschnitt 6 enthalten
Abschnitt 2 Angaben der BzS	Der Abschnitt 2 wird von der BzS erstellt.	Nähere Angaben zur Erstellung sind

Übersicht der Verantwortlichkeiten

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 6 von 50

		im Abschnitt 7 enthalten
Abschnitt 3 Sicherungsplanung gemäß der Abschnitte 1 und 2	Im Abschnitt 3 plant das Sicherungsunternehmen die Sicherungsmaßnahme anhand der Angaben in den Abschnitten 1 und 2 des Sicherungsplanes unter Berücksichtigung der DGUV Vorschrift 78 i.V. mit der DGUV Regel 101-024 und der RRil 132.0118.	Nähere Angaben zur Erstellung beinhaltet der Abschnitt 8
ATWS Planung	Beim Einsatz von ATWS erstellt das ausführende Sicherungsunternehmen die ATWS-Planung und fügt diese dem Sicherungsplan bei. Die Planprüfung erfolgt durch die BzS. Sie darf die Planprüfung an das gleiche Sicherungsunternehmen per Auftrag delegieren. In diesem Fall darf diese Planprüfung nicht durch einen an der Erstellung der Planung beteiligten Beschäftigten durchgeführt werden.	Nähere Angaben zur Erstellung der ATWS-Planung sind im Anhang 08 im Abschnitt 5 enthalten.
Abschnitt 4 Durchführung der Sicherungsmaßnahme	Im Abschnitt 4 bestätigt das Sicherungsunternehmen, dass alle verantwortlich auf der Arbeitsstelle beteiligten Sicherheitsaufsichten in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse sowie in die Sicherungsplanung eingewiesen sind. Zudem bestätigt es, dass die Sicherungsmaßnahmen entsprechend den Abschnitten 2 und 3 des Sicherungsplanes	

	<p>regelkonform durchgeführt werden.</p> <p>Um diese Einweisung vornehmen zu können, muss ein geeigneter Vertreter des Sicherungsunternehmens durch die BzS in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse dokumentiert eingewiesen worden sein.</p>	
<p>Abschnitt 5 Plausibilitätsprüfung durch die BzS</p>	<p>Im Abschnitt 5 prüft die BzS, ob die Sicherungsplanung durch das Sicherungsunternehmen im Abschnitt 3 zu den Angaben in den Abschnitten 1 und 2 plausibel ist und stimmt der Durchführung der Sicherungsmaßnahme gemäß den Angaben in den Abschnitten 1 bis 3 zu.</p> <p>Die BzS kann diese Aufgabe an interne oder externe Sicherheitsüberwacher delegieren.</p> <p>Hinweis: Die Prüfung kann durch den gleichen Mitarbeiter der BzS durchgeführt werden, der den Abschnitt 2 des Sicherungsplanes erstellt hat, da die Angaben in den Abschnitten 1 und 2 nicht mehr geprüft werden.</p>	
<p>Abschnitt 6 Einweisung der ausführenden Unternehmen in die Sicherungsmaßnahmen</p>	<p>Alle Bauleitung durchführenden Personen bzw. Arbeitsaufsicht führende Personen werden durch die Sicherheitsaufsicht vor Ort in die Sicherungsmaßnahmen für die jeweilige Tätigkeit eingewiesen. Dazu gehören auch die Nachunternehmen, sofern</p>	

	<p>diese einen Abschnitt 1 des Sicherungsplanes eingereicht haben. Ist dies nicht der Fall, obliegt die Einweisung des Nachunternehmens dessen jeweiligem Auftraggeber:in.</p> <p>Werden die Sicherungsmaßnahmen angepasst ist eine erneute Einweisung durch die Sicherungsaufsicht erforderlich.</p> <p>Diese Einweisung wird per Unterschrift dokumentiert.</p>	
--	---	--

05 Verantwortlichkeiten des ausführenden Unternehmens

- (1) Die das Unternehmen leitende Person führt eine Gefährdungsanalyse durch und zeigt auf Grundlage der Ergebnisse die Art und den Umfang der Arbeiten detailliert an. Dabei sind nicht nur die Arbeiten im Gleisbereich zu berücksichtigen, sondern auch die Arbeiten, bei denen die das Unternehmen leitende Person ein unbeabsichtigtes Hineingeraten in den Gleisbereich nicht sicher ausschließen kann.
- (2) Der Abschnitt 1 zum Sicherungsplan ist von jedem an den Arbeiten beteiligten Unternehmen unter Berücksichtigung
 - aller für den Sicherungsplan relevanten Tätigkeiten,
 - der Anzahl der Beschäftigten sowie
 - der eingesetzten Fahrzeuge, Maschinen und Geräte und den sich daraus ergebenden Arbeitsplatzbreiten und Störschallpegeln

**Gefährdungs-
analyse**

**Aufgaben der
beteiligten Un-
ternehmen**

auszufüllen. Je Gewerk (unterschiedlicher arbeitsausführende Unternehmen und unterschiedliche Art der Arbeit) und je unterschiedlicher betrieblicher Situation im Arbeitsbereich (z.B. wenn sich während der Arbeiten die Geschwindigkeit im Nachbargleis ab einem Zeitpunkt ändern) ist ein separater Abschnitt 1 zu erstellen. Zu den Arbeiten einer Baumaßnahme gehören auch die vor- und nachlaufenden Tätigkeiten, wie z.B. LST, E-Technik, Kleineisen lösen oder Einrichten der Baustelle, das Auf- und Abrüsten von

Maschinen an den dafür vorgesehenen Plätzen, Arbeiten an Verladeplätzen sowie die Baustellenberäumung, notwendige Vermessungsarbeiten während der Baumaßnahme, Montage bzw. Demontage von Lf – Signalen, Auf-, Ab- und Umbau von FA und ATWS sowie bauaffine Dienstleistungen.

Ebenso sind Materiallagerplätze, Maschinenvorbereitungsplätze, Eingleisstellen sowie die Wege zur und von der Arbeitsstelle zu berücksichtigen. Für diese Örtlichkeiten ist ggfs. ein gesonderter Abschnitt 1 bei der BzS einzureichen.

- (3) Jedes einzelne Unternehmen ist für die Erstellung des Abschnittes 1 des Sicherungsplanes für seine durchzuführende Tätigkeit verantwortlich. Dies gilt auch für Nachunternehmen.

Sammeln von Abschnitten 1

Das Sammeln der handschriftlich ausgefüllten Abschnitte 1 von mehreren beteiligten Unternehmen durch die Bauüberwachung oder einer anderer geeignete koordinierende Stelle (z.B. Hauptauftragnehmer) mit direkter und fristgerechter Weitergabe aller Abschnitte 1 an die BzS ist möglich.

Nach der Einführung eines von der DB Netz AG eingeführten bundesweiten digitalen System zur Erstellung der Sicherungspläne ist die Sammlung von Abschnitten 1 nicht mehr möglich und jeder ausführende Unternehmen inkl. der Nachunternehmen müssen einen digitalen Abschnitt 1 im System erstellen.

- (4) Wenn im Ausnahmefall außerhalb der BzS eine Zusammenfassung der Abschnitte 1, z.B. durch den Hauptauftragnehmer oder im Rahmen von Baubesprechungen, durchgeführt wird, ist diese Stelle für die Rückmeldung an die einzelnen Unternehmen verantwortlich. Jedes einzelne Unternehmen muss prüfen, ob die Vorgaben in den Teilen 2 und 3 für ihre Tätigkeiten anwendbar sind.

Zusammenfassung von Abschnitten 1

06 Angaben des ausführenden Unternehmens

- (1) In diesem Abschnitt wird zu jedem Punkt des Abschnittes 1 erläutert, welche Angaben durch das ausführende Unternehmen erforderlich sind. Außerdem werden die weiteren Aufgaben des ausführenden Unternehmens erläutert.

Allgemeine Hinweise

Die Hinweise gelten für die Erstellung des Abschnittes 1 in schriftlicher oder digitaler Form.

- (2) Die Felder „In Kraft“ und „Außer Kraft“ sowie die Sicherungsplannummer im Kopf des Sicherungsplans werden nur von der BzS ausgefüllt.

Kopf des Sicherungsplans

Die Durchführung der Arbeiten ist nur in diesem Gültigkeitszeitraum und unter Beachtung der angeordneten und umgesetzten Sicherungsmaßnahme erlaubt.

- (3) Das einreichende bauausführende Unternehmen hat den kompletten Firmennamen, die komplette Anschrift sowie die E-Mail-Adresse in Druckbuchstaben oder mit einem deutlich lesbaren Firmenstempel einzutragen.

**Abschnitt 1.1
Ausführendes
Unternehmen**

Bei der Nutzung des von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichen digitalen System ist die Eintragung nicht mehr notwendig, da in der Anmeldung zum System die Daten bereits im System vorhanden sind und durch die Zugangsrechte automatisch auf die hinterlegten Daten zurückgegriffen wird.

- (4) Im Freitextfeld sind alle durchzuführenden Arbeiten (inkl. aller Vor- und Nacharbeiten) möglichst genau, z.B. nach Beschreibung im Bauablaufplan, zu beschreiben.

**Abschnitt 1.2
Art der Arbeiten**

Die genaue Beschreibung der Arbeiten ermöglicht der BzS die passgenaue Auswahl der erforderlichen Sicherungsmaßnahme. Dabei dürfen nur im allgemeinen Sprachgebrauch übliche Abkürzungen verwendet werden.

Es kann sinnvoll sein, für die verschiedenen Arbeiten jeweils einen Abschnitt 1 auszufüllen (z.B. getrennt für Vor-, Haupt- und Nacharbeiten). Kriterien für die Trennung können sowohl betriebliche Belange (Sperrzustände, Geschwindigkeiten) als auch die Änderung der Tätigkeiten sein.

Bei größeren Baumaßnahmen, die mehrere Abschnitte 1 erfordern, ist die Angabe des Titels des Bauvorhabens aus dem Bauvertrag anzugeben, damit der Abschnitt 1 richtig zugeordnet werden kann.

- (5) Die Lage der Arbeitsstelle ist neben der Beschreibung in diesem Abschnitt durch eine bemaßte Skizze zu ergänzen. Aus der Skizze müssen die Lage der Arbeitsstelle mit ihren Besonderheiten (z.B. Lärmschutzwände, Grundstücke Dritter, Brücken, Durchlässe etc.) sowie die Wege zur und von der Arbeitsstelle eindeutig hervorgehen. In der Skizze müssen auch die in unmittelbarer Umgebung der Arbeitsstelle befindlichen Gleise und Weichen erkennbar sein.

**Abschnitt 1.3
Lage der Arbeitsstelle**

Eine handschriftliche Skizze ist i.d.R. nicht ausreichend.

Bauablaufplan

Falls die Art der Arbeit einen Bauablauf fordert, ist dieser dem Sicherungsplan beizufügen. Aus dem Bauablauf müssen die Arbeitszeiten, die einzelnen Tätigkeiten, der Einsatz von Personal und Maschinen, etc. zeitlich und örtlich hervorgehen. Dazu kann u.a.

der im Rahmen der Erstellung der Betra erstellte Bauablauf herangezogen werden.

Beschreibung der Örtlichkeit der Arbeiten

Das ausführende Unternehmen muss genau angeben, in welchem Bereich sich die Arbeitsstelle befindet. Dazu werden für die freie Strecke die VzG-Streckennummer sowie die genaue Gleisbezeichnung mit Hektometer-Angaben benötigt. Für den Bahnhof ist die Gleis- und/oder Weichenbezeichnung erforderlich.

Art der Arbeitsstelle

Vom ausführenden Unternehmen ist anzugeben, ob und in welcher Form sich die Arbeiten innerhalb der Arbeitsstelle fortbewegen.

Feste Arbeitsstelle	Arbeiten, die sich über die gesamte Arbeitsstelle hinweg ziehen, z.B. Gleisumbau
Kontinuierlich wandernde Arbeitsstelle	Arbeiten, die sich im gesamten Bereich fortlaufend bewegen, z.B. Begehungen. Es ist vom Unternehmen anzugeben, wie schnell die Arbeitsstelle sich fortlaufend bewegt (Angabe in m und der notwendigen Zeiteinheit) und wie lang die Ausdehnung der wandernden Arbeitsstelle ist (Angabe in m).
Punktuelle Arbeitsstelle	Arbeiten, die innerhalb des Arbeitsbereiches nur an einzelnen Stellen nacheinander durchgeführt werden, z.B. Arbeiten an einzelnen Oberleitungsmasten. Das Unternehmen muss Angaben machen, wo sich die einzelnen Arbeitsorte befinden, welche Ausdehnungen die einzelnen Arbeitsstellen haben und wie lange sich die Beschäftigten dort vsl. aufhalten werden. Außerdem ist es erforderlich zu erläutern, wie die Beschäftigten inkl. des Materials von einem Arbeitsort zum Nächsten kommen.

- (6) Es sind die genauen Zeiten der Arbeitsdurchführung anzugeben. Diese angegebenen Zeiten werden zur Ermittlung von $t_{\text{Gefährdung}}$ und t_{Bauzeit} herangezogen.

Bei durchgehenden Arbeitsstellen ist die Arbeitszeit mit (Datum, Uhrzeit) bis (Datum, Uhrzeit) anzugeben.

Wird innerhalb einer längeren Arbeitsstelle nicht durchgehend gearbeitet, so sind die täglichen Arbeitszeiten aufzuführen.

Dauersicherungspläne

Bei Arbeiten, die über einen längeren Zeitraum ausgeführt werden sollen, sind

- der Zeitraum in dem die Arbeiten geplant sind,
- die vorgesehene Anzahl der Arbeitstage,
- die Arbeitsintervalle und
- die jeweilige tägliche Arbeitsdauer

anzugeben (z.B. Arbeiten in der Zeit vom 01.01. bis 12.06. an insgesamt 22 Tagen, wöchentlich je ein Tag mit jeweils 2 Stunden).

Längere Arbeiten mit unterschiedlichen Bauzuständen

Bei größeren und längeren Umbauten muss jeder einzelne Bauzustand berücksichtigt werden. Eine vorherige Absprache mit dem Auftraggeber zur Festlegung der Bauzustände ist erforderlich, um eine möglichst genaue Darstellung des Arbeitsablaufs zu erreichen.

- (7) Die Arbeitsstelle ist detailliert zu beschreiben. Neben dem Einsatz von Beschäftigten ist auch der Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten anzugeben.

Allgemeine Angaben

Zu den allgemeinen Angaben gehört die Anzahl der gleichzeitig an der Arbeitsstelle anwesenden Beschäftigten. Ist die Anzahl der gleichzeitig anwesenden Beschäftigten während der Bauzeit sehr unterschiedlich, ist eine Aufschlüsselung erforderlich. Diese soll sich jeweils mindestens auf eine Schicht (8 Arbeitsstunden) beziehen und nicht zu kleinteilig sein.

Arbeitsbreite

Die Arbeitsbreite ist die zu beiden Seiten jeweils notwendige Breite ab Gleismitte zum Betriebsgleis gemessen, um die Arbeiten durchführen zu können. Dabei muss der komplette Arbeitsraum für die Beschäftigten berücksichtigt werden. Hinzu gerechnet werden müssen die notwendigen Bewegungsräume von handgeführtem Arbeitsmittel und Materialien. Wenn sich die Beschäftigten nur im Innenraum von Fahrzeugen aufhalten und die Ausgänge gemäß

Abschnitt 1.4 Dauer der Arbeiten

Abschnitt 1.5 Beschreibung der Arbeitsstelle

DGUV Vorschrift 78 verriegelt sind, ist die halbe reguläre Fahrzeugbreite als Arbeitsbreite zu berücksichtigen. Temporäre breitere Arbeitsorte, z.B. neben Fahrzeugen und Maschinen sind im Sicherungsplan durch das bauausführende Unternehmen separat anzugeben. Die Arbeitsbreite schließt die notwendige Arbeitsbreite u. a. von Maschinen und Geräten und ggf. die Arbeitsraumbreite für den Seitenläufer (1 m) ein.

Beim Einsatz einer Festen Absperrung und gleichzeitigem Verkehren von Fahrzeugen im Arbeitsgleis ist die Arbeitsbreite mit mindestens 1,70 m von der BzS zu berücksichtigen.

Bei Arbeiten neben dem Gleis (z.B. Randwegarbeiten, Kabelkanalarbeiten, Vegetationspflege) ist das geringste Maß von der Gleisachse des Betriebsgleises bis zur Grenze des Arbeitsbereichs anzugeben. Dabei muss die Gefahr des unbeabsichtigten Hineingeratens in den Gleisbereich berücksichtigt werden.

Räumzeit

Räumzeit (vgl. DGUV Regel 101-024 Abschnitt 4.5.5) ist die Zeit, die benötigt wird, um den Gleisbereich ohne Hast zu räumen und den Sicherheitsraum aufzusuchen. Wenn Geräte (z.B. Messwerkzeuge), ausnahmsweise im nicht gesperrten Gleis eingesetzt werden, muss der für das Räumen und profillfreie Lagern erforderliche Zeitaufwand in der Räumzeit berücksichtigt werden. Wenn das Nachbargleis kurzzeitig betreten werden muss, ist die Zeit zum Erreichen des Sicherheitsraumes anzugeben.

Wenn das Arbeitsgleis gesperrt wird bzw. beim Einsatz von gleisfahrbaren Baumaschinen ist keine Angabe der Räumzeit erforderlich.

Arbeiten im Nachbargleis

Werden Arbeiten im Nachbargleis (2. Arbeitsgleis) mit den Hauptarbeiten im gesperrten Arbeitsgleis (z.B. Seitenläufer bei Materialwagen, Schotterentladung, Bediener Fas Fahrzeugen) erforderlich bzw. ist aufgrund der Arbeitsbreite davon auszugehen, dass sich die Arbeiten auf das Nachbargleis (2. Arbeitsgleis) ausdehnen, muss dies vom Unternehmen angegeben werden.

Wenn das Nachbargleis betreten werden muss, ist die Zeit zum Erreichen des Sicherheitsraumes anzugeben. Diese Zeit darf 20 s nicht überschreiten.

Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten

Werden Fahrzeuge/Maschinen mit maschineneigener Warnanlage eingesetzt, ist jeweils deren Anzahl, die Art des Fahrzeuges/der Maschine und die Länge des Fahrzeuges/der Maschine erforderlich. Ist der Einsatz von Seitenläufern erforderlich, ist deren

Anzahl je Fahrzeug/Maschine und die Zeit zum Erreichen des Sicherheitsraums anzugeben.

Für alle weiteren Fahrzeuge, Maschinen und Geräte ohne maschineneigene Warnanlage, ist jeweils die Anzahl, Art und Länge der Fahrzeuge anzugeben. Bei kraftangetriebenen Fahrzeugen, Maschinen und Geräten ist zusätzlich die Angabe des maschineneigenen Störschallpegels in dB(A) erforderlich. Bei kurzzeitigem/punktuellem Einsatz lauter Maschinen (über 97 dB(A)) muss die Schicht/Einsatzzeit und die Anzahl der gleichzeitig betriebenen Arbeitsmittel angegeben werden.

Der maschineneigene Störschallpegel kann dem Störschallkataster entnommen werden. Auf der Internetseite des Arbeitsschutzes der DB Netz AG befindet sich unter der Rubrik Downloads der Reiter „Störschallkataster“. Eingabe in die Suchmaschine: „DB Netz AG Arbeiten im Gleisbereich“

Alternativ kann bei handgeführten Maschinen der personenbezogene Schalldruckpegel am Bedienplatz (gemäß Bedienungsanleitung des Herstellers) verwendet werden.

Bei anderen Maschinen muss der Nahbereichspegel in einem Meter Abstand in Höhe von 1,60 m gemessen werden.

Entfaltungslänge der Maschinen und Fahrzeuge

Bei der Entfaltungslänge handelt es sich um die komplette Länge der Maschine. Bei der Angabe sind die Maschinen und Fahrzeuge zu berücksichtigen, die aufgrund des Arbeitsablaufes über den Arbeitsbereich (vor und/oder nach dem Arbeitsbereich) hinausfahren, z.B. MFS/BSW-, Slps-Wagen u.a.. Diese notwendigen Entfaltungslängen müssen bei der Sicherungsplanung durch die BzS berücksichtigt werden.

Beispiele für Entfaltungslängen:

- bei Fließbandmaschinen ragt die zu sichernde Länge wegen der Materialwagen MFS, Slps und wegen eines Teils der Kernmaschine am Baulosanfang und am Baulosende über die Umbaulänge hinaus,
- bei Weichenumbauten muss der Transportweg zwischen Vormontageplatz und Einbaustelle gesichert werden,
- bei Schweißarbeiten muss die Gleislänge für den Spannungsausgleich gesichert werden.

Maximale Fahrzeugbreite im Arbeitseinsatz

Die Angabe der maximalen Fahrzeugbreite kann die Art der Sicherungsmaßnahme beeinflussen. Diese kann unabhängig von der eigentlichen Arbeitsbreite sein, z.B. der Einsatz eines Schotterpflug.

Die BzS hat dadurch die Möglichkeit, eine auf diese Arbeiten abgestimmte Sicherungsmaßnahme festzulegen.

Bei nicht zutreffenden Teilabschnitten (z.B. kein Maschineneinsatz mit maschineneigener Warnanlage) ist das Feld „nicht zutreffend“ anzukreuzen.

- (8) Die Wege zur und von der Arbeitsstelle sind in die Lageplanskizze einzutragen. Dies gilt auch für Arbeiten an anderen dazugehörigen und außerhalb der Hauptarbeitsstelle liegenden Arbeitsstellen, wie z.B. Vorbereitungs- oder Montageplätzen.

Ebenso sind Angaben zum Weg der Baustellenlogistik notwendig, insofern dafür Beschäftigte im Gleisbereich notwendig sind, damit die BzS dafür Sicherungsmaßnahmen festlegen kann. Beispiel: Gleisgebundene Logistik-Maßnahmen wie z.B. Verfahren von Weichenteilen mit Eisenbahnkran, bei denen Beschäftigte zum Führen von Lasten erforderlich sind, sind bei der Sicherungsplanung zu berücksichtigen, wenn längs des Fahrweges ein Nachbargleis vorhanden ist.

Das Unternehmen soll nach Möglichkeit Eintrittsstellen, Sammelplätze und/oder gemeinsame Zugänge, etc. festlegen. Diese sind dann ebenfalls in diesem Abschnitt einzutragen.

- (9) Einzutragen sind neben den z.B. im Klammervermerk vorgesehenen Angaben auch Gefährdungen aus dem Arbeitsprozess, die für die Sicherungsplanung relevant sind. Dies können einzuhaltende Sicherheitsabstände sein, z.B. beim Freischneider 15 m oder bei der Trennschleifmaschine gemäß den Angaben des Herstellers in der Bedienungsanleitung und/oder Schutzabstände bei Arbeiten mit Gefahrstoffen.

Stellt die unternehmensleitende Person des ausführenden Unternehmens im Rahmen ihrer Gefährdungsanalyse fest, dass ihre Beschäftigten nicht durch Fahrten im Nachbargleis gefährdet werden, hat sie dies der BzS in diesem Abschnitt zu begründen. Gründe könnten z.B. vorhandene oder baulich errichtete Wände zwischen den Gleisen sein, die ein Überschreiten unmöglich machen und die Beschäftigten vor den Druck- und Sogwirkungen der Vorbeifahrten sicher schützen.

Sind keine weiteren Anmerkungen erforderlich, ist das Feld „nicht zutreffend“ anzukreuzen.

- (10) Grundsätzlich ist einem Beschäftigten ein Absperrposten zuzuordnen. Die Ausnahmeregeln des Anhang 01 Abschnitt 8 Absperrposten können nur in Anspruch genommen werden, wenn das ausführende Unternehmen aufgrund der Art der Arbeit bzw. Arbeitsdurchführung sowie der örtlichen und betrieblichen Verhältnisse dies in diesem Abschnitt durch ein Kreuz bei „Ja“ bestätigt. Zur

Abschnitt 1.6
Wege zur und
von der Arbeits-
stelle bzw. für
Baustellenlogis-
tik

Abschnitt 1.7
Weitere Anga-
ben

Abschnitt 1.8
Einsatz von Ab-
sperrposten

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 16 von 50

Nachvollziehbarkeit für das Sicherungsunternehmen und die BzS hat er seine Bestätigung zu begründen.

Diese Festlegung beeinflusst nicht die Auswahl der Sicherungsmaßnahme durch die BzS. Sie hat nur Relevanz für das Sicherungsunternehmen, falls die BzS die Sicherungsmaßnahme „Absperrposten“ ausgewählt hat. Darüber hinaus muss das Sicherungsunternehmen vor seiner Sicherungsplanung den Arbeitsablauf detailliert, z.B. bzgl. der Anzahl der Gruppen und Beschäftigten, mit dem die Arbeiten ausführenden Unternehmen abstimmen.

- (11) Die, den Hauptauftrag übernehmende Person soll in die Tabelle die von ihm beauftragten bauausführenden Nachunternehmen mit den auszuführenden Tätigkeiten auflisten. Im Weiteren trägt das Unternehmen ein, ob die Arbeiten des Nachunternehmens in seiner Gefährdungsanalyse und somit in seinen Abschnitt 1 berücksichtigt wurden. Wurde das Nachunternehmen in seinem Abschnitt 1 bereits berücksichtigt, trägt es auch für die Abstimmung zur Zustimmung der durch die BzS festgelegten Sicherungsmaßnahmen zwischen ihm und dem Nachunternehmen die Verantwortung. Das den Sicherungsplan einreichende Unternehmen bestätigt im ersten Abschnitt des Vordrucks 132.0118V19, dass es das Nachunternehmen in die Abschnitte 1 bis 3 des Sicherungsplanes eingewiesen hat. Die Zustimmung des Nachunternehmens, dass die Angaben im erstellten Abschnitt 1 seiner Gefährdungsanalyse entsprechen und die vom Nachunternehmen eingesetzten Maschinen und Geräten im Abschnitt 1 angegeben wurden, bestätigt das Nachunternehmen dem Sicherungsplan einreichendem Unternehmen im zweiten Abschnitt des Vordrucks 132.0118V19. Das Nachunternehmen stimmt in diesem Abschnitt der Durchführung der Arbeiten unter den von der BzS festgesetzten Sicherungsmaßnahmen und deren Planung zu. Der Vordruck wird dem Sicherungsplan beigelegt.

Diese Auflistung dient der BzS dazu, einen Überblick zu bekommen, welche Abschnitte 1 zur Arbeitsstelle noch zu erwarten sind.

- (12) In die Tabelle hat das Unternehmen einzutragen, ob zur ordnungsgemäßen Durchführung der Arbeiten Sperrpausen von mindestens 20 Minuten erforderlich sind. Die Angabe ist für jedes Arbeitsgleis erforderlich. Falls notwendig kann sich die Angabe auf bestimmte Tätigkeiten im Rahmen der Arbeitsstelle beziehen. Beim Bezug auf eine Tätigkeit ist der vorgesehene Zeitraum der Arbeitsdurchführung und die genaue Bezeichnung des Arbeitsortes anzugeben.

- (13) Hat das auftragnehmende Unternehmen vertragliche Regelungen zur Abschaltung von ATWS-Ketten mit dem Einkauf getroffen, sind die getroffenen Regelungen hier einzutragen. Sollten keine Regelungen getroffen worden sein, ist „nein“ anzukreuzen.

Abschnitt 1.9 Nachunternehmen

Abschnitt 1.10 Mindestdauer von Sperrpausen

1.11 Ausschalten von ATWS-Ketten

- (14) Wird der Abschnitt 1 des Sicherungsplanes mittels eines von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichen digitalen System bei der BzS eingereicht, wird dieser auch digital unterschrieben. Die digitale Unterschrift erfolgt auf Grund von Zugangsberechtigungen zum System und der damit verbundenen Zuordnung des Einreichers. (siehe Benutzerhandbuch zum von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichem digitalen System)

**Unterschriften-
zeile**

Wird der Sicherungsplan ausnahmsweise nicht im von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichen digitalen System eingereicht, ist in Druckbuchstaben der Name des Erstellers (ggf. deutlich lesbarer Firmenstempel), seine telefonische Erreichbarkeit und das Versand- oder Einreichungsdatum bei der BzS einzutragen.

Mit seiner Unterschrift bestätigt die das Unternehmen leitende Person in beiden Fällen die Richtigkeit ihrer Angaben.

- (15) Im von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichen digitalen System bekommt die das Unternehmen leitende Person nach der Erstellung des Abschnitts 2 (Festlegung der Sicherungsmaßnahme durch die BzS) den Sicherungsplan mit der festgelegten Sicherungsmaßnahme automatisiert zurück. Die das Unternehmen leitende Person prüft im Rahmen ihrer Unternehmensverantwortung die Inhalte des Sicherungsplanes. Stellt die das Unternehmen leitende Person nicht plausible Inhalte im Sicherungsplan fest, so hat diese die BzS innerhalb von 24 Std. (Mo. bis Fr. ohne Feiertage) darüber zu informieren und wirkt auf eine Änderung hin. Die Zustimmung wird im Abschnitt 6 des Sicherungsplanes dokumentiert.

**Zustimmung zur
sicherungspla-
nung**

In Ausnahmefällen wird der Sicherungsplan, z.B. bei Ad hoc-Maßnahmen außerhalb der Besetzungszeit der BzS handschriftlich erstellt. In diesem Fall prüft die das Unternehmen leitende Person die Angaben im Sicherungsplan direkt vor Ort.

- (16) Vor Beginn der Arbeiten hat sich das ausführende Unternehmen (Bauleitung innehabende Person/Arbeitsaufsicht führende Person) durch die Sicherheitsaufsicht in die Sicherungsmaßnahmen einweisen zu lassen. Die Dokumentation der Einweisung erfolgt im Abschnitt 6 des Sicherungsplanes.

**Einweisung vor
Beginn der Ar-
beiten**

Die eingewiesene Bauleitung innehabende Person bzw. die eingewiesene Arbeitsaufsicht führende Person weisen ihre Beschäftigten in die Sicherungsmaßnahmen inkl. des notwendigen Verhaltens auf der Arbeitsstelle sowie auf dem Weg zur und von der Arbeitsstelle ein. Die Einweisung bezieht sich insbesondere auf die Wege zur und von der Arbeitsstelle, das einzuhaltende Verhalten der Beschäftigten bei Fahrten im Gefahrenraum sowie die Lage des Sicherheitsraumes.

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 18 von 50

Die Einweisung des ausführenden Unternehmens durch die Sicherungsaufsicht erfolgt bei mehreren Schichten vor Beginn der ersten Schicht. Wenn keine Änderungen innerhalb der Sicherungsmaßnahme erfolgen, muss die erste Bauleitung innehabende Person/die erste Arbeitsaufsicht führende Person die Einweisung in die getroffenen Sicherungsmaßnahmen an die nachfolgende Bauleitung innehabende Person/die nachfolgende Arbeitsaufsicht führende Person im Rahmen der Übergabe weitergeben.

- (17) Werden ATWS-Ketten aufgrund vertraglicher und im Sicherungsplan festgelegter Regelungen ausgeschaltet erfolgt die Einweisung über jede Änderung von ATWS-Ketten durch die Sicherungsaufsicht.

Ausschalten von ATWS-Ketten

Werden ATWS-Ketten ausgeschaltet, muss eine dokumentierte Einweisung in der Anlage 3 des Sicherungsplanes erfolgen. Das ausführende Unternehmen (Bauleitung innehabende Person/Arbeitsaufsicht führende Person) darf in den ausgeschalteten Bereichen keine Arbeiten durchführen lassen. Der Bereich der ausgeschalteten Ketten darf auch nicht als Verkehrsweg genutzt werden. Das unbeabsichtigte Hineingeraten in den Gleisbereich ist dabei zu berücksichtigen. Vor der Zustimmung der Abschaltung einer ATWS-Kette muss das ausführende Unternehmen seine Beschäftigten entsprechend einweisen.

Zwischen dem ausführenden Unternehmen (Bauleitung innehabende Person/Arbeitsaufsicht führende Person) und dem Sicherungsunternehmen (Sicherungsaufsicht) ist eine enge Abstimmung bzgl. des Arbeitsfortschrittes und dadurch die notwendige Ein- bzw. die mögliche Ausschaltung von ATWS-Ketten erforderlich. Die Abstimmung hat bei Veränderungen im Bauablauf frühzeitig zu erfolgen, damit das Sicherungsunternehmen Reaktionsmöglichkeiten hat. Die Ausschaltung einer ATWS Ketten während der Arbeitsdurchführung darf nur für eine komplette Schicht vorgenommen werden.

Bis zu einer zusammenhängenden Baustellenlänge von 2400 m (drei ATWS-Ketten von jeweils 800 m) darf nur eine ATWS-Kette am Beginn oder am Ende ausgeschaltet werden.

Ab einer zusammenhängenden Arbeitsstellenlänge von 2400 m (mehr als drei ATWS-Ketten von jeweils 800 m) darf das ATWS im gesamten Bereich nur zweimal durch die Ausschaltung von ATWS-Ketten unterbrochen sein.

Zwischen den Unterbrechungen müssen mindestens 2400 m (drei ATWS-Ketten von jeweils 800 m) eingeschaltet sein.

Während der Arbeiten ausgeschaltete ATWS-Ketten sind bis zu einer durch die DB Netz AG zugelassenen technischen Lösung abzudecken. Besteht dabei die Gefahr in den Gleisbereich des

Gleises zu geraten, müssen die Anlagen bis zum Ende dieser Tätigkeiten weiter betrieben werden.

Das jeweilige Ende des gesicherten Bereichs ist durch das Sicherheitszeichen P001 und das Zusatzschild „Ende des gesicherten Bereichs“ zu kennzeichnen.

- (18) Wenn die festgelegten Sicherungsmaßnahmen nicht mehr dem tatsächlich vorhandenen Gefährdungspotenzial vor Ort entsprechen, muss die Sicherungsmaßnahme angepasst bzw. geändert werden. Der Ablauf ist dem Abschnitt 2 zu entnehmen.

Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen

Stellt das ausführende Unternehmen (Bauleitung innehabende Person/Arbeitsaufsicht führende Person) dies fest, hat er sofort die Arbeiten einzustellen und die Sicherungsaufsicht zu informieren, um eine Anpassung zu erwirken. Die Sicherungsaufsicht passt die festgelegte Sicherungsmaßnahme in Abstimmung mit der Sicherungsüberwachung an, z.B. indem die Warnsignalgeber enger zusammengestellt werden, damit das Warnsignal von den Beschäftigten wieder sicher wahrgenommen werden kann. Vor Aufnahme der Arbeiten ist eine erneute Wahrnehmbarkeitsprobe erforderlich.

Sollte eine Anpassung der festgelegten Sicherungsmaßnahme vor Ort nicht möglich und die Festlegung einer neuen Sicherungsmaßnahme durch die BzS erforderlich sein, ist eine erneute Einweisung in die neu festgelegten Sicherungsmaßnahmen erforderlich. Die Dokumentation der erneuten Einweisung erfolgt im Abschnitt 6 des Sicherungsplans. In diesem Fall bestätigt das Unternehmen (Bauleitung innehabende Person/Arbeitsaufsicht führende Person) mit der Unterschrift, dass sie die weiteren Arbeiten unter der neu festgelegten Sicherungsmaßnahme durchführen kann und stimmt der Sicherungsmaßnahme damit zu.

07. Aufgaben und Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

- (1) Die Abschnitte 1 sind von den bauausführenden Unternehmen mittels des von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichen digitalen Systems einzureichen. In Ausnahmefällen kann die BzS einer schriftlichen Einreichung eines Sicherungsplanes zustimmen. Dies ist z.B. bei Arbeiten von Dritten auf deren Anlagen und Grundstücken möglich, wenn diese dafür einmalig einen Sicherungsplan benötigen oder bei Ad hoc Maßnahmen, die die Nutzung des von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichen digitalen Systems aufgrund der Kurzfristigkeit unmöglich machen. Handschriftlich eingereichte Pläne sind von der BzS im Nachgang im von der

Form der Einreichung des Sicherungsplanes

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 20 von 50

DB Netz AG eingeführtem bundeseinheitlichen digitalen System zu erfassen.

- (2) Nach Eingang der Abschnitte 1 prüft die BzS die Inhalte auf Vollständigkeit und auf Verständlichkeit. Weist der Abschnitt 1 Mängel auf, entscheidet die BzS, ob sie den Sicherungsplan zurückweist und auf Abstellung der Mängel hinwirkt oder ob sie den Sicherungsplan trotzdem annimmt und die Mängel in Abstimmung mit dem ausführenden Unternehmen dokumentiert selbst abändert.
- (3) Die BzS prüft, ob der Abschnitt 1 zeitgerecht eingereicht wurde. Bei nicht zeitgerechter Einreichung muss die BzS entscheiden, ob die verkürzte Vorlage zumutbar ist oder ob die Baumaßnahme verschoben werden muss. Die Entscheidung der BzS ist zu dokumentieren und darf nicht auf Stellen außerhalb der BzS delegiert werden.
- (4) Die BzS erstellt den Abschnitt 2 und legt die Sicherungsmaßnahme(n) zur Abwendung der Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen, fest. Dabei hat sie die Regelungen der DGUV Vorschrift 78 i.V. mit der DGUV Regel 101-024 und der RRil 132.0118 zu berücksichtigen.

Zur Erstellung des Abschnittes 2 nutzt die BzS das durch die DB Netz AG eingeführte bundeseinheitliche digitale System.

- (5) Sicherungsplannummer und die Felder „In Kraft ab“ und „Außer Kraft ab“ werden nur von der BzS ausgefüllt. Bei der Nutzung des von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichen digitalen Systems wird die Sicherungsplannummer automatisch vorgegeben.
- (6) In diesem Abschnitt trägt die BzS die Angaben zur Arbeitsstelle ein. Diese werden aus dem Abschnitt 1 „Angaben des ausführenden Unternehmens zur Arbeitsstelle“ nach deren Prüfung entnommen.

Gibt es mehrere Arbeitsgleise, wird für jedes Arbeitsgleis grundsätzlich ein eigener Abschnitt 2.1 erstellt. In besonderen Fällen, z.B. im Rahmen einer Totalsperrung oder bei Dauersicherungsplänen können mehrere Arbeitsgleise zusammengefasst werden. Aus den Eintragungen muss dies eindeutig hervorgehen.

Außerdem ist grundsätzlich eine Trennung zwischen Bahnhof und freier Strecke vorzunehmen sowie für jeden Arbeitsabschnitt ein eigener Abschnitt 2.1 zu erstellen. (Hintergrund für die Trennung sind die unterschiedlichen betrieblichen Abläufe). In besonderen Fällen, z.B. bei Totalsperrung oder Nachtbetriebsruhe, können Arbeitsgleise der freien Strecke und des Bahnhofes in einen Abschnitt 2.1 zusammengefasst werden. Aus den Eintragungen

Abschnitt 1

Zeitpunkt der Einreichung des Abschnittes 1

Erstellung des Abschnittes 2 Allgemeine Hinweise

Kopf des Sicherungsplanes

Abschnitt 2.1 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Arbeitsgleis

muss eindeutig hervorgehen, dass der Sicherungsplan durchgehende Gültigkeit hat.

Die Gültigkeit des Sicherungsplanes muss mindestens mit der Dauer der Arbeiten übereinstimmen. Diese darf jedoch auch über die vom Unternehmen angegebene Arbeitszeit hinausgehen (Vor- und Nachlauf), um etwaige kurzzeitige Bauverzögerungen aufzufangen.

- (7) Die Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung der Gefährdungen für die Beschäftigten durch bewegte Schienenfahrzeuge werden gemäß RIMINI-Verfahren (Verfahren zur risikominimalen Sicherung von Arbeitsstellen der DB Netz AG) festgelegt. Die höchstwertigste Sicherungsmaßnahme steht oben. Die nachfolgende Sicherungsmaßnahme darf nur ausgewählt werden, wenn es für die höherwertigere Sicherungsmaßnahme einen Ausschlussgrund gibt. Die Reihenfolge und der Ablauf innerhalb des RIMINI-Verfahrens darf nicht geändert werden.
- (8) Die einzelnen Sicherungsmaßnahmen werden gesondert in einem Anhang erläutert. Zu jeder Sicherungsmaßnahme gibt es in RIMINI festgelegte Ausschlussgründe. Anhand dieser kann festgestellt werden, ob eine Sicherungsmaßnahme angewendet werden kann. Im Feld „Baustellenspezifische Gründe:“ ergänzte Ausschlusskriterien müssen objektiv nachvollziehbar sein (fehlende Verfügbarkeit ist kein Ausschlussgrund). Die Erläuterung der Ausschlussgründe erfolgt im jeweiligen Anhang. In der nachfolgenden Tabelle werden die einzelnen Sicherungsmaßnahmen den Anhängen zugeordnet.

RIMINI

Sicherungsmaßnahmen Arbeitsgleis

Sicherungsmaßnahme	Kurzerläuterung und Fundstelle im Anhang
Signalabhängige Arbeitsstellensicherungsanlage AKA-L90 (nur Strecken Ma-Stg und Han-Wü)	Die AKA-L90 ist eine Sicherungsmaßnahme, die eine Fahrt in der Arbeitsstellenbereich nur zulässt, wenn die Fahrt von der Arbeitsstelle freigegeben wird. Sie ist nur teilweise auf den genannten Strecken vorhanden. Die Bedienpersonale müssen ausgebildet und eingewiesen sein. Zur Umsetzung der Sicherungsmaßnahme gilt das Benutzerhandbuch AKA-L90. Es ist kein eigener Anhang vorhanden.

<p>1 <input type="checkbox"/> es finden <u>keine</u> Fahrten statt bzw. Fahrzeuge im Arbeitsgleis sind während der Arbeiten festgelegt und bewegen sich nicht mehr</p> <p>Sperrung des Arbeitsgleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung</p>	<p>Diese Sicherungsmaßnahme wird angewendet, wenn das Arbeitsgleis gesperrt ist und keine Fahrten mehr stattfinden.</p> <p>Siehe Anhang 06</p>
<p>2 <input type="checkbox"/> es finden Fahrten im Arbeitsgleis statt</p> <p>Sperrung des Arbeitsgleises zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit (es finden Fahrten statt!)</p> <p><input type="checkbox"/> Warnung mittels ATWS/Sipo</p> <p><input type="checkbox"/> Fahren mit höchstens 20 km/h - und im gesperrten Gleis der freien Strecke auf Sicht - bei gleichzeitigem Verzicht auf die Warnung mittels ATWS oder Sipo</p>	<p>Diese Sicherungsmaßnahme wird angewendet, wenn das Arbeitsgleis gesperrt ist und Fahrten innerhalb des gesperrten Bereiches stattfinden sollen.</p> <p>Siehe Anhang 06</p>
<p>3 ATWS und Überwachungs- posten</p>	<p>Bei dieser Sicherungsmaßnahme handelt es sich um ein automatisches Warnsystem, das automatisch durch eine Fahrt ausgelöst wird. Die Beschäftigten werden durch das Warnsignal Ro 2 vor der heranahenden Fahrt gewarnt.</p> <p>Zur Überwachung der regelkonformen Reaktion der Beschäftigten (Verlassen des Gefahrenraumes) ist ein Überwachungs- posten erforderlich, der den kompletten Bereich der Arbeits- stelle einsehen können muss.</p> <p>Siehe Anhang 08</p>

<p>4 Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem und Überwachungsposten</p> <p><input type="checkbox"/> bei wandernden Arbeitsstellen: Handschalter mit zusätzlicher automatischer Abstandsmessung oder dauerhafter Sprechkontakt zwischen Innenposten und Außenposten ist erforderlich</p>	<p>Bei dieser Sicherungsmaßnahme handelt es sich um ein Warnsystem, das durch einen Sicherungsposten mit Handschalter ausgelöst wird, sobald die Fahrt den Beginn der Annäherungsstrecke erreicht. Die Beschäftigten werden durch das Warnsignal Ro 2 vor der herannahenden Fahrt gewarnt. Zur Überwachung der regelkonformen Reaktion der Beschäftigten (Verlassen des Gefahrenraumes) ist ein Überwachungsposten erforderlich, der den kompletten Bereich der Arbeitsstelle einsehen können muss. Die Annäherungsstrecke ist um 150 m zu erhöhen. Der Außenposten mit Handschalter steht direkt am Beginn der verlängerten Annäherungsstrecke. Im Abstand von 150 m Richtung Arbeitsstelle ist ein zusätzlicher Sicherungsposten mit Handschalter zur Erhöhung der Sicherheit aufzustellen. Der zusätzliche Sicherungsposten muss sicher über die Auslösung der Warnung durch den Außenposten informiert werden. Beim Ausbleiben der Warnung wird die Warnung durch den zusätzlichen Sicherungsposten ausgelöst.</p>
<p>5 Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke</p> <p>Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) müssen ausgeschlossen sein. schützendes Signal:</p>	<p>Das Sicherungsverfahren darf nur auf der freien Strecke angewendet werden. Das schützende Signal ist so festzulegen, dass es mindestens im Abstand der Annäherungsstrecke steht. Siehe Anhang 09</p>
<p>6 persönliches Warngerät mit zusätzlichem Überwachungsposten</p>	<p>Derzeit nicht belegt.</p>

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 24 von 50

7 Sicherungsposten	<p>Die Beschäftigten werden durch Sicherungsposten mittels einem handausgelösten Warnsignalgeber (im Ausnahmefall, unter Berücksichtigung der Akustik gemäß Anhang 10 mittels Mehrklangsignalhorn) gewarnt. In jeder Richtung darf es im Arbeitsgleis einen Außenposten, einen Zwischenposten und an der Arbeitsstelle selbst insgesamt nur einen Innenposten geben. Die Posten müssen sich untereinander hören und sehen. Der Innenposten hat das Verhalten der Beschäftigten aufgrund der Warnung zu überwachen. Deswegen darf die Arbeitsstelle nur so groß sein, dass ein Innenposten ausreicht, um alle Beschäftigten warnen zu können (Akustik) und dieser das Verhalten der Beschäftigten überwachen kann.</p> <p>Siehe Anhang 01 und 10</p>
--------------------	---

Werden alle Sicherungsmaßnahmen aufgrund von bestehenden Ausschlussgründen ausgeschlossen, muss die BzS in Absprache mit dem Unternehmen und dem Betrieb die Rahmenbedingungen (Arbeitsablauf und betriebliche Maßnahmen) so ändern, dass eine Sicherungsmaßnahme angewendet werden kann.

- (9) In diesem Abschnitt trägt die BzS die Angaben zum Nachbargleis, bezogen auf den Bereich der Arbeitsstelle, ein. Da das Nachbargleis zu einer anderen Strecke gehören kann oder es sich um ein Bahnhofsgleis handelt, ist der genaue Bereich des Nachbargleises anzugeben, der sich auf der Höhe der Arbeitsstelle befindet.

Abschnitt 2.2 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis

Gibt es mehrere Nachbargleise, wird für jedes Nachbargleis grundsätzlich ein eigener Abschnitt 2.2 erstellt. In besonderen Fällen, z.B. im Rahmen einer Totalsperrung oder bei Dauersicherungsplänen, können mehrere Nachbargleise zusammengefasst werden. Aus den Eintragungen muss dies eindeutig hervorgehen.

Ist das Nachbargleis bereits ein Arbeitsgleis aus einer anderen Baumaßnahme und finden dort zeitgleich Arbeiten statt, müssen

die Sicherungsmaßnahmen aufeinander abgestimmt werden (Sicherungskoordination).

Bestehen für dieses Arbeitsgleis bereits Sicherungsmaßnahmen, muss durch die BzS geprüft werden, ob diese Sicherungsmaßnahme für das Nachbargleis übernommen und angewendet werden kann.

Wurde für dieses Gleis die Sicherungsmaßnahme Sperrung des Gleises bei gleichzeitiger Durchführung von Fahrten mit 20 km/h festgelegt, ist „siehe Abschnitt 2.13“ anzukreuzen. Im Abschnitt 2.13 ist das Gleis mit der entsprechenden Sicherungsmaßnahme aufzunehmen.

Außerdem ist grundsätzlich eine Trennung zwischen Bahnhof und freier Strecke vorzunehmen und für jeden Arbeitsabschnitt einen eigenen Abschnitt 2.2 zu erstellen. (Hintergrund für die Trennung sind die unterschiedlichen betrieblichen Abläufe). In besonderen Fällen, z.B. bei Totalsperrung oder Nachtbetriebsruhe, können Arbeitsgleise der freien Strecke und des Bahnhofes in einen Abschnitt 2.2 zusammengefasst werden.

- (10) Die Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung der Gefährdungen für die Beschäftigten durch bewegte Schienenfahrzeuge werden gemäß RIMINI-Verfahren (Verfahren zur risikominimalen Sicherung von Arbeitsstellen der DB Netz AG) festgelegt. Die höchstwertigste Sicherungsmaßnahme steht oben. Die nachfolgende Sicherungsmaßnahme darf nur ausgewählt werden, wenn es für die höherwertigere Sicherungsmaßnahme einen Ausschlussgrund gibt. Die Reihenfolge und der Ablauf innerhalb des RIMINI-Verfahrens darf nicht geändert werden. Es darf für jedes Gleis im RIMINI-Verfahren nur eine Sicherungsmaßnahme festgelegt werden. Werden zusätzliche Sicherungsmaßnahmen benötigt, sind diese in den Abschnitt 2.13 einzutragen.

RIMINI-Verfahren

- (11) Ist es möglich bei den Hauptarbeiten eine höherwertige Sicherungsmaßnahme festzulegen und es müssen zeitweise Arbeiten im Nachbargleis durchgeführt werden, dann ist die höherwertige Sicherungsmaßnahme im Abschnitt 2.2 des Sicherungsplanes 132.0118V10 anzugeben. Für die Arbeiten, die zeitweise nicht unter der höherwertigen Sicherungsmaßnahme durchgeführt werden können, sind eigene Sicherungsmaßnahmen im Abschnitt 2.13 festzulegen.

Seitenläufer im Nachbargleis

Für die Zeit der Tätigkeit der Seitenläufer im Nachbargleis sind für diese im Abschnitt 2.13 Sicherungsmaßnahmen festzulegen. Im Sicherungsplan Abschnitt 2.2 ist dann am Ende des RIMINI-Verfahrens das Feld „im Abschnitt 2.13 sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen erforderlich“ anzukreuzen.

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 26 von 50

Beim Einsatz von Seitenläufern sind folgende Sicherungsmaßnahmen anzuwenden:

- Sperrung des Nachbargleises aus Gründen der Unfallverhütung
- ATWS mit Überwachungsposten
- Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem und zusätzlichen Überwachungsposten
- Sicherungsposten wobei der Innenposten zusätzlich die Funktion eines Überwachungsposten übernimmt

Die Regelungen gemäß Anhang 11 beim Einsatz von Großbaumaschinen sowie bei Anwendung des FATWS-Verfahrens bleiben hier unberücksichtigt.

Liegt neben dem Nachbargleis, in dem sich der Seitenläufer aufhält, ein weiteres Nachbargleis sind Sicherungsmaßnahmen gemäß DGUV Vorschrift 78 festzulegen. Für den Seitenläufer und dem Überwachungsposten muss ein Sicherheitsraum zur Verfügung stehen (evtl. Uv-Sperrung des Nachbargleises, in dem sich beide Personale aufhalten). Liegt neben dem aus Gründen der Unfallverhütung gesperrten Nachbargleis ein weiteres Nachbargleis muss für dieses Nachbargleis eine Sicherungsmaßnahme festgelegt werden.

Für die erforderlichen Personale (z.B. Seitenläufer, Bediener des ATWS und Überwachungsposten) sind geeignete Sicherheitsräume festzulegen.

- (12) Beim Einsatz der im Fließbandverfahren arbeitenden Großbaumaschinen (Bettungsreinigungsmaschinen, Planumsverbesserungsmaschinen und Umbauzüge) darf eine Feste Absperrung nur eingesetzt werden, wenn der Gleisabstand mindestens 5,00 m beträgt.

Einsatz von Großbaumaschinen im Fließbandverfahren

Bei einem Gleisabstand ab 4,00 m bis 4,99 m ist die Anwendung des FATWS-Verfahrens zu prüfen.

Darf eine Feste Absperrung nicht eingesetzt werden und kann das FATWS-Verfahren nicht umgesetzt werden, ist die Sicherungsmaßnahme ATWS oder Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem erforderlich.

- (13) Die einzelnen Sicherungsmaßnahmen werden gesondert in jeweils einem Anhang erläutert. Zu jeder Sicherungsmaßnahme gibt es in RIMINI festgelegte Ausschlussgründe. Anhand dieser kann festgestellt werden, ob eine Sicherungsmaßnahme angewendet werden kann. Die Erläuterung der Ausschlussgründe erfolgt im jeweiligen Anhang. In der nachfolgenden Tabelle werden die einzelnen Sicherungsmaßnahmen den Anhängen zugeordnet.

Sicherungsmaßnahmen Nachbargleis

Sicherungsmaßnahme	Kurzerläuterung und Fundstelle im Anhang
Signalabhängige Arbeitsstellensicherungsanlage AKA-L90 (nur Strecken Ma-Stg und Han-Wü)	Die AKA-L90 ist eine Sicherungsmaßnahme, die eine Fahrt in der Arbeitsstellenbereich nur zulässt, wenn die Fahrt von der Arbeitsstelle freigegeben wird. Sie ist nur teilweise auf den genannten Strecken vorhanden. Die Bediersonale müssen ausgebildet und eingewiesen sein. Zur Umsetzung der Sicherungsmaßnahme gilt das Benutzerhandbuch AKA-L90. Es ist kein eigener Anhang vorhanden.
1 Sperrung des Nachbargleises zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (Uv-Sperrung, es finden <u>keine</u> Fahrten statt!)	Diese Sicherungsmaßnahme wird angewendet, wenn das Nachbargleis gesperrt ist und keine Fahrten mehr stattfinden. Siehe Anhang 06
2 Feste Absperrung <input type="checkbox"/> mit / ohne Reduzierung des seitlichen Gleisbereichs um bis zu 0,2 m	<p>Die Feste Absperrung wird im Abstand des Gleisbereiches des Nachbargleises, i.d.R. an der, der Arbeitsstelle zugewandten, Schiene des Nachbargleises befestigt und hindert Beschäftigte am Betreten des Nachbargleises.</p> <p>Der Gleisbereich des Nachbargleises kann i.d.R. um 0,2 m reduziert werden, wenn die Festlegung des Gleisbereiches des Nachbargleises aufgrund der Druck- und Sogwirkungen festgelegt wurde und keine anderen Einflüsse, z.B. das Verkehren von Lfz Sendungen, vorhanden sind.</p> <p>Siehe Anhang 07</p>

<p>3 Feste Abspernung in Kombination mit ATWS</p> <p><input type="checkbox"/> die Ausschaltung von einzelnen ATWS Ketten während der Arbeiten ist vorgesehen (siehe Abschnitt 2.12)</p> <p><input type="checkbox"/> max. auf Grenze des Gefahrenbereichs des Nachbargleises mit Arbeitsunterbrechung</p> <p><input type="checkbox"/> dichter als Grenze Gefahrenbereich (1,90 - 2,50 m) und somit Räumung des Gefahrenbereichs des Nachbargleises</p>	<p>Diese Sicherungsmaßnahme kommt zur Anwendung, wenn im Nachbargleis die im § 4 (7) der DGUV Vorschrift 78 genannte Geschwindigkeit überschritten wird. (siehe Abschnitt 1 (10) der RRil 132.0118A07).</p> <p>Die Feste Abspernung verhindert das Betreten des Nachbargleises. Das automatische Warnsystem informiert die Beschäftigten über Fahrten im Nachbargleis.</p> <p>Das Ausschalten von ATWS-Ketten in einzelnen Bereichen bedarf der vertraglichen Festlegung mit dem ausführenden Unternehmen bei Vertragsabschluss durch den Einkauf.</p> <p>Siehe Anhang 08</p>
<p>4 ATWS</p> <p><input type="checkbox"/> zusätzliche Warnsignalgeber auf den Arbeitsmaschinen zur Warnung der Beschäftigten in deren Arbeitsbereich (akustische Grundsätze beachten)</p> <p><input type="checkbox"/> die Ausschaltung von einzelnen ATWS Ketten während der Arbeiten ist vorgesehen (siehe Abschnitt 2.12)</p> <p><small>Beim Einsatz von GBM im Fließbandverfahren ist mindestens „ATWS“ erforderlich</small></p>	<p>Bei dieser Sicherungsmaßnahme handelt es sich um ein automatisches Warnsystem, welches automatisch durch eine Fahrt ausgelöst wird. Die Beschäftigten werden durch das Warnsignal Ro 2 vor der herannahenden Fahrt gewarnt.</p> <p>Zusätzliche Warnsignalgeber sind immer dann erforderlich, wenn aufgrund der akustischen Berechnung das Warnsignal nicht mit mehr als 3db(A) über dem Störschallpegel am Ohr des Beschäftigten ankommt.</p> <p>Das Ausschalten von ATWS-Ketten in einzelnen Bereichen bedarf der vertraglichen Festlegung mit dem ausführenden Unternehmen bei Vertragsabschluss durch den Einkauf.</p> <p>Siehe Anhang 08</p>

5 Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem

- ☐ zusätzlich Überwachungsposten beim Einsatz von Seitenläufern im Nachbargleis
- ☐ zusätzliche Warnsignalgeber auf den Arbeitsmaschinen zur Warnung der Beschäftigten in deren Arbeitsbereich (akustische Grundsätze beachten)
- ☐ bei wandernden Arbeitsstellen: Handschalter mit zusätzlicher automatischer Abstandsmessung oder dauerhafter Sprechkontakt zwischen Innenposten und Außenposten ist erforderlich

Bei dieser Sicherungsmaßnahme handelt es sich um ein Warnsystem, das durch einen Sicherungsposten mit Handschalter ausgelöst wird, sobald die Fahrt den Beginn der Annäherungsstrecke erreicht. Die Beschäftigten werden durch das Warnsignal Ro 2 vor der herannahenden Fahrt gewarnt.

Außerdem ist beim Einsatz von Seitenläufern im Nachbargleis anzugeben, dass ein Überwachungsposten erforderlich ist. In diesem Fall ist das Verhalten der Beschäftigten bei einer Fahrt im Nachbargleis zu überwachen.

Zusätzliche Warnsignalgeber sind immer dann erforderlich, wenn aufgrund der akustischen Berechnung das Warnsignal nicht mit mehr als 3 db(A) über dem Störschallpegel am Ohr des Beschäftigten ankommt.

Bei wandernden Arbeitsstellen wie, z.B. Begehungen, ist ein Handschalter zu verwenden, der eine automatische Abstandsmessung zwischen Arbeitsstelle (Innenposten) und Außenposten vornimmt. Ist dies nicht möglich, ist eine dauerhafte Sprechverbindung zur Feststellung der Einhaltung der Annäherungsstrecke zwischen Arbeitsstelle (Innenposten) und Außenposten erforderlich.

Siehe Anhang 08

In der 132.0118A08 wird diese Sicherung als TWS benannt.

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 30 von 50

<p>6 Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke</p> <p>Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) müssen ausgeschlossen sein, schützendes Signal:</p>	<p>Das Sicherungsverfahren darf nur auf der freien Strecke angewendet werden. Das schützende Signal ist so festzulegen, dass es mindestens im Abstand der Annäherungsstrecke steht. Siehe Anhang 09</p>
<p>7 persönliches Warngerät mit zusätzlichem Überwachungs-posten</p>	<p>Derzeit nicht belegt</p>
<p>8 Absperrposten und Sicherungsposten</p>	<p>Die Sicherungsmaßnahmen Absperrposten und Sicherungsposten sind in der RIMINI-Hierarchie gleichgestellt. Die BzS kann aufgrund der Gefährdungsanalyse im Zusammenwirken mit den Ausschlussgründen eine der beiden Sicherungsmaßnahmen festlegen. Aus diesem Grund ist es auch nicht erforderlich, einen Ausschlussgrund anzukreuzen. Zur Nachvollziehbarkeit der Auswahl wird jedoch empfohlen, bei Vorliegen eines Ausschlussgrundes, diesen auch anzukreuzen.</p>
<p>Absperrposten</p>	<p>Der Absperrposten hindert Beschäftigte am Betreten des Gleisbereiches des Nachbargleises.</p> <p>Beim Einsatz von Absperrposten ist immer ein Gleisbereich für das Nachbargleis von mindestens 2,50 m anzusetzen.</p> <p>Der Absperrposten darf diesen Gleisbereich nicht betreten. Siehe Anhang 01</p>

Sicherungsposten	Die Beschäftigten werden durch Sicherungsposten mittel einem handausgelösten Warnsignalgeber gewarnt. Die Posten müssen sich untereinander hören und sehen. Die Innenposten haben das Verhalten der Beschäftigten nach einer Warnung zu überwachen. Siehe Anhang 01 und 10
------------------	---

Werden alle Sicherungsmaßnahmen aufgrund wirkendender Ausschlussgründe ausgeschlossen, muss die BzS in Absprache mit dem Unternehmen und dem Betrieb die Rahmenbedingungen (Arbeitsablauf und betriebliche Maßnahmen) so ändern, dass eine Sicherungsmaßnahme angewendet werden kann.

- (14) Finden Arbeiten im Innengleis statt (auf beiden Seiten ein Nachbargleis) und müssen im Bereich der Arbeitsstelle Fahrten (auch in Arbeitsstellung) im gesperrten Arbeitsgleis durchgeführt werden, muss für die Beschäftigten im Abstand von mindestens 2,00 m von der Gleismitte des Arbeitsgleises ein Sicherheitsraum vorhanden sein. Werden zur Warnung der Beschäftigten vor Fahrten im Nachbargleis Warnsignalgeber (ATWS, Sicherungsposten) eingesetzt, muss eines der Nachbargleise als Sicherheitsraum aus Gründen der Unfallverhütung gesperrt werden.
- (15) Sollen Beschäftigte Vegetationstätigkeiten mit Verbrennungsmotor betriebenen Freischneidern im Gleisbereich oder an der Peripherie des Gleisbereiches mit der Gefahr des unbeabsichtigten Hineingeratens durchführen ist das Arbeitsgleis bzw. Nachbargleis zu sperren. Kann ein Nachbargleis nicht gesperrt werden und es besteht die Gefahr unbeabsichtigt in den Gleisbereich hineinzugeraten sind die Beschäftigten aufgrund des Störlärmpegels der Verbrennungsmotor betriebenen Freischneider mit dem ZVW (Vegetationswarngerät) zu sichern. Im Abschnitt 2.2. ist ATWS anzukreuzen und im Abschnitt 2.13 ist einzutragen, dass die Beschäftigten neben dem Gleis mit dem ZVW gesichert werden.
- (16) Für den Fall, dass das ausführende Unternehmen das Nachbargleis kurzzeitig betreten muss (planmäßig/unplanmäßig) hat die BzS eine zusätzliche Sicherungsmaßnahme festzulegen. Die Auswahl der Sicherungsmaßnahme ist von den örtlichen und betrieblichen Verhältnissen sowie von der Art der Arbeit abhängig. Die möglichen Ausschlussgründe sind zur Orientierung für die BzS unter den drei zur Verfügung stehenden Sicherungsmaßnahme genannt.

Arbeiten im Innengleis

Arbeiten zur Vegetationspflege mit verbrennungsmotorbetriebenen Freischneidern

Kurzzeitiges Betreten des Gleisbereiches des Nachbargleises

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 32 von 50

- (17) Sicherungsmaßnahmen gemäß § 5 Absatz 1 DGUV Vorschrift 78 können durchgeführt werden von:

- der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle
- weiteren, vom Bahnbetreiber dazu bestimmten Organisationseinheiten seines Verantwortungsbereiches und
- von der DB Netz AG präqualifizierten Sicherungsunternehmen

Die BzS muss in jedem Einzelfall bestimmen, wer die Sicherungsmaßnahme durchführt.

Mit der Durchführung der Sicherungsaufgaben dürfen nur Personen beauftragt werden, die für die jeweilige Funktion gemäß der geltenden Funktionsausbildung ausgebildet wurden und die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben. Nach der Funktionsausbildung wurde die Berechtigung aufrechterhalten (Fortbildung und soweit erforderlich Eignung).

- (18) Die Sicherungsaufsicht muss i.d.R. immer an der Arbeitsstelle anwesend sein.

Gemäß DGUV Regel 101-024 ist eine Anwesenheit nicht erforderlich bei:

- ortsfesten Arbeitsstellen nach der Einweisung von Unternehmen und Personen, die Sicherungsaufgaben durchführen
- gleichbleibenden Verhältnissen nach der Einweisung von Unternehmen und Personen, die Sicherungsaufgaben durchführen

Ein Verzicht ist daher beispielsweise in nachfolgenden Situationen möglich:

- Totalsperrung aller Gleise über einen längeren Zeitraum und Fahrten mit höchstens 20 km/h und auf der freien Strecke auf Sicht
- Feste Absperrung ohne notwendige Öffnungen als einzige Sicherungsmaßnahme
- Verriegelung von Ausgängen, die den Anforderungen des Stands der Technik entspricht, als einzige Sicherungsmaßnahme
- Einsatz von Absperrposten bei Arbeiten neben dem Gleis einer ortsfesten Arbeitsstelle (Anwesenheit ist jeweils zu Schichtwechsel des Absperrpostens erforderlich)

- (19) Bei der Plausibilitätsprüfung wird geprüft, ob die Planung der Sicherungsmaßnahme durch das Sicherungsunternehmen im Abschnitt 3 des Sicherungsplanes plausibel (passend) zu den

Abschnitt 2.3 Durchführung der Sicherungs- maßnahme

Abschnitt 2.4 Anwesenheit der Sicherungs- aufsicht

Abschnitt 2.5.1 Plausibilitäts- prüfung

Angaben des ausführenden Unternehmens (Abschnitt 1) und der BzS (Abschnitt 2) sind.

Die Plausibilitätsprüfung wird grundsätzlich durch die BzS durchgeführt. Im Ausnahmefall kann eine Übertragung der Aufgabe an eine andere OE oder an einen qualifizierten Dritten erfolgen, z.B. bei größeren und langanhaltenden Bautätigkeiten, wie z.B. der Umbau der kompletten Gleisanlagen eines Bahnhofes. Wenn die Aufgabe der Plausibilitätsprüfung vergeben wird, muss der Beauftragte mindestens die Qualifikation zum Sicherungsüberwacher haben und darf nicht Mitarbeitender in dem die Bauleistung ausführenden oder die Sicherung ausführenden Unternehmen sein.

- (20) Die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen muss überwacht werden (Sicherungsüberwachung). Die Aufgabe der Sicherungsüberwachung wird durch die BzS wahrgenommen. Sie darf die Sicherungsüberwachung delegieren.

Abschnitt 2.5.2 Sicherungs- überwachung

Ausschließlich die BzS legt fest, wer die Sicherungsüberwachung im Einzelfall wahrnimmt.

Die Sicherungsüberwachung darf nicht dem Unternehmen übertragen werden, welches die Sicherungsmaßnahme durchführt.

Dritte dürfen die Sicherungsüberwachung nicht durchführen, wenn sie an der Durchführung von Arbeiten i. S. § 2 Nr. 1 DGUV Vorschrift 78 beteiligt sind.

Eine Sicherungsüberwachung ist nicht erforderlich, wenn die Sicherungsmaßnahmen durch Beschäftigte der BzS (des Netzes) durchgeführt werden. Die Sicherungsüberwachung erfolgt dann im Rahmen der Vorgaben gemäß § 3 Abs. 1 ArbSchG.

Aufgabenbündelung von Sicherungsüberwachung und Bauüberwachung:

Die BzS entscheidet, ob die beiden Funktionen Sicherungs- und Bauüberwachung in Personalunion ausgeübt werden. Vor dieser Entscheidung schätzt die BzS bezogen auf die jeweilige Arbeitsstelle ein, ob sich beide Überwachungsfunktionen gegenseitig ausschließen.

In folgenden Fällen ist eine Aufgabenbündelung aufgrund eines möglichen Interessenkonfliktes nur nach Abstimmung mit der Bauüberwachung und/oder der auftraggebenden Stelle möglich:

- Baumaßnahmen wurden durch die Organisationseinheit Großprojekte beauftragt
- Baumaßnahmen unter Beauftragung von mehr als einem EIU
- wenn die Komplexität der Arbeiten und der Sicherungsmaßnahme(n), die Ausdehnung der Arbeitsstelle, das

angewandte Bauverfahren und die Anzahl der beteiligten Gewerke Anhaltspunkte dafür bieten, dass eine Aufgabenbündelung nicht möglich ist

- (21) Eine Koordination von Sicherungsmaßnahmen (Sicherungskoordination) ist erforderlich, wenn die Gefahr besteht, dass sich mehrere gleichzeitig stattfindende Sicherungsmaßnahmen gegenseitig beeinflussen können.

Abschnitt 2.6 Koordination von Sicherungs- maßnahmen

Die BzS nimmt in diesem Fall die Sicherungskoordination wahr. Sie darf die Sicherungskoordination delegieren.

Eine Delegation an

- Sicherungsunternehmen und
- Dritte, wenn sie an der Durchführung von Arbeiten i. S. § 2 Nr. 1 DGUV Vorschrift 78 beteiligt sind

ist nicht erlaubt.

Die Aufgaben der Sicherungskoordination darf ausüben, wer die Funktionsausbildung zum Sicherungsüberwacher erfolgreich abgeschlossen und die Berechtigung aufrechterhalten (Fortbildung und soweit erforderlich Eignung) hat.

Der Bahnbetreiber kann davon abweichende Regelungen in eigener Zuständigkeit festlegen.

Der Nachweis der Befähigung (z.B. Prüfungsbescheinigung zum Bauüberwacher Bahn, Fachbauüberwacher) muss von Dritten mitgeführt werden.

Die mit der Sicherungskoordination beauftragte Person muss

- veranlassen, dass die sich gegenseitig beeinflussenden Sicherungsmaßnahmen aufeinander abgestimmt werden,
- notwendige Entscheidungen in Absprache mit den Beteiligten in Bezug auf die auszuführenden Sicherungsmaßnahmen treffen und
- die Einhaltung aller dazu getroffenen Vereinbarungen überwachen.

Hinweis:

Dazu wirkt sie u.a. bei Besprechungen und Begehungen in Bezug auf die Planung und Durchführung von Sicherungsmaßnahmen mit; erforderlichenfalls stimmt sie sich dabei mit dem Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator gemäß Baustellenverordnung ab.

- (22) Die BzS hat den zuständigen Fahrdienstleiter zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen mit betrieblich erforderlichen Meldungen anzugeben.

Abschnitt 2.7 zuständiger Fahrdienstleiter

Sollten mehrere Fahrdienstleiter für die einzelnen Gleise zuständig sein, sind alle Fahrdienstleiter mit dem Zuständigkeitsbereich anzugeben.

- (23) Die BzS gibt für jedes Arbeits- und Nachbargleis an, welche Höchstgeschwindigkeit gemäß VzG oder Betriebsstellenbuch auf dem Streckenabschnitt zwischen zwei Betriebsstellen bzw. im Bahnhofsgleis gefahren werden darf.

**Abschnitt 2.8
zulässige Geschwindigkeit**

Die Geschwindigkeit wird zur Berechnung der Annäherungsstrecke benötigt.

- (24) Die BzS hat für jedes Arbeitsgleis die betrieblichen Regelungen während der Arbeiten im Bereich der Arbeitsstelle anzugeben.

**Abschnitt 2.9
betriebliche Regelungen während der Arbeiten**

In der nachfolgenden Tabelle werden die einzelnen Angaben erläutert:

Angabe	Erläuterung
Fahrten	<p>Es ist anzugeben, getrennt nach Arbeits- und Nachbargleis, ob Fahrten zu erwarten sind.</p> <p>Nein: es finden keine Fahrten statt</p> <p>Ja, aus beiden Richtungen: es verkehren Fahrten aus beiden Richtungen</p> <p>Ja, aus Richtung: es finden Fahrten nur aus einer Richtung statt. Es ist anzugeben, aus welcher Richtung die Fahrten kommen.</p> <p>Fahrten aus Richtung sind auszuschließen</p> <p>Angabe ist zur Verdeutlichung z.B.-bei Gleiswechselbetrieb oder auf eingleisigen Strecken erforderlich.</p>
Geschwindigkeit [km/h]	Es ist für jedes Gleis die Höchstgeschwindigkeit während der Arbeiten im Bereich der Arbeitsstelle anzugeben.
Ausschluss von Lössendungen	Es wird angegeben, ob Lademaßüberschreitungen zugelassen sind. Die Angabe bezieht sich auf die Lademaßüberschreitungen B, C und D. Werden Lademaßüberschreitungen nicht ausgeschlossen, muss ein seitlicher Gleisbereich von mindestens 2,50 m angegeben werden.

Arbeitsbreite (Agl) [m]	<p>Anhand der Arbeitsbreite (gemäß Abschnitt 1 des ausführenden Unternehmens) und der Angabe des seitlichen Gleisbereiches für das Nachbargleis wird festgestellt, ob das vermeintliche Nachbargleis möglicherweise ein Arbeitsgleis ist.</p> <p>Bei Arbeiten in Innengleisen besteht die Möglichkeiten, dass es zu jeder Seite des Arbeitsgleises unterschiedliche Arbeitsbreiten gibt, die bei der Sicherungsplanung zu berücksichtigen sind.</p> <p>Beispiel: bei Arbeiten mit einem gleisgebundenem Fahrzeug (in Gleis B) zwischen zwei Gleisen (Gleis A und B) könnte die Arbeitsbreite zum Gleis A 2,00 m sein und zum Gleis C 1,50 m. Gibt es aufgrund der Berechnung unterschiedliche Gleisbereiche, sind beide Maße eindeutig zu ortbar in die Tabelle einzutragen.</p> <p>Vorgehensweise: grundsätzlich wird für das Arbeitsgleis als seitlicher Gleisbereich die Angabe der Arbeitsbreite durch das ausführende Unternehmen im Abschnitt 1 angegeben.</p> <p>Der seitliche Gleisbereich für das Arbeitsgleis ist bei Arbeiten in Innengleisen zu jeder Seite zu berechnen.</p> <p>Für Geschwindigkeiten über 280 km/h ist ein seitlicher Gleisbereich von mindestens 3,30 m anzunehmen.</p> <p>Sind Lademaßüberschreitungen (B, C, D) nicht ausgeschlossen ist aufgrund der Lademaßüberschreitung ein seitlicher Gleisbereich von mindestens 2,50 m anzunehmen.</p> <p><i>Hinweis:</i> <i>wird in der Betra festgelegt, dass Lademaßüberschreitungen (B, C, D) nur nach Rücksprache mit dem Technisch Berechtigten durchgeführt werden dürfen, müssen diese in der Sicherungsplanung nicht berücksichtigt werden (Lü-Sendungen werden ausgeschlossen).</i></p> <p>Wird die Sicherungsmaßnahme Absperrposten festgelegt, ist ein seitlicher Gleisbereich von mindestens 2,50 m anzugeben.</p>
----------------------------	---

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 37 von 50

	<p>Beim Einsatz von Fester Absperrung kann der seitliche Gleisbereich bei Vorbeifahrtgeschwindigkeiten bis 120 km/h um 0,2 m reduziert werden, wenn das Verkehren von Lademaßüberschreitungen (B, C oder D) ausgeschlossen wurde.</p> <p>Der höchste Wert aus allen Berechnungen ist für das jeweilige Nachbargleis in die Tabelle einzutragen.</p>
Bei Arbeiten neben dem Gleis: geringster Abstand zwischen Arbeitsstelle und Gleismitte des Ngl [m]	Bei Arbeiten neben dem Gleis wird der vom ausführenden Unternehmen angegebene geringste Abstand zwischen Arbeitsstelle und Gleismitte des benachbarten Gleises/Nachbargleises eingetragen.
Seitlicher Gleisbereich (Ngl) (m)	<p>Zur Berechnung des geschwindigkeitsabhängigen seitlichen Gleisbereiches des Nachbargleises entnimmt die BzS der Anlage § 2 Nr. 2 der DGUV Vorschrift 78 den seitlichen Gefahrenbereich aufgrund der Höchstgeschwindigkeit während der Arbeiten.</p> <p>Für Geschwindigkeiten über 280 km/h ist ein seitlicher Gefahrenbereich von 3,30 m anzunehmen.</p> <p>Sind Lademaßüberschreitungen (B, C, D) nicht ausgeschlossen ist aufgrund der Lademaßüberschreitung ein seitlicher Gleisbereich von mindestens 2,50 m anzunehmen.</p>
minimaler Gleisabstand [m]	<p>Dieser Eintrag ist nur für das Nachbargleis erforderlich.</p> <p>Es ist der kleinste von Gleismitte des Arbeitsgleises zur Gleismitte des Nachbargleises im Bereich der Arbeitsstelle anzugeben.</p>
Mindestabstand des Sicherheitsraumes zur Gleismitte [m] (nur für Agl)	<p>Finden im gesperrten Gleis Fahrten statt (Hg 20 km/h), muss die BzS für die Zeit der Vorbeifahrt an den Beschäftigten einen Sicherheitsraum festlegen, der mindestens 2,00 m von der Gleisachse des Arbeitsgleises entfernt ist (siehe DGUV Vorschrift 78 Anlage § 2 Nr.2).</p> <p>Finden Arbeiten im nicht gesperrten Arbeitsgleis statt muss zur Berechnung des Abstandes des Sicherheitsraumes zur Gleismitte</p>

	<p>des Arbeitsgleises der geschwindigkeitsabhängige seitliche Gefahrenbereich der Anlage § 2 Nr. 2 der DGUV Vorschrift 78 aufgrund der Höchstgeschwindigkeit während der Arbeiten entnommen werden. Für Geschwindigkeiten über 280 km/h ist ein seitlicher Gefahrenbereich von 3,30 m anzunehmen.</p> <p>Sind Lademaßüberschreitungen (B, C, D) nicht ausgeschlossen, ist aufgrund der Lademaßüberschreitung ein seitlicher Gleisbereich von mindestens 2,50 m anzunehmen.</p> <p>In die Tabelle wird das Höchstmaß angegeben.</p>
Mindestabstand für das Ablegen von Geräten, Baustoffen und Bauteilen [m]	Für die Festlegung des Mindestabstandes ist der Anhang 1 der DGUV Vorschrift 78 zu berücksichtigen.

- (25) Arbeitsgleis ist das Gleis, in dem die Arbeiten durchgeführt werden. Finden Arbeiten in zwei oder mehrgleisigen Bereichen statt, ist für jedes Gleis der seitliche Gleisbereich zu berechnen. Überschneiden sich die Arbeitsbreite vom Arbeitsgleis und der/die Gleisbereich(e) des/der Nachbargleis(e), wird/werden aus dem/den vorgesehenen Nachbargleis(en) (ein) Arbeitsgleis(e) und müssen als solches im Sicherungsplan berücksichtigt werden. Stoßen die beiden Bereiche aneinander an oder haben einen Abstand bis zu 0,8 m liegen ein Arbeits- und ein Nachbargleis vor. Liegen die Gleisbereiche beider Gleise mindestens 0,8 m auseinander, handelt es sich bei dem benachbarten Gleis nicht um ein Nachbargleis und muss bei der Sicherungsplanung nicht mehr berücksichtigt werden. Dabei ist das unbeabsichtigte Hineingeraten in den Gleisbereich zu berücksichtigen. Es empfiehlt sich je nach Örtlichkeit eine sichtbare Abgrenzung am Gleisbereich des benachbarten Gleises aufzustellen.

Berechnung Arbeitsgleis / Nachbargleis

Bei Arbeiten neben dem Gleis wird sinngemäß verfahren. Hierbei wird die Angabe des ausführenden Unternehmens zum geringsten Abstand zwischen Arbeitsstelle und Gleismitte des Nachbargleises zur Berechnung herangezogen.

- (26) Die BzS hat die Lage des Sicherheitsraums festzulegen. Dieser kann je nach örtlichen und betrieblichen Verhältnissen in Teilbereichen unterschiedlich festgelegt werden, z.B. kann bei Fahrten im Arbeitsgleis ein Sicherheitsraum festgelegt werden, der sich nicht im unmittelbaren Bereich der Beschäftigten, jedoch im Bereich der Gesamtarbeitsstelle befinden kann, z.B. auf Brücken. Im nicht

Abschnitt 2.10 Lage des Si- cherheitsrau- mes

gesperrten Arbeitsgleis muss der Sicherheitsraum innerhalb der Räumzeit erreichbar sein. Bei der Festlegung des Sicherheitsraumes ist der Gleisbereich zu berücksichtigen. Bei Fahrten im gesperrten Arbeitsgleis muss dieser mindestens im Abstand von 2,00 m liegen.

- (27) Für den Weg zur und von der Arbeitsstelle bzw. für die Baulogistik (z.B. Begleitung von Transporten von Weichenteilen mit dem Zweibegebagger vom Lagerplatz zur Einbaustelle) muss die BzS die Sicherungsmaßnahmen analog dem RIMINI-Verfahren festlegen. Dabei sind die Angaben des ausführenden Unternehmens im Abschnitt 1.6 des Sicherungsplans zu berücksichtigen.

**Abschnitt 2.11
Sicherungsmaßnahmen für den Weg zur und von der Arbeitsstelle**

- (28) Die Ausschaltung einzelner ATWS-Ketten kann aus Lärmschutzgründen vorgesehen werden. Dies ist jedoch nur möglich, wenn dies vorab mit dem ausführenden Unternehmen im Vertrag geregelt wurde.

**Abschnitt 2.12
Ausschaltung von einzelnen ATWS – Ketten**

Die BzS muss festlegen aufgrund welcher Regelungen einzelne ATWS-Ketten ausgeschaltet werden dürfen. Grundlagen können Regelungen im Vertrag mit dem ausführenden Unternehmen, der Bauablaufplan (muss entsprechend im Vertrag stehen) oder Festlegungen durch die BzS sein. Werden Festlegungen durch die BzS getroffen, muss die BzS diese vorab mit den ausführenden Unternehmen besprechen.

Möchte die BzS Festlegungen zur Ausschaltung einzelner ATWS-Ketten treffen, sollte sie diese auf den vorgesehenen Bauablauf/Arbeitsfortschritt beziehen.

Sollen ATWS-Ketten ausgeschaltet werden ist dem Sicherungsplan der Abschnitt 9 des Sicherungsplanes beizufügen.

- (29) In diesem Abschnitt trägt die BzS alle weiteren zur Sicherung der Beschäftigten erforderlichen Maßnahmen ein, soweit diese vorher nicht berücksichtigt werden konnten. Dies können z.B. sein:

**Abschnitt 2.13
Weitere Angaben**

- Der detaillierte Einsatz von Überwachungsposten, wenn diese aus dem RIMINI-Verfahren gefordert sind oder aus Sicht der BzS zusätzlich zu einer festgelegten Sicherungsmaßnahme erforderlich sind
- Der Gleisbereich, der zusätzlich zum seitlichen Gleisbereich über oder unter dem Gleis einzuhalten ist
- Die detaillierte Aufstellung, an welchen Fahrzeugen Warnsignalgeber anzubringen sind, die sich aus den Forderungen aus dem RIMINI-Verfahren ergeben oder zusätzlich aus Sicht der BzS erforderlich sind
- Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen, die nicht im RIMINI-Verfahren berücksichtigt werden, z.B.

- Sicherungsmaßnahmen beim Öffnen der Festen Absperrung für bestimmte Tätigkeiten, die eine größere Arbeitsbreite benötigen
- Sicherungsmaßnahmen für den Einsatz von lauten Maschinen und Geräten, bei deren Einsatz die Beschäftigten das Warnsignal der feldseitigen ATWS akustisch nicht wahrnehmen können
- Die Verriegelung von Ausgängen auf Fahrzeugen

(30) Das obere Unterschriftenfeld ist nur erforderlich, wenn der Abschnitt 2 nicht von der BzS, sondern in deren Auftrag erstellt wurde. Der Ersteller bestätigt, dass seine Angaben sachlich richtig sind.

Unterschriftenzeile

Im unteren Unterschriftenfeld unterschreibt verantwortlich der Mitarbeiter der BzS für die Richtigkeit der Angaben im Abschnitt 2.

(31) Im Abschnitt 5.3 sind die möglichen Anlagen zum Sicherungsplan 132.0118V10 aufgezählt. Die BzS kreuzt bei Bedarf die notwendigen Anlagen zum Sicherungsplan an. Ausnahme ist die Anlage 6 Anlagen zum Abschnitt 1 (Lageplan). Diese Anlage ist immer angekreuzt, da zum Abschnitt 1 vom ausführenden Unternehmen immer ein Lageplan beizufügen ist.

Anlagen zum Sicherungsplan Abschnitt 5.3

Anlage 1 Wahrnehmbarkeitsprobe (Vordruck 132.0118V20)	Diese Anlage ist dem Sicherungsplan bei einer akustischen Warnung, z.B. bei den Sicherungsmaßnahmen ATWS und Sicherungsposten, beizufügen
Anlage 2 Übergabe Sicherungsaufsicht (Vordruck 132.0118V21)	Die Anlage ist dem Sicherungsplan beizufügen, wenn die Arbeiten in zwei oder mehr Schichten durchgeführt werden.
Anlage 3 Einweisung der ausführenden Unternehmen in die Abschaltung von ATWS Ketten (Vordruck 132.0118V22)	Diese Anlage ist beizufügen, wenn gemäß Sicherungsplan Abschnitt 2.2 ATWS-Ketten teilweise ausgeschaltet werden sollen.
Anlage 4 Liste der eingewiesenen Sicherungsaufsichten (Dauersicherungspläne) (Vordruck 132.0118V23)	Diese Anlage ist bei Dauersicherungsplänen immer beizufügen. Der Vordruck kann von der BzS auch bei Arbeiten, die über einen längeren Zeitraum gehen beigelegt werden.

Anlage 5 Nachunternehmer Sicherungsunternehmen (Vordruck 132.0118V24)	Diese Anlage ist nur bei IH-Maßnahmen beizufügen, wenn mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme DB Fahrwegdienste GmbH beauftragt wird.
Anlage 6 Anlagen zum Abschnitt 1 (Lageplanskizze)	Diese Anlage ist immer beizufügen. Nur in begründeten Ausnahmefälle kann darauf verzichtet werden. In diesen Fällen muss die BzS das Kreuz entfernen.
Anlage 7 Anlagen zum Abschnitt 2	Nur anzukreuzen, wenn die BzS Anlagen zum Sicherungsplan beifügt
Anlage 8 bahntechnische Freigabe der Festen Absperung	Immer durch die BzS anzukreuzen, wenn die Sicherungsmaßnahme Feste Absperung eingesetzt wird. Die bahntechnische Freigabe wird vor Arbeitsbeginn durch das Sicherungsunternehmen dem Sicherungsplan beigelegt.
Anlage 9 ATWS Planung	Diese Anlage ist i.d.R. beim Einsatz von ATWS erforderlich. Der Anhang 08 zur RRil 132.0118 lässt Ausnahmen zu. Wenn eine ATWS-Planung erforderlich ist, muss von der BzS ein Kreuz gesetzt werden.

- (32) Nach der Erstellung des Abschnittes 2 wird der Sicherungsplan im von der DB Netz AG eingeführtem bundeseinheitlichem digitalen System automatisch an das Sicherungsunternehmen und dem ausführenden Unternehmen zugesandt. Das Sicherungsunternehmen führt die Sicherungsplanung durch (Abschnitt 3) und bestätigt im Abschnitt 4 die Einweisung der auf der Arbeitsstelle vorgesehen einzusetzenden Sicherungsaufsichten. Sollte das beauftragte Unternehmen die beauftragten Arbeitsleistungen nach eigener Einschätzung nicht mit den im Sicherungsplan festgelegten Sicherungsmaßnahmen durchführen können, so ist die BzS innerhalb einer Frist von 24 Std. nach Versand (an Arbeitstagen von Montag bis Freitag ohne Feiertage) zu informieren.

Versand nach Erstellung des Abschnitt 2

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 42 von 50

Wird der Sicherungsplan in Ausnahmefällen handschriftlich erstellt, erhält nach der Erstellung des Abschnittes 2 durch die BzS das Sicherungsunternehmen den Sicherungsplan, damit dieses die Sicherungsplanung im Abschnitt 3 durchführen und im Abschnitt 4 die Bestätigung über die Einweisung der Sicherungsaufsichten durchführen kann.

Das ausführende Unternehmen stimmt in diesem Fall mit der Unterschrift im Abschnitt 6 des Sicherungsplanes zu, dass es die Arbeiten unter den festgelegten Sicherungsmaßnahmen durchführt.

- (33) Die BzS prüft, ob die Sicherungsplanung durch das Sicherungsunternehmen zu den Inhalten und Angaben in den Abschnitten 1 (ausführendes Unternehmen) und 2 (Angaben der BzS) plausibel erscheint.

Sind die Planungen durch das Sicherungsunternehmen plausibel stimmt die BzS der Durchführung der Sicherungsmaßnahme zu.

Wurde im RIMINI-Verfahren eine ATWS ausgewählt, hat die BzS die Planprüfung durchzuführen. Dazu hat die BzS im Abschnitt 5.1 das obere Feld anzukreuzen und den Namen der durchführenden Person einzutragen.

Wird die Planprüfung ausnahmsweise an ein Sicherungsunternehmen delegiert, ist das untere Feld anzukreuzen und das Sicherungsunternehmen einzutragen.

Ist keine Planprüfung erforderlich bleiben die Felder frei.

- (34) Die Aufgaben der BzS bei einer notwendigen Änderung der Sicherungsmaßnahmen sind im Abschnitt 2 beschrieben.

Die BzS hat bei der Festlegung einer neuen Sicherungsmaßnahme das RIMINI-Verfahren zu berücksichtigen.

Die Änderung der Sicherungsmaßnahme ist im von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichem digitalen System oder in den Aufschreibungen über manuell erstellte Sicherungspläne zu dokumentieren.

**Abschnitt 5
Plausibilitäts-
prüfung und Zu-
stimmung durch
die BzS**

**Ändern von Si-
cherungsmaß-
nahmen**

08 Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Sicherungsunternehmens

- (1) In diesem Abschnitt wird zu jedem Punkt der Abschnitte 3, 4, 6 sowie der Anlagen 1 bis 3 erläutert, welche Angaben durch das Sicherungsunternehmen erforderlich sind.

Die Hinweise gelten für die Erstellung der Abschnitte 3, 4, 6 sowie der Anlagen 1 und 2 in schriftlicher oder digitaler Form.

**Allgemeine Hin-
weise**

- (2) Grundlage zur Planung der Sicherungsmaßnahme sind die Angaben in den Abschnitten 1 und 2 des Sicherungsplanes.

Grundlage

Bei der Planung und Umsetzung der Sicherungsmaßnahmen hat das Sicherungsunternehmen auch die Regelungen zu den einzelnen Sicherungsmaßnahmen im jeweiligen Anhang der Sicherungsmaßnahme zu beachten.

- (3) Werden die Beschäftigten durch Warnsignale vor Fahrten im Arbeits- und/oder Nachbargleis gewarnt, kommt im Bereich der Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, neben dem Warnsignal Ro 3, nur noch das Warnsignal Ro 2 mit der Bedeutung „Gefahrenraum räumen und meiden“ zur Anwendung. Die Sicherheitsaufsicht hat im Rahmen ihrer Einweisung der Bauleitung innehabenden Person/des ausführenden Unternehmens die Gefahrenräume deutlich darzustellen.

Warnsignal

Die Festlegung des Warnsignals Ro 2 erfolgt auf Grundlage der Ausführungsbestimmung zum § 3 (6) der DGUV Vorschrift 78.

- (4) Finden die Arbeiten neben dem Gleis statt, hat das Sicherungsunternehmen das vorgegebene Feld anzukreuzen. Wird das Feld nicht angekreuzt, ist automatisch ein Arbeitsgleis vorhanden.

**Abschnitt 3.1
Ermittlung der
Annäherungs-
strecke**

In der Tabelle wird die notwendige Annäherungsstrecke anhand der Angaben errechnet. Dabei sind die Fußnoten zu beachten.

- (5) Müssen, aufgrund der Vorgaben durch die BzS im Abschnitt 2.13, Fahrzeuge mit zusätzlichen Warnsignalgebern ausgestattet werden, hat das Sicherungsunternehmen in diesem Abschnitt eine detaillierte Aufstellung dazu zu fertigen. Dabei hat es zu berücksichtigen, dass zum Anbringen der Warnsignalgeber entsprechende Gleise vorhanden sein müssen und für diese Tätigkeit Sicherungsmaßnahmen bei der BzS zu beantragen sind.

**Abschnitt 3.2
Fahrzeuge mit
zusätzlichen
Warnsignalge-
bern**

- (6) Hat die BzS als Sicherungsmaßnahme ATWS festgelegt, wird mehr als ein Warnbereich (ATWS-Anlage mit max. 800m Länge) benötigt und es verkehren im gesperrten Arbeitsgleis Fahrzeuge, sind die Frequenzen auf dem Funkempfänger des Fahrzeuges umzuschalten. Dies kann automatisch, halbautomatisch oder manuell erfolgen. Bei Fahrzeugen die mit einer höheren Geschwindigkeit (max. 20 km/h) im Arbeitsgleis verkehren und Fahrzeugen mit einem ständig wechselnden Bewegungsprofil ist nur eine automatische oder halbautomatische Warnbereichsumschaltung zugelassen. Die manuelle Warnbereichsumschaltung darf nur bei Fahrzeugen eingesetzt werden, die sich langsam und nur in einer Richtung im Arbeitsgleis bewegen, wie z.B. die Bettungsreinigungsmaschine.

**Abschnitt 3.3
Warnbereichs-
umschaltung**

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 44 von 50

(7) Die Festlegung des Sicherheitsraums durch das Sicherungsunternehmen erfolgt auf Grundlage des Abschnittes 2.9 „Mindestabstand des Sicherheitsraumes zur Gleismitte (m) (nur für AgI)“ und des Abschnittes 2.10 der BzS.

Abschnitt 3.4 Festlegung des Sicherheitsraumes

(8) Das Sicherungsunternehmen muss die Standorte der Sicherungsposten und Überwachungsposten im Vorfeld detailliert planen und festlegen. Dazu kann es eine übersichtliche Skizze nutzen, in der die Festlegungen visualisiert werden. Für die Anzahl und Standorte der Warnsignalgeber einer ATWS-Anlage kann es auf die ATWS-Planung verweisen. Diese ist dem Sicherungsplan beizufügen und bleibt Bestandteil des Sicherungsplanes.

Abschnitt 3.5 Anzahl und Standort der Sicherungsposten sowie der ATWS Warnsignalgeber

(9) Das Sicherungsunternehmen bestätigt, dass es die Ausschaltung von ATWS-Ketten gemäß Abschnitt 2.12 des Sicherungsplanes berücksichtigt hat. Im Weiteren legt es die Warnbereichsgrenzen fest. Das jeweilige Ende des gesicherten Bereichs ist durch das Sicherheitszeichen P001 und das Zusatzschild „Ende des gesicherten Bereichs“ zu kennzeichnen. Diese Angaben sind bei der Einweisung der Arbeitsaufsicht führenden Personen und Unternehmen in die Sicherungsmaßnahme gemäß Abschnitt 6 des Sicherungsplanes einzubeziehen.

Abschnitt 3.6 Ausschaltung von ATWS Ketten

Bei der Abschaltung von ATWS-Ketten muss beachtet werden, dass ab einer zusammenhängenden Baustellenlänge von 2400 m (mehr als drei ATWS-Ketten von 800 m) das ATWS im gesamten Bereich nur zweimal durch die Ausschaltung von ATWS Ketten unterbrochen sein darf. Zwischen den Unterbrechungen müssen mindestens 2400 m (drei ATWS-Ketten von 800 m) eingeschaltet sein. Während der Arbeiten ausgeschaltete ATWS-Ketten sind bis zu einer durch die DB Netz AG zugelassenen technischen Lösung abzudecken.

(10) Beim Einsatz von Absperrposten muss das Sicherungsunternehmen die Standorte der Absperrposten im Vorfeld detailliert planen und festlegen (z.B. in einer Skizze). Wenn der Absperrposten seine Aufgaben nicht mehr wahrnehmen kann, z.B. weil der direkte Zugriff des Absperrpostens auf die Beschäftigten nicht mehr gewährleistet ist, hat das Sicherungsunternehmen (Sicherungsaufsicht) die Arbeiten einstellen zu lassen und die Sicherungsüberwachung zu informieren.

Abschnitt 3.7 Anzahl und Standorte der Absperrposten

(11) Der Überwachungsposten beobachtet das Verhalten der Beschäftigten nach einer Warnung und wiederholt das Signal bzw. gibt das Signal Ro 3 (Festlegung durch die Sicherungsaufsicht), wenn die Beschäftigten auf die Warnung nicht reagieren bzw. die Aufnahme der Warnung nicht durch das abgesprochene Handzeichen bestätigen. Die Sicherungsaufsicht muss dem Überwachungsposten die Beschäftigten, für die er zuständig ist, zuweisen. Die Anzahl der zugewiesenen Beschäftigten ist von der Art der Arbeit sowie der

Überwachungs- posten

örtlichen und betrieblichen Verhältnisse abhängig. Dabei muss der Überwachungsposten jederzeit seine Aufgaben wahrnehmen können. Die Regelungen zum Einsatz von GBM und des FATWS-Verfahrens sind zu berücksichtigen.

- (12) In diesem Abschnitt trägt das Sicherungsunternehmen alle anderen Planungen und Festlegungen zur Umsetzung der durch die BzS geforderten Sicherungsmaßnahmen ein.
- (13) Beim Einsatz von AWS mit Handschalter im nicht gesperrten Arbeitsgleis muss die Annäherungsstrecke um 150 m erhöht werden. Der Außenposten mit Handschalter steht direkt am Beginn der um 150 m verlängerten Annäherungsstrecke. Im Abstand von 150 m Richtung Arbeitsstelle ist ein zusätzlicher Sicherungsposten mit Handschalter zur Erhöhung der Sicherheit aufzustellen. Der zusätzliche Sicherungsposten muss sicher über die Auslösung der Warnung durch den Außenposten informiert werden. Beim Ausbleiben der Warnung wird die Warnung durch den zusätzlichen Sicherungsposten ausgelöst.

**Abschnitt 3.8
Ergänzungen,
Besonderheiten****AWS mit Hand-
schalter im
nicht gesperrten
Arbeitsgleis**

Die sichere Auslösung der Warnung kann durch eine Anzeige im Handschalter oder durch einen Warnsignalgeber erfolgen.

Beim Einsatz des Handschalters im nicht gesperrten Arbeitsgleis

- dürfen keine Tätigkeiten/Maschineneinsätze gemäß RRil 132.0118A06 Abschnitt 2 (4) und (5) durchgeführt werden, da für die dort aufgeführten Tätigkeiten/Maschineneinsätze eine Gleissperrung erforderlich ist
 - darf die Räumzeit 20 Sekunden nicht überschritten werden (20 Sekunden ist längste zugelassene Zeit gemäß DGUV Vorschrift 78 § 4 Abs. 3 i.V. mit der DGUV Regel 101-024)
 - darf der Sicherheitszuschlag von 15 Sekunden nicht unterschritten werden
 - ist die Durchführbarkeit der Sicherungsmaßnahme vor Festlegung der Sicherungsmaßnahme zu prüfen (insbesondere bei wandernde Arbeitsstellen der Bewegungsraum der Sicherungsposten)
- (14) Bei wandernden Arbeitsstellen wie, z.B. Begehungen, ist ein Handschalter zu verwenden, der eine automatische Abstandmessung zwischen Arbeitsstelle (Innenposten) und Außenposten vornimmt. Ist dies nicht möglich, ist eine dauerhafte Sprechverbindung zur Feststellung der Einhaltung der Annäherungsstrecke zwischen Arbeitsstelle (Innenposten) und Außenposten erforderlich. Bricht die Funkverbindung zwischen Innen- und Außenposten ab, bleibt der Außenposten stehen. Der Innenposten begibt sich mit den Beschäftigten in den Sicherheitsraum. Eine Weiterarbeit darf

**Wandernde Ar-
beitsstellen bei
mitlaufendem
Außenposten**

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 46 von 50

erst erfolgen, wenn die Sprechverbindung wieder hergestellt ist und die erforderliche Annäherungsstrecke eingehalten wird.

- (15) Dem Sicherungsplan ist beim Einsatz von ATWS, soweit gemäß Anhang 08 erforderlich, die Planung und das Protokoll der Funktionsabnahme/Funktionskontrolle beizufügen. Die Protokolle zur Funktionsabnahme/Funktionskontrolle können erst nach dem Ausstellen des ATWS erstellt werden. Deswegen sind diese der BzS umgehend nachzureichen. Diese Unterlagen sind dann gesamt-haft Bestandteil des Sicherungsplanes.

Beim Einsatz von Fester Absperrung ist die bahntechnische Freigabe (Kopie) dem Sicherungsplan als Anlage beizufügen. Sie bleibt Bestandteil des Sicherungsplanes.

- (16) Mit der Unterschrift im Unterschriftenfeld am Ende des Abschnitts 3 bestätigt das Sicherungsunternehmen, dass es sich für seine Angaben und Planungen verantwortlich zeichnet.

- (17) Im Abschnitt 4 bestätigt das Sicherungsunternehmen, dass alle Sicherungsaufsichten, die auf der Arbeitsstelle gemäß Sicherungsplan zum Einsatz kommen, in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse sowie in die durchzuführenden Sicherungsmaßnahmen eingewiesen wurden.

- (18) Vor Beginn der Arbeiten hat das Sicherungsunternehmen (i.d.R. durch die Sicherungsaufsicht) die ausführenden Unternehmen vor Ort nachweislich arbeitsplatzbezogen in die Sicherungsmaßnahmen einzuweisen. Hierzu gehört neben der Einweisung in alle festgelegten Sicherungsmaßnahmen insbesondere die Einweisung in das jeweilige notwendige Verhalten der Beschäftigten bei Fahrten im Gefahrenraum und den festgelegten Sicherheitsraum sowie in die Sicherungsmaßnahmen für den Weg zur und von der Arbeitsstelle.

- (19) Bei den Sicherungsmaßnahmen Sicherungsposten und ATWS müssen vor Beginn der Arbeiten Wahrnehmbarkeitsproben gemäß DGUV Regel 101-024 Abschnitt 4.6 durchgeführt werden. In der Anlage 1 ist die Durchführung zu dokumentieren. Die Anlage 1 (Vordruck 132.0118V20) ist Teil des Sicherungsplanes.

- (20) Der Sicherungsplan mit der ersten Einweisung und Unterschrift des ausführenden Unternehmens ist das Original und verbleibt an der Arbeitsstelle. Die Aufbewahrung vor Ort erfolgt durch die Sicherungsaufsicht. Werden die Arbeiten über mehrere Schichten durchgeführt wird der Originalsicherungsplan mit allen Anlagen von Sicherungsaufsicht zu Sicherungsaufsicht weitergegeben. Die Übergabe wird in der Anlage 2 (Vordruck 132.0118V21) des Sicherungsplanes dokumentiert.

Anlagen

Unterschrift

Abschnitt 4 Durchführung der Sicherungs- maßnahmen

Abschnitt 6 Ein- weisung des ausführenden Unternehmens in die Siche- rungsmaßnah- men

Anlage 1 Durch- führung der Wahrnehmbar- keitsprobe

Anlage 2 Über- gabe und Aufga- ben der Siche- rungsaufsicht

Bei der Übergabe hat die übergebende Sicherungsaufsicht den derzeitigen Stand und die derzeit durchgeführten Sicherungsmaßnahmen, alle durchgeführten Änderungen und Besonderheiten mit der übernehmenden Sicherungsaufsicht zu besprechen.

- (21) Werden mehrere ATWS-Ketten zur Sicherung eingesetzt und gemäß Festlegung durch die BzS zeitweise ausgeschaltet, hat die Sicherungsaufsicht jede Abschaltung von ATWS-Ketten sowie jede erneute Einschaltung in der Anlage 3 (Vordruck 132.0118V22) zu dokumentieren.

Für jede Änderung ist ein erneuter, fortlaufend zu nummerierendem Abschnitt, zu verwenden. In diesem muss der Zustand aller vorhandenen ATWS-Anlagen eingetragen werden. Sollte die Anzahl der durch die BzS mitgegebenen Änderungsanlagen nicht ausreichen, kann das Sicherungsunternehmen weitere Ausfertigungen des Vordrucks hinzufügen.

Zu dokumentieren ist neben dem Datum und der Uhrzeit der Änderung jeweils die Bezeichnung der ATWS-Kette (ATWS-Anlage), der Aufstellungsort mit Angabe der Kilometrierung, der jeweilige Zustand (ein- oder ausgeschaltet) sowie die jeweilige Kennzeichnung der Warnbereichsgrenze.

Werden ATWS-Ketten ausgeschaltet hat die Sicherungsaufsicht vor der Ausschaltung durch Unterschrift dokumentiert sicher zu stellen, dass alle ausführenden Unternehmen zur Ausschaltung der ATWS-Kette eingewiesen wurden.

Werden ausgeschaltete ATWS-Ketten wieder eingeschaltet, sind die ausführenden Unternehmen zuvor darüber zu informieren und namentlich festzuhalten. Die Einschaltung muss dokumentiert werden, eine Unterschrift der ausführenden Unternehmen ist nicht erforderlich.

- (22) Bei Dauersicherungsplänen und bei Sicherungsplänen, die über einen längeren Zeitraum gültig sind, muss auf Entscheidung durch die BzS das Sicherungsunternehmen die Anlage 4 (Vordruck 132.0118V23) erstellen. Dazu sind alle Sicherungsaufsichten, die im Rahmen der Arbeitsdurchführung eingesetzt werden sollen und durch das Sicherungsunternehmen eingewiesen wurden in die Liste aufzunehmen. Die Liste kann bei Bedarf ergänzt werden. Eine Änderung ist dokumentiert darzustellen. Diese Anlage ist Teil des Sicherungsplans.

- (23) Zu den Aufgaben der Sicherungsaufsicht und der weiteren Sicherungspersonale gehört auch die ständige Prüfung der Wirksamkeit der, durch die BzS festgelegten und vor Ort durchzuführenden Sicherungsmaßnahmen. Sollten die Sicherungsmaßnahmen nicht mehr wirksam sein oder nicht mehr durchgeführt werden können, sind die Arbeiten einzustellen.

Anlage 3 Einweisung der ausführenden Unternehmen in die Abschaltung von ATWS Ketten

Anlage 4 Liste der eingewiesenen Sicherungsaufsichten

Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 48 von 50

Die Sicherungsaufsicht informiert die Sicherungsüberwachung über die Einstellung der Arbeiten und den Grund der Einstellung. Sicherungsaufsicht und Sicherungsüberwachung analysieren, weshalb die Sicherungsmaßnahmen nicht mehr durchgeführt werden können, z.B. warum die Beschäftigten nicht mehr auf die Warnsignale reagieren. Nach Möglichkeit ist die durch die BzS festgelegte Sicherungsmaßnahme vor Ort regelkonform anzupassen, so dass die Sicherungsmaßnahme dem tatsächlich vorhandenen Gefährdungspotenzial entspricht, z.B. engeres zusammenstellen der Warnsignalgeber (in diesem Fall ist die Planung anzupassen).

Ist eine sofortige Anpassung der festgelegten Sicherungsmaßnahme vor Ort nicht möglich, muss die BzS eine Änderung der Sicherungsmaßnahme vornehmen. Vorab prüfen Sicherungsaufsicht und Sicherungsüberwachung welche kurzfristig zu realisierenden Möglichkeiten bestehen und unterbreiten der BzS einen Vorschlag.

Legt die BzS eine neue Sicherungsmaßnahme fest dokumentiert die Sicherungsaufsicht die Änderung im Originalsicherungsplan. Aus der Dokumentation muss die Mitwirkung der Sicherungsüberwachung und die Abstimmung der Sicherungsüberwachung mit der BzS zu erkennen sein. Der Eintrag ist mit Datum und Uhrzeit sowie der Unterschrift der Sicherungsaufsicht zu kennzeichnen.

Vor erneutem Beginn der Arbeiten sind die ausführenden Unternehmen (Bauleitung innehabende Person/Arbeitsaufsicht führende Person) in die neu festgelegten Sicherungsmaßnahmen einzuweisen. Die Einweisung ist im Abschnitt 6 des Sicherungsplans zu dokumentieren.

Die neu festgelegte Sicherungsmaßnahme ist unmittelbar auf ihre Wirksamkeit zu prüfen.

- (24) Die Sicherungsunternehmen können den Abschnitte 6 sowie die Anlagen 1 bis 3 des Sicherungsplanes 132.0118V10 digital vorhalten, wenn folgende Voraussetzungen vorliegen:

- der Sicherungsplan muss lesbar sein, d.h. ein Smartphone ist nicht geeignet
- Unterschriften müssen digital in den jeweiligen Abschnitten möglich sein
- Anpassungen des Sicherungsplanes müssen digital im Sicherungsplan darstellbar sein (dabei muss gewährleistet sein, dass die Anpassung eindeutig und sicher im jeweiligen Abschnitt erkennbar ist)

**Digitalisierung
des Abschnittes
6 sowie der An-
lagen 1 bis 3**

- eine digitale Übergabe von Sicherungsaufsicht zu Sicherungsaufsicht muss gemäß Abschnitt 7 dokumentiert möglich sein
- der Sicherungsplan muss für Kontrolleure oder Ermittlungsbehörden jederzeit downloadbar oder versendbar sein.

Vor Einsatz der digitalen Anwendung ist die Genehmigung durch die OE Arbeits- und Brandschutzmanagement der DB Netz AG Zentrale einzuholen.

09 Aufgaben der Sicherungsüberwachung

- (1) Die Aufgaben der Sicherungsüberwachung sind im Anhang 01 Abschnitt 4 der RRil 132.0118 beschrieben.
- (2) Die Sicherungsüberwachung durchführende Person dokumentiert die Durchführung ihrer Aufgaben im Abschnitt 7 des Sicherungsplanes und bestätigt die Durchführung mit ihrer Unterschrift. Die Dokumentation muss den Durchführungszeitraum der Aufgaben sowie die durchgeführten Aufgaben enthalten.
- (3) Eine Aufgabe der Sicherungsüberwachung innehabende Person ist die Prüfung der Wirksamkeit der durch die BzS festgelegten und vor Ort durchzuführenden Sicherungsmaßnahmen. Sollten die Sicherungsmaßnahmen nicht mehr wirksam werden oder nicht mehr durchgeführt werden können, sind die Arbeiten einzustellen.

Aufgaben

**Dokumentation
der Aufgaben**

**Anpassung/ Än-
dern von Siche-
rungsmaßnah-
men**

Wird die Unwirksamkeit von den Beschäftigten oder den Sicherungspersonalen festgestellt, werden die Arbeiten durch diese Personale eingestellt und die Sicherungsüberwachung innehabende Person durch die Sicherungsaufsicht über die Einstellung der Arbeiten und deren Grund informiert. Sicherungsüberwachung und Sicherungsaufsicht analysieren unter Hinzuziehung des ausführenden Unternehmens (Bauleitung innehabende Person/Arbeitsaufsicht durchführende Person) warum die Sicherungsmaßnahmen nicht mehr durchgeführt werden können, z.B. warum die Beschäftigten nicht mehr auf die Warnsignale reagieren. Nach Möglichkeit ist die durch die BzS festgelegte Sicherungsmaßnahme vor Ort regelkonform anzupassen, dass die Sicherungsmaßnahme auf dem tatsächlich vorhandenen Gefährdungspotenzial entspricht, z.B. engeres zusammenstellen der Warnsignalgeber (in diesem Fall ist die Planung anzupassen).

Ist eine sofortige Anpassung der festgelegten Sicherungsmaßnahme vor Ort nicht möglich, muss die BzS eine Änderung der Sicherungsmaßnahme vornehmen. Vorab prüfen Sicherungsaufsicht und Sicherungsüberwachung welche kurzfristig zu

Anhang	132.0118A02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10
	Seite 50 von 50

realisierenden Möglichkeiten bestehen und unterbreiten der BzS einen Vorschlag.

Legt die BzS eine neue Sicherungsmaßnahme fest, dokumentiert die Sicherungsüberwachung innehabende Person die Anpassung in seinen Arbeitsunterlagen inkl. des Namens des Mitarbeiters der BzS. Sie gibt die festgelegte Sicherungsmaßnahme an die Sicherungsaufsicht weiter, die die Änderung im Originalsicherungsplan dokumentiert.

Vor erneutem Beginn der Arbeiten sind die ausführenden Unternehmen (Bauleitung innehabende Person/Arbeitsaufsicht führende Person) in die neu festgelegten Sicherungsmaßnahmen einzuweisen.

Die neu festgelegte Sicherungsmaßnahme ist unmittelbar auf ihre Wirksamkeit zu prüfen.

- (4) Stellt die Sicherungsüberwachung durchführende Person Mängel während seiner Prüfung fest, hat sie diese im unteren Teil des Abschnitt 7 des Sicherungsplanes einzutragen. Außerdem sind die Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel zu dokumentieren und umzusetzen.
- (5) Der Abschnitt 7 „Aufgaben der Sicherungsüberwachung“ des Sicherungsplans ist Bestandteil des Sicherungsplanes und verbleibt dort. Dies gilt auch für Dauersicherungspläne.

Festgestellte Mängel

Verbleib des Abschnittes 7



Anhang	132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11
	Seite 1 von 24

Inhaltsverzeichnis

01	Allgemeine Hinweise zur Erstellung des Sicherungsplanes	1
02	Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen	2
03	Dauersicherungspläne	4
04	Verantwortlichkeiten für die einzelnen Abschnitte	5
05	Verantwortlichkeiten des Arbeiten ausführenden Unternehmen	5
06	Angaben des ausführenden Unternehmen	6
07	Aufgaben und Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle	10
08	Überwachung der Sicherungsmaßnahmen	22
09	Selbstsicherer und die bis zu zwei weiteren unter Selbstsicherung arbeitenden Beschäftigten	23

01 Allgemeine Hinweise zur Erstellung des Sicherungsplanes

- (1) Der Sicherungsplan 132.0118V11 wird für kurzfristige Arbeiten geringen Umfangs gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i.V. mit Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 und Anhang 01 Abschnitt 9 der RRil 132.0118 verwendet.

Verwendungszweck

Im Sicherungsplan 132.0118V11 werden ausschließlich Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen, festgelegt.

Es wird davon ausgegangen, dass es sich um kurzfristige, im Sinne von kurzzeitigen Arbeiten handelt.

- (2) Der Sicherungsplan ist Teil der Sicherungsanweisung (vgl. DA zu § 4 Absatz 1 DGUV Vorschrift 78). Sein Inhalt bestimmt sich nach dem vorhandenen Gefährdungspotenzial.

Sicherungsanweisung

- (3) Der Sicherungsplan muss insbesondere erkennen lassen, welche
- Maßnahmen zum Schutz vor Fahrten im Arbeitsgleis,

Gefährdungen

- Maßnahmen zum Schutz vor Fahrten im Nachbargleis - soweit erforderlich - und
- welche Sicherheitsräume zum Verlassen des Gleisbereiches

an der Arbeitsstelle und für den Weg von und zur Arbeitsstelle festgelegt sind.

- (4) Die für die Sicherung verantwortliche Person muss den Original-Sicherungsplan an der Arbeitsstelle vorhalten. Hierbei gilt der Sicherungsplan, in dem die Unterschriften der Einweisung der weiteren Beschäftigten in die Sicherungsmaßnahme dokumentiert wurden als Original.

**Aufbewahren
des Sicherungs-
planes**

Die Stellen im DB-Konzern, die Dritte mit der Durchführung von Sicherungsleistungen beauftragen und die sächliche Richtigzeichnung über die erbrachten Leistungen vornehmen, müssen Sicherungspläne als rechnungsbegründende Unterlagen nach Ablauf ihrer Gültigkeit gemäß Handels- und Steuerrecht aufzubewahren. Alle anderen Sicherungspläne sind bis zum Ende des nächsten Kalenderhalbjahres aufzubewahren.

02 Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen

- (1) Vor Beginn und während der Durchführung der Sicherungsmaßnahmen ist durch die für die Sicherung verantwortliche Person zu prüfen, ob die Sicherungsmaßnahmen noch dem vorhandenen Gefährdungspotenzial entsprechen. Erforderlichenfalls muss eine Anpassung / Änderung der Sicherungsmaßnahmen erfolgen.

Allgemein

Eine Anpassung der Sicherungsmaßnahme erfolgt vor Ort, z.B. die Anpassung der Geschwindigkeit im Nachbargleis, um die Annäherungsstrecke wieder erkennen zu können. Eine Beteiligung der BzS ist i.d.R. nicht erforderlich.

Eine Änderung der Sicherungsmaßnahme ist nur unter der Beteiligung der BzS möglich.

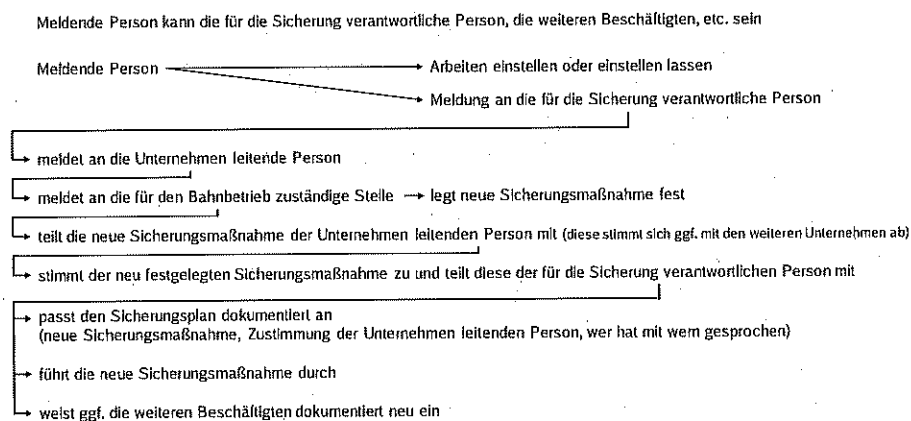
- (2) Eine Anpassung / Änderung der Sicherungsmaßnahmen ist im Originalsicherungsplan durch die für die Sicherung verantwortliche Person zu dokumentieren. Aus der Dokumentation muss die Mitwirkung aller Unternehmen leitenden Personen (ggf. bis zu drei) und ggf. die Abstimmung mit der BzS zu erkennen sein. Der Eintrag ist mit Datum und Uhrzeit sowie der Unterschrift der für die Sicherung verantwortlichen Person zu kennzeichnen.

Dokumentation

- (3) Da die Verkehrssicherungspflicht bei der BzS liegt, darf auch nur diese die Sicherungsmaßnahmen ändern.

Bei der Festlegung einer anderen Sicherungsmaßnahme hat die BzS die Wertigkeit der Sicherungsmaßnahmen zu beachten.

- (4) Die Sicherungsmaßnahmen sind nach folgender Ablaufübersicht zu ändern:



Ändern von Sicherungsmaßnahmen durch die BzS

Ablauf der Änderung

- (5) Eine maximal dreimalige Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Sicherungsplänen ist nur für in Kraft befindliche Sicherungspläne auf begründeten Antrag durch das ausführende Unternehmen an die BzS möglich. Die BzS prüft die Angaben im Sicherungsplan auf Gültigkeit. Insbesondere sind folgende Angaben zu prüfen

- der Vordruck ist noch gültig
- die Beteiligten sind identisch geblieben (ausführendes Unternehmen, Sicherungsüberwachung)
- die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse haben sich nicht verändert
- die Sicherungsmaßnahmen können weiterhin durchgeführt werden

Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Sicherungsplanes

Die BzS holt die Unterschriften der Beteiligten (ausführendes Unternehmen, Sicherungsüberwachung) ein.

Die Dokumentation der Verlängerung kann auf dem Vordruck „Dokumentation zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Sicherungsplans“ (132.0118V18) vorgenommen werden. Dieser Vordruck kann zum Sicherungsplan hinzugefügt werden.

Außerhalb der Geschäftszeiten der BzS erfolgt eine dringende und sofort durchzuführende Verlängerung eines Sicherungsplanes gemäß der zuvor beschriebenen Anpassung von Sicherungsmaßnahmen.

Anhang	132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11
	Seite 4 von 24

Außer Kraft befindliche Sicherungspläne dürfen nicht mehr verlängert und dadurch in Kraft gesetzt werden.

03. Dauersicherungspläne

- (1) Dauersicherungspläne sind Sicherungspläne, die für regelmäßig wiederkehrende Arbeiten für einen festgelegten Gültigkeitszeitraum gelten und unter gleichbleibenden Rahmenbedingungen mehrmals genutzt werden können. Die Gültigkeit dieser Sicherungspläne ist auf einen Fahrplanabschnitt begrenzt. Gleichbleibende Rahmenbedingungen bedeutet, dass die örtlichen und betrieblichen Bedingungen an der jeweiligen Arbeitsstelle für den Zeitraum der Gültigkeit des Sicherungsplanes unverändert bleiben.

Begriff

- (2) Vor Arbeitsbeginn muss durch die mit der Sicherung beauftragten Person geprüft werden, ob die festgelegte Sicherungsmaßnahme durchführbar ist. Ist dies nicht der Fall muss die Sicherungsmaßnahme angepasst oder durch Einbeziehung der BzS geändert werden.

Prüfung vor Arbeitsbeginn

- (3) Für den Dauersicherungsplan nach Vordruck 132.0118V11 darf in Hauptgleisen die Sicherungsmaßnahme „Die Fahrten werden am Beginn der Annäherungsstrecke bei einer Sicherheitsfrist von mindestens 20 s, die eine Räumzeit von höchstens 5 s einschließt, sicher erkannt (gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h)“ nicht angewendet werden. Bei der Festlegung von Sicherungsmaßnahmen muss berücksichtigt werden, dass diese aufgrund der örtlichen, betrieblichen, witterungsbedingten und arbeitszeitlichen Bedingungen jederzeit durchgeführt werden können.

Sicherungsmaßnahmen

- (4) Müssen Dauersicherungspläne angepasst / geändert werden, erfolgt die Anpassung gemäß den Regelungen im Abschnitt 2.

Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen

Anhang	132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11
	Seite 5 von 24

04 Verantwortlichkeiten für die einzelnen Abschnitte

Abschnitt/Anhang des Sicherungsplanes	Wer	Hinweise
Abschnitt 1 Angaben des ausführenden Unternehmens zur Arbeitsstelle	Für jede Arbeitsstelle reicht jedes Unternehmen einen Abschnitt 1 ein oder die Unternehmen reichen einen gemeinsam unterschriebenen Abschnitt 1 ein.	Nähere Angaben zur Erstellung sind im Abschnitt 5 enthalten.
Abschnitt 2 Vorgaben und Angaben der BzS	Der Abschnitt 2 wird vom Mitarbeiter der BzS erstellt.	Nähere Angaben zur Erstellung sind im Abschnitt 6 enthalten
Abschnitt 3 Entscheidung des ausführenden Unternehmens	Im Abschnitt 3 entscheidet jede der das ausführende Unternehmen leitende(n) Person(en), ob die Arbeiten aus dem Abschnitt 1 unter den durch die BzS festgelegten Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden.	Nähere Angaben zur Erstellung beinhaltet der Abschnitt 4

Übersicht der Verantwortlichkeiten

05 Verantwortlichkeiten des Arbeiten ausführenden Unternehmen

- (1) Die das Unternehmen leitende Person führt eine Gefährdungsanalyse durch und zeigt auf Grund der Ergebnisse die Art und den Umfang der Arbeiten detailliert bei der BzS an. Dabei sind nicht nur die Arbeiten im Gleisbereich, sondern auch die Arbeiten, bei denen die das Unternehmen leitende Person ein unbeabsichtigtes

Gefährdungsanalyse

Anhang	132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11
	Seite 6 von 24

Hineingeraten der Versicherten in den Gleisbereich nicht sicher ausschließen kann, zu berücksichtigen.

- (2) Der Abschnitt 1 zum Sicherungsplan ist von jedem ausführenden Unternehmen unter Berücksichtigung
- aller für den Sicherungsplan relevanten Tätigkeiten,
 - der Anzahl der Beschäftigten,

entsprechend der Voraussetzungen gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i.V. mit DGUV Regel 101-024 und Anhang 01 Abschnitt 9 der RRil 132.0118 (Arbeiten von bis zu drei Versicherten) zu erstellen.

Die bis zu drei ausführenden Unternehmen können auch einen gemeinsamen Abschnitt 1 erstellen, der dann von jedem Unternehmen zu unterschreiben ist.

- (3) Kurzfristige Arbeiten geringen Umfangs sind gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 Arbeiten, die einen kurzen Aufenthalt im Gleisbereich erfordern. Der Einsatz von kraftbetriebenen Arbeitsmitteln (Handmaschinen wie Handbohrmaschine, Akkuschrauber, Handschleifmaschine, etc. ausgenommen) sowie von Fahrzeugen und Großmaschinen wie z.B. Gleisschraubmaschine ist verboten.
- (4) Vor Beginn der Arbeiten hat sich das ausführende Unternehmen durch die BzS in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse dokumentiert einweisen zu lassen.

Das eingewiesene Unternehmen weist die bis zu drei Personen in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse ein. Hierbei sind die Wege zur und von der Arbeitsstelle, das einzuhaltende Verhalten der Beschäftigten bei Fahrten im Gefahrenraum sowie die Lage des Sicherheitsraumes zu benennen.

Aufgaben der beteiligten Unternehmen

Kurzfristige Arbeiten geringen Umfangs

Einweisung vor Beginn der Arbeiten

06 Angaben des ausführenden Unternehmen

- (1) In diesem Abschnitt wird zu jedem Punkt des Abschnittes 1 erläutert, welche Angaben durch das ausführende Unternehmen erforderlich sind. Außerdem werden die weiteren Aufgaben des ausführenden Unternehmens erläutert.

Diese Hinweise gelten für die Erstellung des Abschnittes 1 sowohl in schriftlicher als auch in digitaler Form.

- (2) Die Felder „In Kraft“ und „Außer Kraft“ sowie die Sicherungsplannummer im Kopf des Sicherungsplans werden nur von der BzS ausgefüllt.

Allgemeine Hinweise

Kopf des Sicherungsplans

Die Durchführung der Arbeiten ist nur im Gültigkeitszeitraum und unter Beachtung der angeordneten und umgesetzten Sicherungsmaßnahme erlaubt.

Bei Dauersicherungsplänen ist die Anwendung des Sicherungsplanes für den jeweiligen Tag durch eigene Aufschreibungen zu dokumentieren. Die Dokumentation kann auch in einer Kopie des Dauersicherungsplanes erfolgen.

Es sind folgende Angaben zu dokumentieren:

- Datum und Uhrzeit der Arbeitsdurchführung
- Name und Unterschrift der sichernden Person
- Name und Unterschrift der bis zu zwei weiteren Beschäftigten zur Dokumentation von deren Einweisung in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse sowie die Sicherungsmaßnahmen. Durch die Unterschrift wird auch bestätigt, dass die geforderte Eignung erfüllt wird.

- (3) In diesem Abschnitt hat das einreichende Unternehmen den kompletten Firmennamen, die komplette Anschrift sowie die E-Mail-Adresse in Druckbuchstaben oder mit einem deutlich lesbaren Firmenstempel einzutragen. Außerdem hat das jeweilige Unternehmen die Anzahl der an den Arbeiten beteiligten Beschäftigten anzugeben. Damit die BzS eine für alle Unternehmen passende Sicherungsmaßnahme festlegen kann, sind von jedem an den Arbeiten beteiligten Unternehmen die weiteren an den Arbeiten beteiligten Unternehmen mit der jeweiligen Anzahl der Beschäftigten anzugeben.

Abschnitt 1.1 Ausführendes Unternehmen

Wird von den bis zu drei beteiligten Unternehmen ein gemeinsamer Vordruck verwendet, ist dies für die BzS anhand der Unterschriften erkennbar.

Bei der Nutzung des von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichen digitalen Systems ist die Eintragung der Unternehmensadresse nicht mehr notwendig, da in der Anmeldung zum System die Daten bereits im System vorhanden sind und durch die Zugangsrechte automatisch auf die hinterlegten Daten zurückgegriffen wird.

- (4) Im Freitextfeld sind alle durchzuführenden Arbeiten möglichst genau zu beschreiben.

Abschnitt 1.2 Art der Arbeiten

Dies ermöglicht der BzS die passgenaue Auswahl der erforderlichen Sicherungsmaßnahme. Dabei dürfen nur im allgemeinen Sprachgebrauch übliche Abkürzungen verwendet werden.

- (5) Ggf. ist die Lage der Arbeitsstelle zusätzlich zur Beschreibung durch eine bemaßte Skizze zu ergänzen. Aus der Skizze müssen die Lage der Arbeitsstelle mit ihren Besonderheiten (z.B.

Abschnitt 1.3 Lage der Arbeitsstelle

Lärmschutzwände, Grundstücke Dritter, Brücken, Durchlässe etc.) sowie die Wege zur und von der Arbeitsstelle eindeutig hervorgehen. Aus der Skizze müssen auch die in unmittelbarer Umgebung der Arbeitsstelle befindlichen Gleise und Weichen erkennbar sein.

Beschreibung der Örtlichkeit der Arbeiten

Das ausführende Unternehmen muss genau angeben in welchem Bereich sich die Arbeitsstelle befindet. Dazu werden für die freie Strecke die VzG-Streckennummer sowie die genaue Gleisbezeichnung mit Hektometer-Angaben benötigt. Für den Bahnhof ist die Gleis- und/oder Weichenbezeichnung erforderlich. Außerdem muss der Bereich, in dem gearbeitet wird, angegeben werden. Dazu ist die Angabe des begrenzenden Signals oder des begrenzenden Grenzzeichens einer Weiche erforderlich.

- (6) Die Arbeitsbreite ab Gleismitte ist für jede Seite anzugeben. Dadurch wird die BzS in die Lage versetzt festzustellen, ob und welche Sicherungsmaßnahmen für das Nachbargleis erforderlich sind oder ob es sich bei dem angenommenen Nachbargleis um ein weiteres Arbeitsgleis handelt.

Abschnitt 1.4 Arbeitsbreiten und Räumzeit

Bei Arbeiten neben dem Gleis ist der kürzeste Abstand von der Arbeitsstelle bis zur Gleismitte des benachbarten Gleises anzugeben.

Das Unternehmen hat immer die Räumzeit anzugeben.

Räumzeit (vgl. DGUV Regel 101-024 Abschn. 4.5.5) ist die Zeit, die benötigt wird, um den Gleisbereich ohne Hast zu räumen und den Sicherheitsraum aufzusuchen. Wenn Geräte (z.B. Messwerkzeuge) ausnahmsweise im nicht gesperrten Gleis eingesetzt werden, muss der für das Räumen und profilfreie Lagern erforderliche Zeitaufwand in der Räumzeit berücksichtigt werden.

- (7) Es sind die genauen Zeiten der Arbeitsdurchführung anzugeben.

Bei durchgehenden Arbeitsstellen ist die Arbeitszeit mit (Datum, Uhrzeit) bis (Datum, Uhrzeit) anzugeben.

Wird innerhalb einer längeren Arbeitsstelle nicht durchgehend gearbeitet, sind die täglichen Arbeitszeiten aufzuführen.

Dauersicherungspläne

Bei Arbeiten, die über einen längeren Zeitraum ausgeführt werden sollen, sind

- der Zeitraum in dem die Arbeiten geplant sind,
- die vorgesehene Anzahl der Arbeitstage,
- die Arbeitsintervalle und
- die jeweilige tägliche Arbeitsdauer

Abschnitt 1.5 Dauer der Arbeiten

anzugeben (z.B. Arbeiten in der Zeit vom 01.01. bis 12.12. an insgesamt 50 Tagen, wöchentlich je ein Tag mit jeweils 45 Minuten).

- (8) Die das Unternehmen leitende Person bestätigt mit ihrer Unterschrift, dass

- die Art der Arbeit den Vorschriften des § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i. V. mit Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 entspricht und
- die Auswahl der/des Beschäftigten unter Berücksichtigung der Voraussetzungen nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i V. mit Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 sowie der RRil 132.0118A01 Abschnitt 9 erfolgt.

Bestätigung der Einhaltung der zugehörigen Regelwerke

Im Weiteren muss sie angeben, ob die Arbeiten durch eine Gruppe von bis zu drei Beschäftigten oder einer besonders unterwiesenen einzeln arbeitenden Person durchgeführt werden.

Bei der Auswahl „besonders unterwiesene, einzeln arbeitenden Personen“ sind weitere Angaben zur Art der Arbeit erforderlich. Diese Angaben werden bei der Auswahl der Sicherungsmaßnahme durch die BzS berücksichtigt.

Wird ein gemeinsamer Abschnitt 1 von mehreren ausführenden Unternehmen in deren Abstimmung eingereicht, müssen alle Unternehmen die Angaben im Abschnitt 1 mit ihrer Unterschrift bestätigen.

- (9) Im von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichen digitalen System erhält das Unternehmen nach der Erstellung des Abschnitts 2 (Festlegung der Sicherungsmaßnahme durch die BzS) den Sicherungsplan mit der festgelegten Sicherungsmaßnahme zurück. Die das Unternehmen leitende Person prüft die festgelegten Sicherungsmaßnahmen und stimmt im Abschnitt 3 der Durchführung der Arbeiten unter der festgelegten Sicherungsmaßnahme zu.

Zustimmung zur Sicherungsmaßnahme

Dies gilt auch, wenn der Sicherungsplan ausnahmsweise, z.B. bei Ad hoc-Maßnahmen handschriftlich erstellt wird.

Außerdem legt sie namentlich fest, welche Person sie mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme(n) betraut (für die Sicherung verantwortliche Person). Sofern bei einem Dauersicherungsplan mehrere Mitarbeitende Tätigkeiten durchführen, muss sie eine Liste mit den Namen der für die Sicherung verantwortlichen Personen als Anlage an den Sicherungsplan anfügen. Die Liste muss einen Gültigkeitszeitraum haben, der nicht über die Dauer des Sicherungsplanes hinausreicht. Außerdem ist die Unterschrift der das Unternehmen leitenden Person erforderlich.

Anhang	132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11
	Seite 10 von 24

Wird ein gemeinsamer Abschnitt 1 von mehreren Unternehmen in deren Abstimmung eingereicht, müssen alle Unternehmen die Zustimmung zur Arbeitsdurchführung unter den von der BzS festgelegten Sicherungsmaße(n) im Abschnitt 3 mit ihrer Unterschrift bestätigen.

- (10) Wenn die festgelegten Sicherungsmaßnahmen nicht mehr dem tatsächlich vorhandenen Gefährdungspotenzial vor Ort entsprechen muss die Sicherungsmaße geändert werden. Der Ablauf ist dem Abschnitt 2 zu entnehmen.

**Änderung von
Sicherungsmaße-
nahmen**

Stellt die für die Sicherung verantwortliche Person dies fest, hat sie sofort die Arbeiten einzustellen und die das Unternehmen leitende Person zu informieren.

Eine neue Sicherungsmaße muss durch die BzS festgelegt werden. Die das Unternehmen leitende Person muss der Weiterarbeit mit den neu festgelegten Sicherungsmaßnahmen erneut zustimmen. Sind mehrere Unternehmen beteiligt müssen alle Unternehmen zustimmen. Der sichernden Person obliegt die Einholung der Zustimmung. Die bis zu zwei weiteren Personen sind in die neu festgelegten Sicherungsmaßnahmen einzuweisen. Die Dokumentation erfolgt im Sicherungsplan.

07 Aufgaben und Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

- (1) Der Abschnitt 1 ist vom ausführenden Unternehmen mittels des von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichem digitalen Systems einzureichen. In Ausnahmefällen kann die BzS eine schriftliche Einreichung eines Sicherungsplanes zustimmen. Dies ist z.B. bei Arbeiten von Dritten auf deren Anlagen und Grundstücken möglich, wenn diese dafür einmalig einen Sicherungsplan benötigen oder bei Ad hoc Maßnahmen, die die Nutzung des von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichem digitalen Systems aufgrund der Kurzfristigkeit unmöglich machen, möglich. Handschriftlich eingereichte Pläne sind von der BzS im Nachgang im System zu erfassen.
- (2) Nach Eingang des Abschnitt 1 prüft die BzS die Inhalte auf Vollständigkeit und auf Verständlichkeit. Weist der Abschnitt 1 Mängel auf, entscheidet die BzS ob sie den Sicherungsplan zurückweist und auf Abstellung der Mängel hinwirkt oder ob sie den Sicherungsplan trotzdem annimmt und die Mängel in Abstimmung mit dem ausführenden Unternehmen dokumentiert selbst abändert.

**Form der Einreichung des
Sicherungsplanes**

Abschnitt 1

Anhang	132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11
	Seite 11 von 24

- (3) Die BzS prüft, ob der Abschnitt 1 fristgerecht eingereicht wurde. Bei nicht fristgerechter Einreichung entscheidet die BzS, ob die verkürzte Vorlage umsetzbar ist oder ob die Arbeitsdurchführung verschoben werden muss.

Zeitpunkt der Einreichung des Abschnittes 1

- (4) Die BzS erstellt den Abschnitt 2 und legt die Sicherungsmaßnahme(n) zur Abwendung der Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen fest. Dabei hat sie die Regelungen der DGUV Vorschrift 78 i.V. mit der DGUV Regel 101-024 und der RRil 132.0118 zu berücksichtigen.

**Erstellung des Abschnittes 2
Allgemeine Hinweise**

Zur Erstellung des Abschnittes 2 nutzt die BzS das durch die DB Netz AG eingeführte bundeseinheitliche digitale System.

- (5) Sicherungsplannummer und die Felder „In Kraft ab“ und „Außer Kraft ab“ werden von der BzS ausgefüllt. Bei der Nutzung des von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichen digitalen Systems wird die Sicherungsplannummer automatisch vorgegeben.

Kopf des Sicherungsplanes

Handschriftlich erstellte Sicherungspläne sind im Nachgang im von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichen digitalen System gemäß Handbuch zu erfassen.

Die Erfassung ist in der Dokumentation der Nummernvergabe für manuell erstellte Sicherungspläne zu erfassen. Eine digitale Dokumentation ist zulässig.

- (6) Die BzS prüft, ob es sich um Arbeiten im Gleisbereich oder Arbeiten neben dem Gleis handelt. Bei Arbeiten neben dem Gleis setzt die BzS das entsprechende Kreuz in der 2. Spalte. In diesem Fall bleiben die weiteren Angaben in der Zeile frei.

Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Arbeitsgleis oder Arbeiten neben dem Gleis

Werden die Arbeiten im Gleisbereich durchgeführt trägt die BzS in der 2. Spalte die Lage/Bezeichnung des Arbeitsbereiches ein. In der Spalte 3 wird die Geschwindigkeit und in Spalte 4 der sich daraus ergebende seitliche Gleisbereich gemäß Anlage § 2 Nr. 2 der DGUV Vorschrift 78 eingetragen. Die BzS übernimmt die Angaben zur Arbeitsbreite bzw. bei Arbeiten neben dem Gleis den kürzesten Abstand der Arbeiten zur Gleismitte des daneben liegenden Gleises in die Spalte 5. Anhand dieser Angabe und der Angabe des seitlichen Gleisbereiches unter Berücksichtigung des Gleisabstandes in Spalte 6 ermittelt die BzS, ob es sich beim daneben liegenden Gleis um ein Nachbar- oder Arbeitsgleis handelt. Bei Arbeiten im Innengleis muss die BzS zwei seitliche Gleisbereiche für das/die Arbeitsgleis(e) angeben. Aus den Angaben der BzS muss eindeutig hervorgehen, welche Angabe für welche Seite gilt.

Die BzS legt aufgrund der Angaben des ausführenden Unternehmens die Sicherungsmaßnahmen für das Arbeitsgleis und so weit

aufgrund des Gefährdungspotenzials erforderlich Sicherungsmaßnahmen für das/die Nachbargleis(e) fest.

Werden für die gleichen angemeldeten Arbeiten für mehrere Arbeitsgleise die gleichen Sicherungsmaßnahmen festgelegt wie z.B. bei Dauersicherungsplänen, können diese Arbeitsgleise in einem Sicherungsplan zusammengefasst werden.

Außerdem ist grundsätzlich eine Trennung zwischen Bahnhof und freier Strecke vorzunehmen. (Hintergrund für die Trennung sind die unterschiedlichen betrieblichen Abläufe).

Die Gültigkeit des Sicherungsplanes muss mindestens mit der Dauer der Arbeiten übereinstimmen. Diese darf jedoch auch über die vom Unternehmen angegebene Arbeitszeit hinausgehen (Vor- und Nachlauf), um etwaige kurzzeitige Verzögerungen aufzufangen.

- (7) Die Auflistung der Sicherungsmaßnahmen entspricht ihrer Wertigkeit. Die Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung der Gefährdungen für die Beschäftigten durch bewegte Schienenfahrzeuge werden analog dem RIMINI-Verfahren (Verfahren zur risikominimalen Sicherung von Arbeitsstellen der DB Netz AG) festgelegt. Die höchstwertige Sicherungsmaßnahme steht oben. Eine nachrangige Sicherungsmaßnahme darf nur ausgewählt werden, wenn für die höherwertige Sicherungsmaßnahme ein Ausschlussgrund vorliegt.

Auswahl der Sicherungsmaßnahme für das Arbeitsgleis

- (8) In der nachfolgenden Tabelle werden die möglichen Sicherungsmaßnahmen erläutert und so weit Anhänge zu den Sicherungsmaßnahmen bestehen diesen zugeordnet.

Sicherungsmaßnahmen im Arbeitsgleis

Sicherungsmaßnahme	Kurzerläuterung und Fundstelle im Anhang
Signalabhängige Arbeitsstellensicherungsanlage AKA-L90 (nur Strecken Ma-Stg und Han-Wü)	Die AKA-L90 ist eine Sicherungsmaßnahme, die eine Fahrt in den Arbeitsstellenbereich nur zulässt, wenn die Fahrt von der Arbeitsstelle freigegeben wird. Sie ist nur teilweise auf den genannten Strecken vorhanden. Die Bedienpersonale müssen ausgebildet und eingewiesen sein. Zur Umsetzung der Sicherungsmaßnahme gilt das Benutzerhandbuch. Es ist kein eigener Anhang vorhanden.

<p>Sperrung des Arbeitsgleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung</p>	<p>Diese Sicherungsmaßnahme wird angewendet, wenn das Arbeitsgleis gesperrt ist und keine Fahrten mehr stattfinden.</p> <p>Wird die Räumzeit des ausführenden Unternehmens mit mehr als 5 Sekunden angegeben ist nur eine Uv-Sperrung als Sicherungsmaßnahme zugelassen.</p> <p>Siehe Anhang 06</p>
<p>Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke</p> <p>Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) müssen ausgeschlossen sein.</p> <p>Länge der Annäherungsstrecke</p> <p>schützendes Signal:</p>	<p>Dieses Sicherungsverfahren darf nur auf der freien Strecke angewendet werden.</p> <p>Das schützende Signal muss mindestens im Abstand der Annäherungsstrecke stehen.</p> <p>Die Annäherungsstrecke ist anhand der Anhänge 4.1, 4.2 und 4.3 (Tabellen für Annäherungsstrecken) der DGUV Regel 101-024 durch die BzS festzulegen.</p> <p>Siehe Anhang 09</p>
<p>Die Anzeichen der Annäherung von Fahrten werden sicher und rechtzeitig gedeutet</p> <p>(gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h)</p> <p>Art der Anzeichen:</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrten nur aus Richtung (Muss-Angabe, wenn sich eine einzeln arbeitende Person selbst sichert)</p>	<p>Dieses Sicherungsverfahren darf nur bei zulässigen Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h angewendet werden.</p> <p>Bei einzeln arbeitenden Personen, die sich selbst sichern, ist durch die BzS festzulegen aus welcher Richtung Fahrten erfolgen. Fahrten aus der Gegenrichtung sind auszuschließen. Zur Anwendung dieses Sicherungsverfahrens bei einzeln arbeitenden Personen muss im Abschnitt 1 durch das Unternehmen zusätzlich das Feld</p> <p><i>Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine einfache, wenig Ablenkende, also</i></p>

Anhang	132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11
	Seite 14 von 24

	<p><i>unkomplizierte, eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und jederzeit unterbrechbare Tätigkeit.</i></p> <p>angekreuzt sein.</p> <p>Das von der BzS ausgewählte Zeichen muss eindeutig und sicher gedeutet werden können.</p> <p>Anzeichen ist die Auswertung des Schließvorganges eines Bahnüberganges, wenn dieser von einer Fahrt (zugbewirkt) eingeschaltet wird. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Einschaltung mindestens im Abstand der Annäherungsstrecke liegen muss. Die Arbeiten müssen in deren unmittelbarer Nähe stattfinden.</p> <p>Nicht geeignet sind dagegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schrankenanlagen, die von einem Schrankenwärter bedient werden, da der Zeitpunkt des Schließvorganges unterschiedlich ist • Auswertung von Signalen, da die Lichtsignale von hinten nicht erkennbar sind. An Formsignalen besteht die Möglichkeit eines zusätzlichen Lichtsignales mit der Erlaubnis an dem Signal vorbeizufahren. Im Weiteren können Fahrten bereits am davorliegenden Hauptsignal einen Auftrag zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal erhalten haben. • Auswertung von Weichen und Weichensignalen, ob eine Fahrt ohne
--	--

	Umstellung der Weichen erfolgen kann.
<p>Die Fahrten werden am Beginn der Annäherungsstrecke bei einer Sicherheitsfrist von mindestens 20 s, die eine Räumzeit von höchstens 5 s einschließt, sicher erkannt</p> <p>(gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h)</p> <p>Länge der Annäherungsstrecke: m</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrten nur aus Richtung (Muss-Angabe, wenn sich eine einzeln arbeitende Person selbst sichert)</p>	<p>Dieses Sicherungsverfahren darf nur bei zulässigen Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h angewendet werden.</p> <p>Bei einzeln arbeitenden Personen, die sich selbst sichern ist durch die BzS festzulegen, aus welcher Richtung Fahrten erfolgen. Fahrten aus der Gegenrichtung sind auszuschließen. Zur Anwendung dieses Sicherungsverfahrens bei einzeln arbeitenden Personen muss im Abschnitt 1 durch das Unternehmen zusätzlich das Feld</p> <p><i>Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine einfache, wenig Ablenkende, also unkomplizierte, eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und jederzeit unterbrechbare Tätigkeit.</i></p> <p>angekreuzt sein.</p> <p>Die Annäherungsstrecke ist anhand der Anhänge 4.1, 4.2 und 4.3 (Tabellen für Annäherungsstrecken) der DGUV Regel 101-024 durch die BzS festzulegen.</p>

Werden alle Sicherungsmaßnahmen ausgeschlossen, muss die BzS in Absprache mit dem Unternehmen die Rahmenbedingungen (Arbeitsablauf und betriebliche Maßnahmen) so ändern, dass eine Sicherungsmaßnahme angewendet werden kann.

- (9) Die Festlegung von Sicherungsmaßnahmen für das Nachbargleis ist erforderlich, wenn aufgrund der Angaben des ausführenden Unternehmens eine Gefährdung für die Beschäftigten durch Fahrten im Nachbargleis entstehen bzw. wenn die Gefahr des unbeabsichtigten Hineingeratens in den Gleisbereich des Nachbargleises besteht. Sind keine Sicherungsmaßnahmen erforderlich, z.B. bei Begehungen zwischen den Schienen des aus Gründen der

Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis

Anhang	132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11
	Seite 16 von 24

Unfallverhütung gesperrten Gleises, ist das Kreuz bei: „keine Maßnahmen erforderlich (DGUV Vorschrift 78 § 6 (1))“ zu setzen.

Werden z.B. bei Dauersicherungsplänen Arbeiten in mehreren Arbeitsgleisen zugelassen, ist eine Zusammenfassung nur möglich, wenn die Sicherungsmaßnahme Uv-Sperrung für alle Nachbargleise festgelegt wurde. Sollen Arbeiten in mehreren Arbeitsgleisen mit einer anderen gleichen Sicherungsmaßnahme zusammengefasst werden muss eine eindeutige Übersicht aller Gleise mit den Geschwindigkeiten, der Annäherungsstrecken jeweils für die Arbeits- und Nachbargleise beigefügt werden. Müssten für einzelne Arbeitsgleise andere Sicherungsmaßnahmen für das Nachbargleis festgelegt werden, ist die Erstellung eines neuen Sicherungsplans für dieses Arbeitsgleis erforderlich. Aus den Eintragungen der BzS muss dies eindeutig hervorgehen.

- (10) Die Auflistung der Sicherungsmaßnahmen entspricht ihrer Wertigkeit. Die Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung der Gefährdungen für die Beschäftigten durch bewegte Schienenfahrzeuge werden analog dem RIMINI-Verfahren (Verfahren zur risikominimalen Sicherung von Arbeitsstellen der DB Netz AG) festgelegt. Die höchstwertige Sicherungsmaßnahme steht oben. Nachrangige Sicherungsmaßnahmen dürfen nur ausgewählt werden, wenn für die höherwertigere Sicherungsmaßnahme ein Ausschlussgrund vorliegt.

Sicherungsmaßnahmen für das Nachbargleis

- (11) In der nachfolgenden Tabelle werden die möglichen Sicherungsmaßnahmen dargestellt und so weit Anhänge zu den Sicherungsmaßnahmen bestehen diesen zugeordnet.

Sicherungsmaßnahmen für das Nachbargleis

Sicherungsmaßnahme	Kurzerläuterung und Fundstelle im Anhang
Signalabhängige Arbeitsstellensicherungsanlage AKA-L90 (nur Strecken Ma-Stg und Han-Wü)	Die AKA-L90 ist eine Sicherungsmaßnahme, die eine Fahrt in der Arbeitsstellenbereich nur zulässt, wenn die Fahrt von der Arbeitsstelle freigegeben wird. Sie ist nur teilweise auf den genannten Strecken vorhanden. Die Bedienpersonale müssen ausgebildet und eingewiesen sein. Zur Umsetzung der Sicherungsmaßnahme gilt das Benutzerhandbuch. Es ist kein eigener Anhang vorhanden.

Sperrung des Nachbargleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung	Bei dieser Sicherungsmaßnahme wird das Nachbargleis gesperrt und es finden keine Fahrten mehr statt. Siehe Anhang 06
mobile Absperrung mit Felder (max. 3) (nur bei Nachbargleis) (das Ngl ist während der Montage und Demontage zu sperren)	Dieses Sicherungsverfahren ist anzuwenden, wenn die Gefahr besteht, dass Beschäftigte unbeabsichtigt in den Gleisbereich des Nachbargleises gelangen können. Es dürfen nur mobile Absperrungen eingesetzt werden, die für den Einsatz bei Arbeiten gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift zugelassen sind. Siehe Anhang 07
Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) müssen ausgeschlossen sein. Länge der Annäherungsstrecke zu schützendes Signal:	Das Sicherungsverfahren darf nur auf der freien Strecke angewendet werden. Das schützende Signal muss mindestens im Abstand der Annäherungsstrecke stehen. Die Annäherungsstrecke ist anhand der Anhänge 4.1, 4.2 und 4.3 (Tabellen für Annäherungsstrecken) der DGUV Regel 101-024 durch die BzS festzulegen. Siehe Anhang 09
Die Anzeichen der Annäherung von Fahrten werden sicher und rechtzeitig gedeutet (gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h) Art der Anzeichen: <input type="checkbox"/> Fahrten nur aus Richtung (Muss-Angabe, wenn sich eine einzeln arbeitende Person selbst sichert)	Dieses Sicherungsverfahren darf nur bei Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h angewendet werden. Bei einzeln arbeitenden Personen, die sich selbst sichern ist durch die BzS festzulegen aus welcher Richtung Fahrten erfolgen. Fahrten aus der Gegenrichtung sind auszuschließen. Zur Anwendung dieses Sicherungsverfahrens bei einzeln arbeitenden Personen muss im Abschnitt 1 durch

Anhang	132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11
	Seite 18 von 24

	<p>das Unternehmen zusätzlich das Feld</p> <p><i>Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine einfache, wenig Ablenkende, also unkomplizierte, eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und jederzeit unterbrechbare Tätigkeit.</i></p> <p>angekreuzt sein.</p> <p>Das von der BzS ausgewählte Zeichen muss eindeutig und sicher gedeutet werden können.</p> <p>Anzeichen kann die Auswertung des Schließvorganges eines Bahnüberganges sein, wenn dieser von einer Fahrt (zugbewirkt) eingeschaltet wird. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Einschaltung mindestens im Abstand der Annäherungsstrecke liegen muss. Die Arbeiten müssen in deren unmittelbarer Nähe stattfinden.</p> <p>Nicht geeignet sind dagegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schrankenanlagen, die von einem Schrankenwärter bedient werden, da der Zeitpunkt des Schließvorganges unterschiedlich ist • Auswertung von Signalen, da die Lichtsignale von hinten nicht erkennbar sind. An Formsignalen besteht die Möglichkeit eines zusätzlichen Lichtsignales mit der Erlaubnis an dem Signal vorbeizufahren. Im Weiteren können Fahrten bereits am davorliegenden Hauptsignal einen Auftrag zur Vorbeifahrt am Halt
--	---

	<p>zeigenden Signal erhalten haben.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auswertung von Weichen und Weichensignalen, da eine Fahrt auch ohne Umstellung der Weichen erfolgen kann.
<p>Die Fahrten werden am Beginn der Annäherungsstrecke bei einer Sicherheitsfrist von mindestens 20 s, die eine Räumzeit von höchstens 5 s einschließt, sicher erkannt (gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h)</p> <p>Länge der Annäherungsstrecke: m</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrten nur aus Richtung (Muss-Angabe, wenn sich eine einzeln arbeitende Person selbst sichert)</p>	<p>Dieses Sicherungsverfahren darf nur bei Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h angewendet werden.</p> <p>Bei einzeln arbeitenden Personen, die sich selbst sichern ist durch die BzS festzulegen aus welcher Richtung Fahrten erfolgen. Fahrten aus der Gegenrichtung sind auszuschließen. Zur Anwendung dieses Sicherungsverfahrens bei einzeln arbeitenden Personen muss im Abschnitt 1 durch das Unternehmen zusätzlich das Feld</p> <p><i>Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine einfache, wenig Ablenkende, also unkomplizierte, eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und jederzeit unterbrechbare Tätigkeit.</i></p> <p>angekreuzt sein.</p> <p>Die Annäherungsstrecke ist anhand der Anhänge 4.1, 4.2 und 4.3 (Tabellen für Annäherungsstrecken) der DGUV Regel 101-024 durch die BzS festzulegen.</p> <p>Wenn für das Arbeitsgleis ebenfalls das Sicherungsverfahren „Sicheres Erkennen von Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke“ mit einer Sicherheitsfrist von 20 Sekunden festgelegt wurde sind die Annäherungsstrecken für das Nachbargleis anhand der</p>

	nachfolgenden Tabelle im Abschnitt (12) festzulegen.
--	--

Werden alle Sicherungsmaßnahmen ausgeschlossen, muss die BzS in Absprache mit dem Unternehmen die Rahmenbedingungen (Arbeitsablauf und betriebliche Maßnahmen) so ändern, dass eine Sicherungsmaßnahme angewendet werden kann.

- (12) Bei der Berechnung der Annäherungstrecken für das Nachbargleis sind folgende Sicherheitsfristen zu berücksichtigen - Fahrten aus der Gegenrichtung sind für das Arbeitsgleis auszuschließen.

Berechnung der Annäherungstrecke

Nachbargleis aus Richtung A	Arbeitsgleis		Nachbargleis aus Richtung B
SF zur Berechnung der Anstr.	Richtung A	Richtung B	SF zur Berechnung der Anstr.
10 s	0 s keine Anstr.	0 s keine Anstr.	10 s
10 s	0 s keine Anstr.	20 s	20 s
20 s	20 s	0 s keine Anstr.	10 s

Anstr. = Annäherungstrecke; SF = Sicherheitsfrist, keine Anstr. Bedeutet, dass keine Fahrten aus dieser Richtung stattfinden

- (13) In diesem Feld kann die BzS weitere und ergänzende Angaben zur Sicherungsplanung vornehmen, z.B.

Darüber hinaus wird angeordnet

- Sicherungsmaßnahmen für den Weg zur und von der Arbeitsstelle
- der Aufenthalt der Personen zwischen den Schienen des aus Gründen der Unfallverhütung gesperrten Gleises

- (14) Die BzS hat den zuständigen Fahrdienstleiter zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen mit betrieblich erforderlichen Meldungen anzugeben.

Zuständiger Fahrdienstleiter

Sollten mehrere Fahrdienstleiter für die einzelnen Gleise zuständig sein, dann sind alle Fahrdienstleiter mit dem jeweiligem Zuständigkeitsbereich anzugeben.

Anhang	132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11
	Seite 21 von 24

- (15) Die BzS muss sich in Stichprobenkontrollen von der Wirksamkeit der Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen (§6 (1) der DGUV Vorschrift 78) überzeugen. Zusätzlich muss die mit der Überwachung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Person die Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten unter Selbstsicherung im Einzelfall - anlassbezogen bzw. nach entsprechendem Hinweis - überwachen.

Überwachung der Sicherungs- maßnahmen

Die mit der Überwachung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Person muss über die notwendigen Sachkenntnisse in der Sicherung von Arbeitsstellen im Gleisbereich und die Umsetzung der Sicherungsmaßnahmen verfügen. Sie muss nicht die Funktion Sicherungsüberwacher haben.

Die BzS legt fest, wer die anlassbezogene oder nach entsprechendem Hinweis erforderliche Überwachung der Sicherungsmaßnahme im Einzelfall wahrnimmt. Das ausführende Unternehmen darf nicht beauftragt werden, festzulegen wer die Überwachung der Sicherungsmaßnahme durchführt.

Bei Arbeiten im Auftrag von DB Station & Service die gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 durchgeführt werden, ist die Überwachung der Sicherungsmaßnahme grundsätzlich auf DB Station & Service zu übertragen. Abweichungen davon sind DB Station & Service durch die BzS bekannt zu geben. Zur Übertragung ist eine Leistungsvereinbarung abzuschließen, in der die Rahmenbedingungen (Inhalt, Umfang, Qualifikation) für die Überwachung der Sicherungsmaßnahmen geregelt werden.

Eine Sicherungsüberwachung ist nicht erforderlich, wenn die Sicherungsmaßnahmen durch Beschäftigte der DB Netz AG durchgeführt werden. Die Überwachung der Sicherungsmaßnahmen erfolgt dann im Rahmen der Vorgaben gemäß § 3 Abs. 1 ArbSchG.

- (16) Arbeitsgleis ist das Gleis, in dem die Arbeiten durchgeführt werden. Finden Arbeiten in zwei oder mehrgleisigen Bereichen statt, ist für jedes Gleis der seitliche Gleisbereich zu berechnen. Überschneiden sich die Arbeitsbreiten von den Arbeitsgleisen und die Gleisbereiche des jeweiligen Nachbargleises, wird aus dem vorgesehenen Nachbargleis ein Arbeitsgleis und muss als solches im Sicherungsplan berücksichtigt werden. Stoßen die beiden Bereiche aneinander an oder haben einen Abstand bis zu 0,8 m liegen ein Arbeits- und ein Nachbargleis vor. Liegen die Gleisbereiche beider Gleise mindestens 0,8 m auseinander handelt es sich bei dem benachbarten Gleis nicht um ein Nachbargleis und es muss bei der Sicherungsplanung nicht berücksichtigt werden. Dabei ist das unbeabsichtigte Hineingeraten in den Gleisbereich zu berücksichtigen. Es empfiehlt sich je nach Örtlichkeit eine sichtbare Abgrenzung am Gleisbereich des benachbarten Gleises aufzustellen.

Berechnung Arbeitsgleis / Nachbargleis

Bei Arbeiten neben dem Gleis wird sinngemäß verfahren. Hierbei wird die Angabe des ausführenden Unternehmens zum geringsten Abstand zwischen Arbeitsstelle und Gleismitte des Nachbargleises zur Berechnung herangezogen.

- (17) Das obere Unterschriftenfeld ist nur erforderlich, wenn der Abschnitt 2 nicht von der BzS sondern in deren Auftrag erstellt wurde. Der Ersteller bestätigt, dass seine Angaben sachlich richtig sind.

Im unteren Unterschriftenfeld unterschreibt verantwortlich der Mitarbeiter der BzS für die Richtigkeit der Angaben im Abschnitt 2. Wurde der Abschnitt 2 von einer Person außerhalb der BzS erstellt (Unterschrift oberes Feld) prüft die BzS die Angaben und Festlegungen auf Einhaltung der geltenden Regelwerke.

- (18) Die Aufgaben der BzS bei einer notwendigen Änderung der Sicherungsmaßnahmen sind im Abschnitt 2 beschrieben.

Die BzS hat bei der Festlegung einer neuen Sicherungsmaßnahme die Wertigkeit der Sicherungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Die Änderung der Sicherungsmaßnahme ist im von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichem digitalen System oder in den Aufzeichnungen über manuell erstellte Sicherungspläne zu dokumentieren.

**Unterschriften-
zeile**

**Ändern von Si-
cherungsmaß-
nahmen**

08 Überwachung der Sicherungsmaßnahmen

- (1) Die BzS muss sich in Stichprobenkontrollen von der Wirksamkeit der Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen (§6 (1) der DGUV Vorschrift 78) überzeugen. Zudem muss die mit der Überwachung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Person die Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten unter Selbstsicherung im Einzelfall – also anlassbezogen bzw. nach entsprechendem Hinweis – überwachen.

Die mit der Überwachung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Person muss über die notwendigen Sachkenntnisse in der Sicherung von Arbeitsstellen im Gleisbereich und die Umsetzung der Sicherungsmaßnahmen verfügen. Sie muss nicht die Funktion Sicherungsüberwacher haben.

Bei Arbeiten im Auftrag von DB Station & Service die gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 durchgeführt werden, ist die Überwachung der Sicherungsmaßnahme grundsätzlich auf DB Station & Service zu übertragen. Abweichungen davon sind DB Station & Service durch die BzS bekannt zu geben. Zur Übertragung ist eine Leistungsvereinbarung abzuschließen, in der die

**Überwachung
der Sicherungs-
maßnahmen bei
Arbeiten gemäß
§ 6 (1) DGUV
Vorschrift 78**

Anhang	132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11
	Seite 23 von 24

Rahmenbedingungen (Inhalt, Umfang, Qualifikation) für die Überwachung der Sicherungsmaßnahmen geregelt werden.

- (2) Bei einer anlassbezogenen bzw. einer nach entsprechendem Hinweis notwendigen Überwachung der Sicherungsmaßnahme dokumentiert die beauftragte Person die Durchführung der Überwachung. Die Dokumentation muss Datum und Uhrzeit der Überwachung sowie die Art der Überwachung enthalten.
- (3) Stellt die überwachende Person Mängel während ihrer Prüfung fest, hat sie die Mängel und die Maßnahmen zur Beseitigung zu dokumentieren.

Dokumentation der Aufgaben

Festgestellte Mängel

09 Selbstsicherer und die bis zu zwei weiteren unter Selbstsicherung arbeitenden Beschäftigten

- (1) Die im Abschnitt 2 durch die BzS festgelegte Sicherungsmaßnahme ist durch die im Abschnitt 3 mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Person durchzuführen. Diese ist für die Durchführung der Sicherungsmaßnahme verantwortlich.

Allgemeine Hinweise

Vor und während der Durchführung der Sicherungsmaßnahme achtet sie ständig auf die Wirksamkeit der durchgeführten Sicherungsmaßnahmen.

Im Grundverständnis beruht die Selbstsicherung darauf, dass alle beteiligten Personen auf die Einhaltung der festgelegten Sicherungsmaßnahmen wechselseitig achten.

- (2) Alle drei Beschäftigten sind in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse sowie in die Sicherungsmaßnahmen und die sich daraus ergebenden Verhaltensweisen durch die das jeweilige Unternehmen leitende Person einzuweisen.

Einweisung

- (3) Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die festgelegten Sicherungsmaßnahmen umgesetzt sind.

Beginn der Arbeiten

- (4) Für das Arbeits- und Nachbargleis gilt beim Einsatz einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten, dass die mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme beauftragten Person bei folgenden Sicherungsmaßnahmen mitarbeiten darf:

Mitarbeit der für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen beauftragten Person

- Sperrung der Gleise ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung
- Einsatz der signalabhängigen Arbeitsstellen-Sicherungsanlage AKA L90

Anhang	132.0118A03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11
	Seite 24 von 24

- Verfahren „Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke“

Die mit der Durchführung der Sicherung beauftragte Person darf nicht mitarbeiten, wenn sie für das Arbeits- und/oder Nachbargleis die Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen oder die Anzeichen der Annäherung von Fahrten sicher und rechtzeitig deuten muss.

- (5) Die mit der Durchführung der Sicherung beauftragte Person prüft die Wirksamkeit der durch die BzS festgelegten Sicherungsmaßnahmen. Sollten die Sicherungsmaßnahmen nicht mehr wirksam sein bzw. werden oder nicht mehr durchgeführt werden können, sind die Arbeiten einzustellen.

Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen

Wird von den Beschäftigten die Unwirksamkeit der durchgeführten Sicherungsmaßnahme festgestellt, werden die Arbeiten durch diese eingestellt und das/die ausführenden Unternehme(n) durch die mit der Durchführung der Sicherung beauftragten Person über die Einstellung der Arbeiten und deren Grund informiert.

Das ausführende Unternehmen, bei dem die mit der Sicherung der bis zu zwei weiteren Beschäftigten beauftragte Person beschäftigt ist, informiert die BzS. Die von der BzS neu festgelegte Sicherungsmaßnahme wird, an die mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Person von ihr übermittelt. Die mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Person dokumentiert die Änderung im Originalsicherungsplan. Aus der Dokumentation muss erkennbar sein:

- Einweisung und Zustimmung zur Änderung durch jeweils eine mit Unternehmernaufgaben betraute Person aller beteiligten Unternehmen (Unternehmen stellen die Verfügbarkeit sicher)
- Datum und Uhrzeit der Anpassung / Änderung
- Name des Mitarbeiters/der Mitarbeiterin der BzS
- Neue festgelegte Sicherungsmaßnahme
- Unterschrift der mit der Durchführung der Sicherung beauftragten Person

Vor erneutem Beginn der Arbeiten sind die bis zu zwei weiteren Beschäftigten in die neu festgelegten Sicherungsmaßnahmen einzuweisen. Dies ist im Sicherungsplan zu dokumentieren (mit Unterschrift).

Die neu festgelegte Sicherungsmaßnahme ist unmittelbar auf ihre Wirksamkeit zu prüfen.



Anhang	132.0118A04 Erstellung der Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13
	Seite 1 von 19

Inhaltsverzeichnis

01	Allgemeine Hinweise zur Erstellung des Sicherungsplanes	1
02	Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen	2
03	Dauersicherungspläne	4
04	Verantwortlichkeiten für die einzelnen Abschnitte im Sicherungsplan	5
05	Verantwortlichkeiten des Arbeiten ausführenden Unternehmens	5
06	Aufgaben des ausführenden Unternehmens	6
07	Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle	10
08	Überwachung der Sicherungsmaßnahmen	16
09	Bahnsteigpflege und die bis zu zwei weiteren unter Selbstsicherung arbeitenden Beschäftigten	16
10	Besonderheiten im Sicherungsplan 132.0118V13 (nur für DB Station und Service).....	18

01 Allgemeine Hinweise zur Erstellung des Sicherungsplanes

- (1) Die Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13 werden für Bahnsteigpflegearbeiten, die gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i.V. mit Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 und Anhang 01 Abschnitt 9 der RRil 132.0118 durchgeführt werden, verwendet.

Verwendungszweck

Bahnsteigpflegearbeiten umfassen alle Tätigkeiten der Reinigung, des Winterdienstes und der Beseitigung unerwünschten Aufwuchses auf Verkehrsflächen von Bahnsteigen. Arbeiten auf höhengleichen Bahnsteigzugängen und im Gleis (Gleisreinigung) gehören nicht zu den Bahnsteigpflegearbeiten.

Im Sicherungsplan 132.0118V12 und 132.0118V13 werden ausschließlich Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen festgelegt.

Rahmentrichtlinie	132.0118A04 Erstellung der Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13
	Seite 2 von 19

- | | |
|---|---|
| <p>(2) Der Sicherungsplan ist Teil der Sicherungsanweisung (vgl. DA zu § 4 Absatz 1 DGUV Vorschrift 78). Sein Inhalt bestimmt sich nach dem vorhandenen Gefährdungspotenzial.</p> | Sicherungsanweisung |
| <p>(3) Der Sicherungsplan muss insbesondere erkennen lassen, welche</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maßnahmen zum Schutz vor Fahrten im Nachbargleis - soweit erforderlich - und ▪ welche Sicherheitsräume zum Verlassen des Gleisbereiches an der Arbeitsstelle festgelegt sind. | Gefährdungen |
| <p>(4) Das ausführende Unternehmen darf Bahnsteigpflegearbeiten in Gleisbereichen nur von Personen durchführen lassen, die zur „Bahnsteigpflegekraft“ nach Ril 046.2526 ausgebildet sind, die Funktionsausbildung zum Selbstsicherer oder die Funktionsausbildung zur Sicherungsaufsicht durchlaufen haben und diese jeweils aufrechterhalten. Der Bahnbetreiber (BzS) kann davon abweichende Regelungen in Absprache mit der OE Arbeits- und Brandschutzmanagement der Zentrale DB Netz festlegen.</p> | Personale |
| <p>(5) Die Bahnsteigpflegekraft muss den Original-Sicherungsplan an der Arbeitsstelle vorhalten. Hierbei gilt der Sicherungsplan, in dem die Unterschrift der Einweisung der weiteren Beschäftigten in die Sicherungsmaßnahme dokumentiert wurde als Original.</p> <p>Die Stellen im DB-Konzern, die Dritte mit der Durchführung von Sicherungsleistungen beauftragen und die sachliche Richtigzeichnung über die erbrachten Leistungen vornehmen, müssen Sicherungspläne als rechnungsbegründende Unterlagen nach Ablauf ihrer Gültigkeit gemäß Handels- und Steuerrecht aufzubewahren. Alle anderen Sicherungspläne sind mindestens bis zum Ende des nächsten Kalenderhalbjahres aufzubewahren.</p> | Aufbewahren des Sicherungsplanes |

02 Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen

- | | |
|--|------------------|
| <p>(1) Vor Beginn und während der Durchführung der Sicherungsmaßnahmen ist durch die für die Sicherung verantwortliche Person zu prüfen, ob die Sicherungsmaßnahmen noch dem vorhandenem Gefährdungspotenzial entsprechen. Erforderlichenfalls muss eine Anpassung / Änderung der Sicherungsmaßnahmen erfolgen.</p> <p>Eine Anpassung der Sicherungsmaßnahme erfolgt vor Ort. Eine Beteiligung der BzS ist i.d.R. nicht erforderlich.</p> <p>Eine Änderung der Sicherungsmaßnahme ist nur unter der Beteiligung der BzS möglich.</p> | Allgemein |
|--|------------------|

- (2) Eine Anpassung / Änderung der Sicherungsmaßnahmen ist im Originalsicherungsplan durch die für die Sicherung verantwortliche Person zu dokumentieren. Aus der Dokumentation muss die Mitwirkung des ausführenden Unternehmens und ggf. die Abstimmung mit der BzS zu erkennen sein. Der Eintrag ist mit dem Namen, Datum und Uhrzeit sowie der Unterschrift der für die Sicherung verantwortlichen Person zu kennzeichnen.

Dokumentation

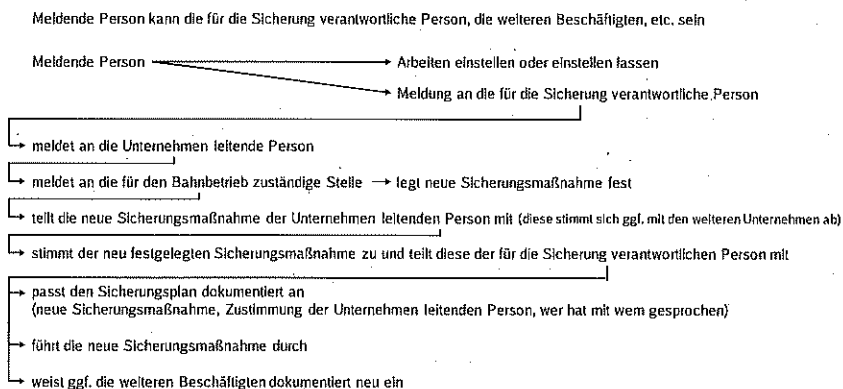
- (3) Da die Verkehrssicherungspflicht bei der BzS liegt darf auch nur diese die Sicherungsmaßnahmen ändern.

Festlegung anderer Sicherungsmaßnahmen

Die Bahnsteigpflegekraft informiert ihre Unternehmen leitende Person, wenn sie die festgelegte Sicherungsmaßnahme nicht durchführen kann. Die Unternehmen leitende Person informiert die BzS. Diese legt eine neue Sicherungsmaßnahme fest. Die Unternehmen leitende Person stimmt der Sicherungsmaßnahme zu und informiert ihre Bahnsteigpflegekraft. Diese passt den Sicherungsplan an und dokumentiert die Änderung.

Bei der Festlegung einer anderen Sicherungsmaßnahme hat die BzS die Wertigkeit der Sicherungsmaßnahmen analog des RIMINI Verfahrens zu beachten.

- (4) Die Sicherungsmaßnahmen sind nach folgender Ablaufübersicht zu ändern:

Ablauf der Änderung

- (5) Eine maximal dreimalige Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Sicherungsplänen ist nur für in Kraft befindliche Sicherungspläne auf begründeten Antrag durch das ausführende Unternehmen an die BzS möglich. Die BzS prüft die Angaben im Sicherungsplan auf Gültigkeit. Insbesondere sind folgende Angaben zu prüfen

Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Sicherungsplanes

- der Vordruck ist noch gültig
- die Beteiligten sind identisch geblieben (ausführendes Unternehmen, Sicherungsüberwachung)
- die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse haben sich nicht verändert

Rahmenrichtlinie	132.0118A04 Erstellung der Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13
	Seite 4 von 19

- die Sicherungsmaßnahmen können weiterhin durchgeführt werden

Die BzS holt die Unterschriften der Beteiligten (ausführendes Unternehmen, Sicherungsüberwachung) ein.

Die Dokumentation der Verlängerung kann auf dem Vordruck „Dokumentation zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Sicherungsplans“ (132.0118V18) vorgenommen werden. Dieser Vordruck kann zum Sicherungsplan hinzugefügt werden.

Außerhalb der Geschäftszeiten der BzS erfolgt eine dringende und sofort durchzuführende Verlängerung eines Sicherungsplanes gemäß der zuvor beschriebenen Anpassung von Sicherungsmaßnahmen.

Außer Kraft befindliche Sicherungspläne dürfen nicht mehr verlängert und dadurch in Kraft gesetzt werden.

03 Dauersicherungspläne

- (1) Dauersicherungspläne sind Sicherungspläne, die für regelmäßig wiederkehrende Arbeiten für einen festgelegten Gültigkeitszeitraum gelten und unter gleichbleibenden Rahmenbedingungen mehrmals genutzt werden können. Die Gültigkeit dieser Sicherungspläne ist auf einen Fahrplanabschnitt begrenzt (Dauersicherungsplan).

Gleichbleibende Rahmenbedingungen bedeutet, dass die örtlichen und betrieblichen Bedingungen an der jeweiligen Arbeitsstelle unverändert sind.

- (2) Vor Arbeitsbeginn muss zwingend durch die mit der Sicherung beauftragten Person geprüft werden, ob die festgelegte Sicherungsmaßnahme durchführbar ist. Ist dies nicht der Fall muss die Sicherungsmaßnahme angepasst werden.

- (3) Für Dauersicherungspläne nach Vordrucken 132.0118V12 und 132.0118V13 darf beim Einsatz von Maschinen ausschließlich die Sicherungsmaßnahme „Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt)“ angewendet werden. Dies trifft auch zu, wenn die Arbeiten ausschließlich durch eine einzeln arbeitende Person (Alleinarbeiter) die sich selbst sichert durchgeführt werden

- (4) Müssen Dauersicherungspläne angepasst / geändert werden, erfolgt die Anpassung gemäß den Regelungen im Abschnitt 2.

Begriff

Prüfung vor Arbeitsbeginn

Sicherungsmaßnahmen

Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen

Rahmenrichtlinie	132.0118A04 Erstellung der Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13
	Seite 5 von 19

04 Verantwortlichkeiten für die einzelnen Abschnitte im Sicherungsplan

Abschnitt/Anhang des Sicherungsplanes	Wer	Hinweise
Abschnitt 1 Angaben des ausführenden Unternehmens zur Arbeitsstelle	Für jede Arbeitsstelle reicht jedes Unternehmen einen Abschnitt 1 ein oder die Unternehmen reichen einen gemeinsam unterschriebenen Abschnitt 1 ein.	Nähere Angaben zur Erstellung sind im Abschnitt 5 dieses Anhangs enthalten
Abschnitt 2 Vorgaben und Angaben der BzS	Der Abschnitt 2 wird vom Mitarbeiter der BzS erstellt.	Nähere Angaben zur Erstellung sind im Abschnitt 6 dieses Anhangs enthalten
Abschnitt 3 Entscheidung des ausführenden Unternehmens	Im Abschnitt 3 entscheidet jede der ausführenden Unternehmen leitende Person, ob die Arbeiten aus dem Abschnitt 1 unter den durch die BzS festgelegten Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden.	Nähere Angaben zur Erstellung beinhaltet der Abschnitt 4 dieses Anhangs

Übersicht der Verantwortlichkeiten

05 Verantwortlichkeiten des Arbeiten ausführenden Unternehmen

- (1) Die das Unternehmen leitende Person führt eine Gefährdungsanalyse durch und zeigen auf Grund der Ergebnisse die Art und den Umfang der Arbeiten detailliert bei der BzS an. Dabei sind nicht nur die Arbeiten im Gleisbereich zu berücksichtigen, sondern auch die Arbeiten, bei denen die Unternehmen leitende Person ein

Gefährdungsanalyse

Rahmenrichtlinie	132.0118A04 Erstellung der Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13
	Seite 6 von 19

unbeabsichtigtes Hineingeraten in den Gleisbereich nicht sicher ausschließen kann.

- (2) Der Abschnitt 1 zum Sicherungsplan ist vom bzw. von den ausführenden Unternehmen, unter Berücksichtigung

Aufgaben des beteiligten Unternehmens

- aller für den Sicherungsplan relevanten Tätigkeiten,
- der Anzahl der Beschäftigten sowie
- der Voraussetzungen gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i.V. mit DGUV Regel 101-024 und Anhang 01 Abschnitt 9 der RRil 132.0118

zu erstellen.

Die bis zu drei Unternehmen können auch einen gemeinsamen Abschnitt 1 erstellen, der dann von jedem Unternehmen zu unterschreiben ist.

06 Aufgaben des ausführenden Unternehmens

- (1) In diesem Abschnitt wird zu jedem Punkt des Abschnittes 1 erläutert, welche Angaben durch das ausführende Unternehmen erforderlich sind. Im Weiteren werden die weiteren Aufgaben des ausführenden Unternehmens erläutert.

Allgemeine Hinweise

Die Hinweise gelten für die Erstellung des Abschnittes 1 in schriftlicher oder digitaler Form.

Für jeden Bahnsteig ist ein auf die Örtlichkeit bezogener Sicherungsplan erforderlich.

- (2) Die Felder „In Kraft“ und „Außer Kraft“ sowie die Sicherungsplannummer im Kopf des Sicherungsplans wird nur von der BzS erstellt.

Kopf des Sicherungsplans

Die Durchführung der Arbeiten ist nur in diesem Gültigkeitszeitraum und unter Beachtung der angeordneten und umgesetzten Sicherungsmaßnahme erlaubt.

Bei Dauersicherungsplänen ist die Anwendung des Sicherungsplanes an diesem Tag durch eigene Aufschreibungen zu dokumentieren. Die Dokumentation kann auch in einer Kopie des Dauersicherungsplanes erfolgen. Dazu sind folgende Angaben erforderlich:

- Datum und Uhrzeit der Arbeitsdurchführung
- Name und Unterschrift der sichernden Person
- Name und Unterschrift der bis zu zwei weiteren Beschäftigten zur Dokumentation von deren Einweisung in die örtlichen und

betrieblichen Verhältnisse sowie die Sicherungsmaßnahmen. Durch die Unterschrift wird auch bestätigt, dass die geforderte Eignung erfüllt wird.

- (3) In diesem Abschnitt hat das einreichende Unternehmen den kompletten Firmennamen, die komplette Anschrift sowie die E-Mail-Adresse in Druckbuchstaben oder mit einem deutlich lesbaren Firmenstempel einzutragen. Außerdem hat das jeweilige Unternehmen die Anzahl der an den Arbeiten beteiligten Beschäftigten anzugeben. Damit die BzS eine für alle Unternehmen passende Sicherungsmaßnahme festlegen kann, sind von jedem an den Arbeiten beteiligten Unternehmen die weiteren an den Arbeiten beteiligten Unternehmen mit der jeweiligen Anzahl der Beschäftigten anzugeben.

**Abschnitt 1.1
Ausführendes
Unternehmen**

Wird von den bis zu drei beteiligten Unternehmen ein gemeinsamer Vordruck verwendet ist dies für die BzS anhand der Unterschriften erkennbar.

Bei der Nutzung des von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichen digitalen System ist die Eintragung der Unternehmensadresse nicht mehr notwendig, da in der Anmeldung zum System die Daten bereits im System vorhanden sind und durch die Zugangsrechte automatisch auf die hinterlegten Daten zurückgegriffen wird.

Jedes ausführende Unternehmen hat für jeden Bahnhof/Haltepunkt mindestens je einen Sicherungsplan einzureichen.

- (4) Im Freitextfeld sind alle durchzuführenden Arbeiten möglichst genau zu beschreiben.

**Abschnitt 1.2
Art der Arbeiten**

Dies ermöglicht der BzS die passgenaue Auswahl der erforderlichen Sicherungsmaßnahme. Dabei dürfen nur im allgemeinen Sprachgebrauch übliche Abkürzungen verwendet werden.

- (5) Die Lage der Arbeitsstelle wird durch die Bezeichnung der Betriebsstelle (Bahnhof mit betrieblicher Bezeichnung des betroffenen Gleises) bzw. bei Bahnsteigen auf der freien Strecke (Haltepunkt) die betriebliche Bezeichnung des Streckengleises (Gleis von ... nach ...) angegeben.

**Abschnitt 1.3
Lage der Arbeitsstelle**

Im Weiteren hat das ausführende Unternehmen die Anzahl und Art der zum Einsatz kommenden Maschinen und Geräte anzugeben.

- (6) Es sind die genauen Zeiten der Arbeitsdurchführung anzugeben. Bei durchgehenden Arbeitsstellen ist die Arbeitszeit mit (Datum, Uhrzeit) bis (Datum, Uhrzeit) anzugeben.

**Abschnitt 1.4
Dauer der Arbeiten**

Wird innerhalb einer längeren Arbeitsstelle nicht durchgehend gearbeitet, so sind die täglichen Arbeitszeiten aufzuführen.

Dauersicherungspläne

Bei Arbeiten, die über einen längeren Zeitraum ausgeführt werden sollen, sind

- der Zeitraum in dem die Arbeiten geplant sind,
- die vorgesehene Anzahl der Arbeitstage,
- die Arbeitsintervalle und
- die jeweilige tägliche Arbeitsdauer

anzugeben (z.B. Arbeiten in der Zeit vom 01.01. bis 12.12. an insgesamt 50 Tagen, wöchentlich je ein Tag mit jeweils 45 Minuten). Die trifft nicht für Dauersicherungspläne zum Winterdienst zu.

- (7) Die das Unternehmen leitende Person bestätigt mit ihrer Unterschrift, dass
- die Art der Arbeit den Vorschriften des § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i. V. mit Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 entspricht und
 - die Auswahl der/des Beschäftigten unter Berücksichtigung der Voraussetzungen nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i. V. mit Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 sowie der RRil 132.0118A01 Abschnitt 9 erfolgt.

Bestätigung der Einhaltung der zugehörigen Regelwerke

Im Weiteren muss sie angeben, ob die Arbeiten durch eine Gruppe von bis zu drei Beschäftigten oder einer besonders unterwiesenen einzeln arbeitenden Person durchgeführt werden.

Bei der Auswahl „besonders unterwiesene, einzeln arbeitenden Person“ sind weitere Angaben zur Art der Arbeit erforderlich. Diese Angabe wird bei der Auswahl der Sicherungsmaßnahme durch die BzS berücksichtigt.

Wird ein Abschnitt 1 von mehreren Unternehmen in deren Abstimmung eingereicht, müssen alle Unternehmen die Angaben im Abschnitt 1 mit ihrer Unterschrift bestätigen.

- (8) Im von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichem digitalen System bekommt das Unternehmen nach der Erstellung des Abschnitts 2 (Festlegung der Sicherungsmaßnahme durch die BzS) den Sicherheitsplan mit der festgelegten Sicherungsmaßnahme zurück. Die Unternehmen leitende Person prüft die festgelegten Sicherungsmaßnahmen und stimmt im Abschnitt 3 der Durchführung der Arbeiten unter der festgelegten Sicherungsmaßnahme zu.

Zustimmung zur Sicherungsmaßnahme

Dies gilt auch, wenn der Sicherheitsplan ausnahmsweise, z.B. bei Ad hoc-Maßnahmen handschriftlich erstellt wird.

Außerdem legt sie namentlich fest, welche Person sie mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme beauftragt. Sofern bei einem Dauersicherungsplan mehrere Mitarbeiter Tätigkeiten durchführen, muss eine Liste mit den Namen der für die Sicherung verantwortlichen Personen als Anlage an den Sicherungsplan anfügen. Die Liste muss einen Gültigkeitszeitraum haben, der nicht über die Dauer des Sicherungsplanes hinausreicht. Außerdem ist die Unterschrift der Unternehmen leitenden Person erforderlich.

Wird ein Abschnitt 1 von mehreren Unternehmen in deren Abstimmung eingereicht, müssen alle Unternehmen die Zustimmung zur Arbeitsdurchführung unter den von der BzS festgelegten Sicherungsmaßnahme im Abschnitt 3 mit ihrer Unterschrift bestätigen.

- (9) Vor Beginn der Arbeiten hat sich das ausführende Unternehmen durch die BzS in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse dokumentiert einweisen zu lassen.

Einweisung vor Beginn der Arbeiten

Das eingewiesene Unternehmen weist die bis zu drei Personen in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse ein. Hierbei sind die Wege zur und von der Arbeitsstelle, das einzuhaltende Verhalten der Beschäftigten bei Fahrten im Gefahrenraum sowie die Lage des Sicherheitsraumes zu benennen.

- (10) In Gleisbereichen dürfen nur dann

- Maschinen zur Ausführung von Bahnsteigpflegearbeiten eingesetzt werden und/oder
- Geräte und Materialien abgelegt werden,

Einsatz von Maschinen und Ablegen von Geräten

wenn die BzS dafür die Sicherungsmaßnahme „Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung“ angeordnet hat und die Sicherungsmaßnahme durchgeführt ist.

- (11) Wenn die festgelegte Sicherungsmaßnahme nicht mehr dem tatsächlich vorhandenem Gefährdungspotenzial vor Ort entspricht muss die Sicherungsmaßnahme angepasst / geändert werden. Der Ablauf ist dem Abschnitt 2 zu entnehmen.

Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen

Stellt die mit der Sicherung beauftragten Person fest, dass die festgelegte Sicherungsmaßnahme nicht mehr wirkt, hat sie sofort die Arbeiten einzustellen und informiert ihre Unternehmen leitende Person. Die das Unternehmen leitende Person informiert die BzS. Diese legt eine neue Sicherungsmaßnahme fest. Die das Unternehmen leitende Person stimmt der Sicherungsmaßnahme zu und informiert ihre mit der Sicherung beauftragten Person. Diese passt den Sicherungsplan an und dokumentiert die Änderung.

Rahmenrichtlinie	132.0118A04 Erstellung der Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13
	Seite 10 von 19

Sind mehrere Unternehmen beteiligt müssen alle Unternehmen zustimmen. Die Aufgabe die Zustimmung einzuholen obliegt der mit der Sicherung beauftragten Person.

07 Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

- (1) Der Abschnitt 1 ist vom ausführenden Unternehmen mittels des von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichem digitalen Systems einzureichen. In Ausnahmefällen kann die BzS eine schriftliche Einreichung eines Sicherungsplanes zustimmen. Dies wäre z.B. bei Ad hoc Maßnahmen, die die Nutzung des von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichem digitalen Systems aufgrund der Kurzfristigkeit unmöglich machen, möglich. Handschriftlich eingereichte Pläne sind von der BzS im Nachgang im System zu erfassen.
- (2) Nach Eingang des Abschnitt 1 prüft die BzS die Inhalte auf Vollständigkeit und auf Verständlichkeit. Weist der Abschnitt 1 Mängel auf, entscheidet die BzS ob sie den Sicherungsplan zurückweist und auf Abstellung der Mängel hinwirkt oder ob sie den Sicherungsplan trotzdem annimmt und die Mängel in Abstimmung mit dem ausführenden Unternehmen dokumentiert selbst abändert.
- (3) Die BzS prüft, ob der Abschnitt 1 zeitgerecht eingereicht wurde. Bei nicht zeitgerechter Einreichung muss die BzS entscheiden, ob die verkürzte Vorlage zumutbar ist oder ob die Arbeitsdurchführung verschoben werden muss.
- (4) Die BzS erstellt den Abschnitt 2 und legt die Sicherungsmaßnahme zur Abwendung der Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen fest. Dabei hat sie die Regelungen der DGUV Vorschrift 78 i.V. mit der DGUV Regel 101-024 und der RRil 132.0118 sowie die operativen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Zur Erstellung des Abschnittes 2 nutzt die BzS das durch die DB Netz AG eingeführte bundeseinheitliche digitale System.
- (5) Sicherungsplannummer und die Felder „In Kraft ab“ und „Außer Kraft ab“ werden nur von der BzS ausgefüllt. Bei der Nutzung des von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichem digitalen Systems wird die Sicherungsplannummer automatisch vorgegeben.

Handschriftlich erstellte Sicherungspläne sind im Nachgang im von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichem digitalen System gemäß Handbuch zu erfassen.

Form der Einreichung des Sicherungsplanes

Abschnitt 1

Zeitpunkt der Einreichung des Abschnittes 1

**Erstellung des Abschnittes 2
Allgemeine Hinweise**

Kopf des Sicherungsplanes

Die Erfassung ist in der Dokumentation der Nummernvergabe für manuell erstellte Sicherungspläne zu dokumentieren. Eine digitale Dokumentation ist zulässig.

- (6) Die BzS legt aufgrund der Angaben des ausführenden Unternehmens und soweit aufgrund des Gefährdungspotenzials erforderlich die Sicherungsmaßnahmen für das Arbeitsgleis fest.

Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Arbeitsgleis

Die Gültigkeit des Sicherungsplanes muss mindestens mit der Dauer der Arbeiten übereinstimmen. Diese darf jedoch auch über die vom Unternehmen angegebene Arbeitszeit hinausgehen (Vor- und Nachlauf), um etwaige kurzzeitige Verzögerungen aufzufangen.

- (7) In der Spalte 1 wird die genaue Lage der Arbeitsstelle(n) eingetragen.

Spalte 1

- (8) In der Spalte 2 wird die Höchstgeschwindigkeit im Bereich des Bahnsteiges eingetragen. Aus dieser Geschwindigkeit bemisst sich der Gleisbereich ab Bahnsteigkante, der in den Spalten 3a bis 3d anzukreuzen ist.

Spalten 2 und 3

- (9) Die Auflistung der Sicherungsmaßnahmen (von links nach rechts) entspricht ihrer Wertigkeit. Die Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung der Gefährdungen für die Beschäftigten durch bewegte Schienenfahrzeuge werden analog des RIMINI-Verfahren (Verfahren zur risikominimalen Sicherung von Arbeitsstellen der DB Netz AG) festgelegt. Die höchstwertigste Sicherungsmaßnahme steht links. Die rechts nachfolgende Sicherungsmaßnahme darf nur ausgewählt werden, wenn es für die höherwertigere Sicherungsmaßnahme ein Grund zum Ausschluss vorliegt.

Auswahl der Sicherungsmaßnahme

- (10) In der nachfolgenden Tabelle werden die möglichen Sicherungsmaßnahmen erläutert und soweit Anhänge zu den Sicherungsmaßnahmen bestehen diesen zugeordnet.

Sicherungsmaßnahmen im Arbeitsgleis

<u>Sicherungsmaßnahme</u>	<u>Kurzerläuterung und Fundstelle im Anhang</u>
Sperrung des Arbeitsgleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (Uv-Sperrung)	Diese Sicherungsmaßnahme wird angewendet, wenn das Arbeitsgleis gesperrt ist und keine Fahrten mehr stattfinden. Werden zur Bahnsteigreinigung oder zum Winterdienst Maschinen eingesetzt muss die Sicherungsmaßnahme Uv-Sperrung angeordnet werden. siehe Anhang 06

<p>Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke Fahrten nur aus Richtung</p>	<p>Das Sicherungsverfahren darf nur auf der freien Strecke angewendet werden.</p> <p>Das schützende Signal muss mindestens im Abstand der Annäherungsstrecke stehen.</p> <p>Die Annäherungsstrecke ist anhand der Anhänge 4.1, 4.2 und 4.3 (Tabellen für Annäherungsstrecken) der DGUV Regel 101-024 durch die BzS festzulegen. siehe Anhang 09</p>
<p>Die Anzeichen der Annäherung von Fahrten werden sicher und rechtzeitig gedeutet (gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h)</p> <p>Art der Anzeichen:</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrten nur aus Richtung (Muss-Angabe, wenn sich eine einzeln arbeitende Person selbst sichert)</p>	<p>Dieses Sicherungsverfahren darf nur bei Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h angewendet werden.</p> <p>Bei einzeln arbeitenden Personen, die sich selbst sichern ist durch die BzS festzulegen aus welcher Richtung Fahrten erfolgen. Fahrten aus der Gegenrichtung sind auszuschließen. Zur Anwendung dieses Sicherungsverfahrens bei einzeln arbeitenden Personen muss im Abschnitt 1 durch das Unternehmen zusätzlich das Feld</p> <p><i>Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine einfache, wenig Ablenkende, also unkomplizierte, eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und jederzeit unterbrechbare Tätigkeit.</i></p> <p>angekreuzt sein.</p> <p>Das von der BzS ausgewählte Zeichen muss eindeutig und sicher gedeutet werden können. Anzeichen ist die Auswertung des Schließvorganges eines Bahnüberganges, wenn dieser von einer Fahrt (zugbewirkt) eingeschaltet wird. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die</p>

	<p>Einschaltung mindestens im Abstand der Annäherungsstrecke liegen muss. Die Arbeiten müssen in deren unmittelbarer Nähe stattfinden.</p> <p>Nicht geeignet sind dagegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schrankenanlagen, die von einem Schrankenwärter bedient werden, da der Zeitpunkt des Schließvorganges unterschiedlich ist ▪ Auswertung von Signalen, da die Lichtsignale von hinten nicht erkennbar sind. An Formsignalen besteht die Möglichkeit eines zusätzlichen Lichtsignales mit der Erlaubnis an dem Signal vorbei zu fahren. Im Weiteren können Fahrten bereits am davorliegenden Hauptsignal einen Auftrag zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal erhalten haben. ▪ Auswertung von Weichen und Weichensignalen, da eine Fahrt ohne Umstellung der Weichen erfolgen kann.
<p>Die Fahrten werden am Beginn der Annäherungsstrecke bei einer Sicherheitsfrist von mindestens 20 s, die eine Räumzeit von höchstens 5 s einschließt, sicher erkannt</p> <p>(gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h)</p> <p>Länge der Annäherungsstrecke: m</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrten nur aus Richtung (Muss-Angabe, wenn sich eine einzeln arbeitende Person selbst sichert)</p>	<p>Dieses Sicherungsverfahren darf nur bei Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h angewendet werden.</p> <p>Bei einzeln arbeitenden Personen, die sich selbst sichern ist durch die BzS festzulegen aus welcher Richtung Fahrten erfolgen. Fahrten aus der Gegenrichtung sind auszuschließen. Zur Anwendung dieses Sicherungsverfahrens bei einzeln arbeitenden Personen muss im Abschnitt 1 durch das Unternehmen zusätzlich das Feld</p> <p><i>Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine einfache, wenig</i></p>

Rahmenrichtlinie	132.0118A04 Erstellung der Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13
	Seite 14 von 19

	<p><i>Ablenkende, also unkomplizierte, eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und jederzeit unterbrechbare Tätigkeit.</i></p> <p>angekreuzt sein.</p> <p>Die Annäherungsstrecke ist anhand der Anhänge 4.1, 4.2 und 4.3 (Tabellen für Annäherungsstrecken) der DGUV Regel 101-024 durch die BzS festzulegen.</p> <p>Die BzS muss auf Grundlage der durchgeführten Gefährdungsanalyse entscheiden, ob im Einzelfall die Sicherheitsfrist von mindestens 20 Sekunden (Regelfall) auf mindestens 10 Sekunden reduziert wird. Kriterien hierfür sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Arbeitsstelle befindet sich an der Peripherie des Gleisbereiches auf einem Bahnsteig, ▪ der Gleisbereich kann zügig verlassen und der Sicherheitsraum unmittelbar erreicht werden und ▪ beim Einsatz von besonders unterwiesenen, einzeln arbeitenden Personen sind Fahrten nur aus einer Richtung zugelassen. <p>Die Räumzeit beträgt in jedem Fall höchstens 5 Sekunden.</p>
--	--

Werden alle Sicherungsmaßnahmen ausgeschlossen, muss die BzS in Absprache mit dem Unternehmen die Rahmenbedingungen (Arbeitsablauf und betriebliche Maßnahmen) so ändern, dass eine Sicherungsmaßnahme angewendet werden kann.

- (11) Die BzS hat den zuständigen Fahrdienstleiter zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen mit betrieblich erforderlichen Meldungen anzugeben.

Sollten mehrere Fahrdienstleiter für die einzelnen Gleise zuständig sein, dann sind alle Fahrdienstleiter mit dem jeweiligen Zuständigkeitsbereich anzugeben.

**Zuständiger
Fahrdienstleiter**

- (12) Die BzS muss sich in Stichprobenkontrollen von der Wirksamkeit der Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen (§6 (1) der DGUV Vorschrift 78) überzeugen. Zusätzlich muss die mit der Überwachung der Sicherungsmaßnahmen beauftragte Person die Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten unter Selbstsicherung im Einzelfall – also anlassbezogen bzw. nach entsprechendem Hinweis – überwachen.

**Überwachung
der Sicherungs-
maßnahmen**

Die mit der Überwachung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Person muss über die notwendigen Sachkenntnisse in der Sicherung von Arbeitsstellen im Gleisbereich und die Umsetzung der Sicherungsmaßnahmen verfügen. Sie muss nicht die Funktion Sicherungsüberwacher haben.

Die BzS legt fest, wer anlassbezogene oder nach entsprechendem Hinweis erforderliche Überwachungen der Sicherungsmaßnahmen im Einzelfall wahrnimmt.

Bei Arbeiten im Auftrag von DB Station & Service die gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 durchgeführt werden, ist die Überwachung der Sicherungsmaßnahme grundsätzlich auf DB Station & Service zu übertragen. Abweichungen davon sind DB Station & Service durch die BzS bekannt zu geben. Zur Übertragung ist eine Leistungsvereinbarung abzuschließen, in der die Rahmenbedingungen (Inhalt, Umfang, Qualifikation) für die Überwachung der Sicherungsmaßnahmen geregelt werden.

- (13) Das obere Unterschriftenfeld ist nur erforderlich, wenn der Abschnitt 2 nicht von der BzS, sondern in deren Auftrag erstellt wurde. Der Ersteller bestätigt, dass seine Angaben sachlich richtig sind.

**Unterschriften-
zeile**

Im unteren Unterschriftenfeld unterschreibt verantwortlich der Mitarbeiter der BzS für die Richtigkeit der Angaben im Abschnitt 2. Wurde der Abschnitt 2 von einer Person außerhalb der BzS erstellt (Unterschrift oberes Feld) prüft der Mitarbeiter der BzS, die Angaben und Festlegungen auf Einhaltung der geltenden Regelwerke.

- (14) Die Aufgaben der BzS bei einer notwendigen Änderung der Sicherungsmaßnahmen sind im Abschnitt 2 beschrieben.

**Ändern von Si-
cherungsmaß-
nahmen**

Die BzS hat bei der Festlegung einer neuen Sicherungsmaßnahme die Wertigkeit der Sicherungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Die Änderung der Sicherungsmaßnahme ist im von der DB Netz AG eingeführten bundeseinheitlichem digitalen System oder in den Aufzeichnungen über manuell erstellte Sicherungspläne zu dokumentieren.

08 Überwachung der Sicherungsmaßnahmen

- (1) Die BzS muss sich in Stichprobenkontrollen von der Wirksamkeit der Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen (§6 (1) der DGUV Vorschrift 78) überzeugen. Zudem muss die mit der Überwachung der Sicherungsmaßnahmen beauftragte Person die Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten unter Selbstsicherung im Einzelfall – also anlassbezogen bzw. nach entsprechendem Hinweis – überwachen.

Überwachung der Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78

Die mit der Überwachung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Person muss über die notwendigen Sachkenntnisse in der Sicherung von Arbeitsstellen im Gleisbereich und die Umsetzung der Sicherungsmaßnahmen verfügen. Sie muss nicht die Funktion Sicherungsüberwacher haben.

Bei Arbeiten im Auftrag von DB Station & Service die gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 durchgeführt werden, ist die Überwachung der Sicherungsmaßnahme grundsätzlich auf DB Station & Service zu übertragen. Abweichungen davon sind DB Station & Service durch die BzS bekannt zu geben. Zur Übertragung ist eine Leistungsvereinbarung abzuschließen, in der die Rahmenbedingungen (Inhalt, Umfang, Qualifikation) für die Überwachung der Sicherungsmaßnahmen geregelt werden.

- (2) Bei einer anlassbezogenen bzw. nach entsprechendem Hinweis notwendigen Überwachung der Sicherungsmaßnahme dokumentiert die beauftragte Person die Durchführung der Überwachung. Die Dokumentation muss Datum und Uhrzeit der Überwachung sowie die Art der Überwachung enthalten.
- (3) Stellt die überwachende Person Mängel während ihrer Prüfung fest, hat sie die Mängel und die Maßnahmen zur Beseitigung zu dokumentieren.

Dokumentation der Aufgaben

Festgestellte Mängel

09 Bahnsteigpflege und die bis zu zwei weiteren unter Selbstsicherung arbeitenden Beschäftigten

- (1) Die im Abschnitt 2 durch die BzS festgelegte Sicherungsmaßnahme ist durch die im Abschnitt 3 mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme beauftragten Person durchzuführen. Diese ist für die Durchführung der Sicherungsmaßnahme verantwortlich.

Allgemeine Hinweise

Vor und während der Durchführung der Sicherungsmaßnahme achtet die mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme

beauftragte Person ständig auf die Wirksamkeit der durchgeführten Sicherungsmaßnahmen.

Im Grundverständnis beruht die Selbstsicherung darauf, dass alle beteiligten Personen auf die Einhaltung der festgelegten Sicherungsmaßnahmen wechselseitig achten.

- (2) Alle drei Beschäftigten sind in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse sowie in die Sicherungsmaßnahmen und die sich daraus ergebenden Verhaltensweisen durch die das jeweilige Unternehmen leitende Person einzuweisen.
- (3) Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die festgelegte(n) Sicherungsmaßnahme(n) umgesetzt sind.
- (4) Für das Arbeitsgleis gilt beim Einsatz einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten, dass die mit der Sicherung beauftragten Person (Bahnsteigpfleger) bei folgenden Sicherungsmaßnahmen mitarbeiten darf:
 - Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung
 - Verfahren „Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke“

Einweisung

Beginn der Arbeiten

Mitarbeit des Bahnsteigpflegers (sichern)

Die mit der Durchführung der Sicherung beauftragten Person darf nicht mitarbeiten, wenn sie für das Arbeitsgleis die Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen oder die Anzeichen der Annäherung von Fahrten sicher und rechtzeitig deuten muss.

- (5) Die mit der Durchführung der Sicherung beauftragten Person prüft die Wirksamkeit der durch die BzS festgelegten Sicherungsmaßnahme. Sollte die Sicherungsmaßnahme nicht mehr wirksam werden oder nicht mehr durchgeführt werden können sind die Arbeiten einzustellen.

Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen

Wird von den Beschäftigten die Unwirksamkeit der durchgeführten Sicherungsmaßnahme festgestellt, werden die Arbeiten eingestellt und das/die ausführenden Unternehm(en) durch die mit der Durchführung der Sicherung beauftragten Person über die Einstellung der Arbeiten und deren Grund informiert.

Die das Unternehmen leitende Person, bei der die mit der Sicherung der bis zu zwei weiteren Beschäftigten beauftragten Person beschäftigt ist, informiert die BzS. Diese legt eine neue Sicherungsmaßnahme fest. Die Unternehmen leitende Person stimmt der Sicherungsmaßnahme zu und informiert die mit der Sicherung beauftragten Person. Diese passt den Sicherungsplan an und dokumentiert die Änderung im Originalsicherungsplan.

Aus der Dokumentation muss erkennbar sein:

- Einweisung und Zustimmung zur Änderung durch jeweils eine mit Unternehmernaufgaben betraute Person aller beteiligten Unternehmen (Unternehmen stellen die Erreichbarkeit sicher)
- Datum und Uhrzeit der Anpassung
- Name der Mitarbeiterin/des Mitarbeiters der BzS
- Neue festgelegte Sicherungsmaßnahme
- Unterschrift der mit der Durchführung der Sicherung beauftragten Person

Vor erneutem Beginn der Arbeiten sind die bis zu zwei weiteren Beschäftigten in die neu festgelegten Sicherungsmaßnahmen nachweislich einzuweisen.

Die neu festgelegte Sicherungsmaßnahme ist unmittelbar auf ihre Wirksamkeit zu prüfen.

10 Besonderheiten im Sicherungsplan

132.0118V13 (nur für DB Station und Service)

- (1) Für Bahnsteigpflegearbeiten welche im Auftrag von DB Station und Service durchgeführt oder beauftragt werden, werden die Arbeiten mit dem Sicherungsplanvordruck 132.0118V13 bei der BzS angezeigt.

Vordruck

- (2) Die Arbeiten werden, auch beim Einsatz von Nachunternehmen, durch von dem durch DB Station & Service beauftragtem Generalunternehmen angezeigt.

Anzeige der Arbeiten

Bei der Anzeige der Arbeiten kreuzt das beauftragte Generalunternehmen alle drei Auswahlfelder unter „Die Arbeiten entsprechen den Voraussetzungen der Vorschriften des § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i.V. mit Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 und werden unter deren Beachtung ausgeführt durch eine:“ an, da die Arbeiten je nach Art und Arbeitsumfang durch eine unterschiedliche Anzahl an Beschäftigten durchgeführt werden.

- (3) Im Abschnitt 2 werden im Kopf die Betriebsstelle und der Gültigkeitszeitraum zusätzlich eingetragen.

Abschnitt 2

- (4) Das beauftragte Generalunternehmen trägt in die Zeile: Mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme ist beauftragt siehe Liste ein. Die zusätzliche Liste enthält alle Namen der Personen, die berechtigt sind, die Aufgabe der für die Sicherung verantwortlichen Person zu übernehmen.

Abschnitt 3

Rahmenrichtlinie	132.0118A04 Erstellung der Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13
	Seite 19 von 19

- (5) In einem unter dem Abschnitt 3 befindlichen Auszug aus dem Abschnitt 1 bestätigt das Nachunternehmen, dass die Art der Arbeit den tatsächlich durch ihn durchzuführenden Arbeiten entsprechen und die Beschäftigten über die notwendigen Voraussetzungen verfügen.

Nachunternehmen



Anhang	132.0118A05
	Seite 1 von 1

Inhaltsverzeichnis

01	Hinweis	1
----	---------------	---

01 Hinweis

Der Anhang 05 bleibt frei.

Anhang	132.0118A06 Sperren von Gleisen und Sperrfahrten
	Seite 1 von 15

Inhaltsverzeichnis

01	Allgemeines	1
02	Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten.....	3
03	Situationen, bei denen eine Sperrung des Arbeitsgleises erforderlich ist	5
04	Kriterien für die Sperrung des Nachbargleises	6
05	Durchführung von Fahrten im gesperrten Gleis oder Baugleis	12

01 Allgemeines

- (1) Die Sicherungsmaßnahme Gleissperrung ist vorrangig anzuwenden.
- (2) Dabei wird unterschieden in Gleissperrung:
 - ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt) (Uv-Sperrung)
 - zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit (es finden Fahrten statt).
- (3) Ist der Anlass für eine Gleissperrung der Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit (es finden Fahrten statt), muss die Sicherungsmaßnahme „Gleissperrung ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung“ (es finden keine Fahrten statt) immer dann zusätzlich festgelegt werden, wenn in diesem Gleis keine Fahrten mehr stattfinden sollen.

Grundsatz

Unterscheidung der Arten von Gleissperrungen

Fahrzeuge im Gleis, die sich nicht mehr bewegen

Beispiel:

Es sollen Arbeiten an Bahnanlagen stattfinden, die den Bahnbetrieb in diesem Gleis gefährden würden. Die Materialien werden mit einem Fahrzeug zur Arbeitsstelle gefahren. Aus diesem Grund wird das Gleis zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit gesperrt. Bleibt dieses Fahrzeug während der Arbeitsdurchführung stehen und bewegt sich nicht mehr, muss auf die bereits bestehende Sperrung zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit eine Gleissperrung ausschließlich

Anhang	132.0118A06 Sperren von Gleisen und Sperrfahrten
	Seite 2 von 15

zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung draufgesetzt werden. Es bestehen somit zwei Sperrgründe.

- (4) Der Technische Berechtigte muss vor und während der „Gleissper-
rung ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen
der Unfallverhütung“ sicherstellen, dass sich noch im zu sperren-
den Gleisabschnitt befindliche Fahrzeuge nicht mehr bewegen.
Vor Beantragung der „Gleissperung ausschließlich zum Schutz
von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung“ meldet der
Technisch Berechtigte der Sicherungsaufsicht, dass die im Gleis
befindlichen Fahrzeuge festgelegt sind.

**Sicherstellung,
dass sich Fahr-
zeuge im Gleis-
bereich nicht
mehr bewegen**

- (5) Eine Sperrung von Gleisen ausschließlich zum Schutz von Be-
schäftigten aus Gründen der Unfallverhütung beantragen und den
Wegfall des Anlasses dieser Sperrung dem Fahrdienstleiter (Fdl)
melden, dürfen

Uv-Berechtigter

- Personen, die berechtigt sind dem Fdl gegenüber eine Befahr-
barkeitsmeldung abzugeben,
- Sicherungsaufsichten und
- bei Arbeiten gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 die Personen,
welche die Befähigung zum Selbstsicherer, zur Sicherungsauf-
sicht, zum Sicherungsüberwacher oder zur Bahnsteigpflege-
kraft haben.

- (6) Sicherungsaufsichten dürfen Gleissperrungen nur dann direkt
beim Fahrdienstleiter beantragen, wenn kein Technisch Berechtig-
ter an den Arbeiten beteiligt ist. Sie dürfen nur Gleissperrungen
zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung
beantragen. Voraussetzung für die Beantragung einer Sperrung ist
in diesem Fall, dass das Gleis durch Arbeiten an Bahnanlagen
(z.B. Fahrbahn-, LST-, Tk- und E/M-Anlagen) und/oder durch den
Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten zu keinem Zeit-
punkt unbefahrbar ist wie, z.B.

**Sperrung bean-
tragen**

- bei Begehungen im Gleisbereich
- für Wege zur und von der Arbeit

Wenn ein Technisch Berechtigter für die Arbeiten erforderlich ist,
hat die Sicherungsaufsicht alle Gleissperrungen gemäß Siche-
rungsplan über den Technisch Berechtigten beim Fahrdienstlei-
ter zu beantragen.

Selbstsicherer beantragen die Gleissperung zum Schutz von
Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung gemäß Siche-
rungsplan direkt beim Fahrdienstleiter.

- (7) Der Uv-Berechtigte muss betriebswichtige Gespräche mit dem Fdl
z.B. im persönlichen Fernsprechkorb gemäß Vordruck
408.0203V41 dokumentieren.

Dokumentation

Anhang	132.0118A06 Sperren von Gleisen und Sperrfahrten
	Seite 3 von 15

- (8) Die Sicherungsaufsicht muss sicherstellen, dass alle Beschäftigten über die bevorstehende Aufhebung der Sperrung informiert sind und den Gleisbereich verlassen haben bzw. sich im Sicherheitsraum aufhalten bevor durch die Sicherungsaufsicht beim Fahrdienstleiter die Aufhebung der Sperrung zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung beantragt. Dazu meldet sie den Wegfall des Anlasses. Wurde die Uv-Sperrung durch eine Technische Fachkraft beim Fdl beantragt, darf auch nur diese die Aufhebung der Sperrung beim Fdl beantragen.

Aufheben der Sperrung

Wenn eine Sperrung zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit durch den Technisch Berechtigten beantragt und gemäß Sicherungsplan als Sicherungsmaßnahme festgelegt wurde, darf die Sicherungsaufsicht der Aufhebung der Gleissperrung erst zustimmen, wenn die Arbeiten eingestellt wurden und alle Beschäftigten den Gleisbereich verlassen haben bzw. sich im Sicherheitsraum aufhalten.

Ist die Sicherungsmaßnahme „Gleissperrung ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung“ festgelegt, weil gemäß Abschnitt (1) letzter Satz die Anlässe für eine Gleissperrung

- dem Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung und
- dem Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit dienen,

so müssen beide Anlässe bzw. deren Wegfall dem Fdl gemeldet werden.

02 Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten

- (1) Beim Einsatz von Baumaschinen, Fahrzeugen, Kranen und Geräten im Gleisbereich muss das Gleis (Gleisabschnitt) gesperrt werden.
- (2) Bei Arbeiten im Gleisbereich ist vom ausführenden Unternehmen u.a. der Einsatz von nicht selbstfahrenden, schienenengebundenen Handgeräten wie z.B. „Material-Rollwagen“ im Sicherungsplan anzugeben.
- (3) Wenn der Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten im Sicherungsplan angezeigt und unter Punkt 2.1 Sicherungsplan die Uv-Sperrung angeordnet ist, muss unter Punkt 2.13 zusätzlich ein Hinweis auf betriebliche Regelungen zum Verkehren der Fahrten gegeben werden wie z.B. Regelungen in der Betra oder die

Grundsatz

Angaben im Sicherungsplan

Betriebliche Regelungen

vorübergehende Aufhebung der Uv-Sperrung unter Beibehaltung der Sperrung zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit. Die Sicherungsaufsicht muss im Rahmen der Einweisung vor Arbeitsbeginn auf die Fahrt(en) hinweisen.

- (4) Beim Einsatz von Maschinen und Geräten muss das Gleis gesperrt werden, wenn eines der folgenden Kriterien zutrifft:

- Räumzeit ist größer 5 Sekunden
- zum Räumen des Gleises ist mehr als eine Person erforderlich
- das Gerät/die Maschine wird am Oberbau befestigt und beeinträchtigt den Regellichtraum
- das Gerät/die Maschine greift in den Oberbau ein

Erfordernis einer Gleissper-
rung

- (5) Ob eine Gleissperrung aus Arbeitsschutzgründen beim Einsatz von Maschinen und Geräten erforderlich ist, zeigt folgende Übersicht:

Erfordernis einer Gleissper-
rung aus Arbeitsschutz-
gründen

Maschine Gerät	Zum Räumen des Arbeits- gleises ist mehr als eine Person not- wendig	Ge- wicht (kg) bis zu ca.	Maschine oder Gerät wird während der Arbeit am Gleis ange- schlossen oder greift in den Oberbau ein	Sperrung des Arbeitsgleises notwendig
Kraftstopfer / Schwings- topfer	nein	35	ja	ja
Schraubmaschine mit Schienenrädern	ja	100	ja	ja
Handgehaltene Schraub- maschine mit Schienen- rädern	nein	25	ja	ja
Schienenbohrmaschine - nicht profolfrei - profolfrei	Ja ja	65 20	Ja ja	Ja nein *
Schwellenbohrmaschine	ja	70	ja	ja
Schleifmaschine mit Schienenrädern	ja	120	nein	ja
Winkelschleifer (handgehaltene Schleifmaschine)	nein	10	nein	nein *
Schienenentrennschleif- maschine	nein	15	ja	ja
Schienenensäge	ja	65	ja	ja
Messgeräte	nein ja **	- -	nein nein	nein * ja

Rollwagen				
- unbeladen	ja	30	nein	ja
- beladen	ja	100	nein	ja

* Gleissperrung ggf. aus anderen Gründen notwendig

** z.B. Messwagen von Vormess-Systemen

Quelle: DGUV Information 201-021, Anhang 8 „Sperren des Arbeitsgleises beim Einsatz von Handmaschinen“

03 Situationen, bei denen eine Sperrung des Arbeitsgleises erforderlich ist

(1) Das Arbeitsgleis ist stets zu sperren:

- bei Geschwindigkeiten über 200 km/h (Ausnahme: siehe Abschnitt 5.7.1 DGUV Regel 101-024)
- bei Geschwindigkeiten bis 200 km/h im Tunnel
 - ohne Nischen oder
 - ohne Sicherheitsraum oder
 - wenn Nischen nicht aufgesucht werden können.
- bei Einsatz von Fahrzeugen, Baumaschinen, Kranen und Geräten
 - beim Einsatz von Geräten gemäß Abschnitt (2)
 - wenn kein Sicherheitsraum vorhanden ist

Gründe zum Sperren von Gleisen

(2) Zudem muss das Arbeitsgleis gesperrt werden, wenn mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllt ist:

Kriterien

Parameter	Kriterien, die die Gleissperrung erfordern
Bahnbetrieb ist technisch nicht möglich	Technische Bedingungen für die Sperrung: Gleis muss gesperrt werden, um die Arbeiten ausführen zu können (z.B. Schneidarbeiten an Schienen)
Sicherheitsraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Sicherheitsraum für alle Beschäftigten vorhanden ▪ Sicherheitsraum nicht für alle Beschäftigten innerhalb der Räumzeit erreichbar (z.B. Arbeiten auf einer Brücke ohne Sicherheitsraum) ▪ Arbeitsgleis muss als Sicherheitsraum genutzt werden

Art der Werkzeuge/ Geräte	<ul style="list-style-type: none"> das Gewicht des Werkzeuges beträgt mehr als 25 kg und zum Räumen des Arbeitsgleises ist nur eine Person vorhanden (maximale Räumzeit 5 Sek.) Das Werkzeug kann von einer Person alleine nicht aus dem Gleis entfernt werden Verwendung von an der Schiene montierten Maschinen oder Werkzeugen oder von Maschinen- oder Werkzeugteilen, die in den Oberbau eingreifen
Schallpegel	Es ist nicht möglich, den Schalldruckpegel der Warnsignale an der Arbeitsstelle um mindestens 3 dB(A) über dem Geräuschpegel der Umgebung (Baumaschinen auf der Arbeitsstelle und andere Schallquellen) einzustellen.
Geschwindigkeit der Züge	Die Geschwindigkeit der Züge überschreitet die Geschwindigkeitsgrenzwerte für das Arbeiten in einem nicht gesperrten Gleis (200 km/h gemäß DGUV Vorschrift 78 § 6 (3) ff)
Zugverspätungen durch die Gleissperrung	Das Arbeitsgleis muss vorübergehend gesperrt werden, wenn die Sperrung zwischen zwei Zügen (ohne Verspätung dieser) mit Erlaubnis der Betriebszentrale möglich ist.

04 Kriterien für die Sperrung des Nachbargleises

- (1) Ein Nachbargleis muss gesperrt werden, wenn die folgenden Kriterien zutreffen. In diesem Fall sind alternative Maßnahmen nicht zulässig. Wenn das Sperren des Nachbargleises nicht möglich ist, muss die Arbeit zeitlich verschoben werden.

Kriterien

Parameter	Kriterien, die die Gleissperrung des Nachbargleises erforderlich machen
Arbeitsverfahren	Das Arbeitsverfahren (für das Arbeitsgleis) führt dazu, dass Beschäftigte den Gefahrenraum des Nachbargleises für die Arbeit betreten und zusätzliche Sicherungsmaßnahmen (z.B. FA, Warnung oder Absperrposten) nicht zweckmäßig, angemessen oder ausreichend sind, z.B. Installation/Wechsel der Kette einer Bettungsreinigungsmaschine (die sich auf dem

	Arbeitsgleis befindet). Es ist nicht das kurzzeitige Betreten des Nachbargleises gemeint.
Vorhandensein eines Sicherheitsraumes	Ein Sicherheitsraum ist nicht vorhanden oder der Sicherheitsraum ist für die Beschäftigten innerhalb der festgelegten Räumzeit nicht erreichbar. „Technisch“ gesperrte Innengleise sind bei der Durchführung von Fahrten kein Sicherheitsraum.
Nachbargleise auf beiden Seiten des Arbeitsgleises	Ein erforderlicher Sicherheitsraum ist im Arbeitsgleis nicht vorhanden (z.B. Verwendung von großen Maschinen wie Bettungsreinigungsmaschine oder Gleisumbauzug) so dass eines der beiden Nachbargleise als Sicherheitsraum gesperrt werden muss.
Anwesenheit im Gefahrenraum des Nachbargleises	Die Anwesenheit im Gefahrenraum des Nachbargleises ist mit der festgelegten Räumzeit nicht vereinbar bzw. können die Arbeiten nicht unmittelbar unterbrochen werden (z.B. im Allgemeinen ist die Durchführung von kurzen Tätigkeiten im Gefahrenraum des Nachbargleises (z.B. „Messungen“) mit der festgelegten Räumzeit vereinbar).
Schallpegel	<p>Eine feste Absperrung ist nicht möglich und der Schallpegel (der Umgebung oder Maschine) ist so hoch, dass Warnsignale nicht gehört werden können.</p> <p>Anmerkung: Bei Installation von maschineneigenen Warnsystemen (vermessen und projektiert) kann das Warnsignal gehört werden. In diesem Fall gilt das Kriterium nicht.</p> <p>Hinweis: Bezüglich der Schallpegelwerte von Maschinen siehe Störschallkataster der Unfallversicherungsträger und der DB Netz AG</p>

- (2) Finden Arbeiten im Innengleis statt (auf beiden Seiten ein Nachbargleis) und müssen im Bereich der Arbeitsstelle Fahrten im gesperrten Arbeitsgleis durchgeführt werden, muss für die Beschäftigten im Abstand von mindestens 2,00 m von der Gleismitte des Arbeitsgleises ein Sicherheitsraum vorhanden sein. Werden zur Warnung der Beschäftigten vor Fahrten im Nachbargleis Warnsignalgeber (ATWS, Sicherungsposten) eingesetzt, muss eines der Nachbargleise als Sicherheitsraum aus Gründen der Unfallverhütung gesperrt werden.
- (3) Im Sicherungsplan werden Ausschlussgründe zur Anwendung der Sicherungsmaßnahme Sperren von Gleisen vorgegeben, die in der nachfolgenden Tabelle erläutert werden

Arbeiten in einem Innengleis

Ausschlussgründe für die Sperrung von Gleisen

Ausschlussgrund	Erläuterung
Belastung des Fahrdienstleiters in Verbindung mit der hohen Anzahl der erforderliche Sperrungen ist zu hoch, zusätzliches Personal bzw. zusätzlicher Bedienplatz ist nicht verfügbar	<p>Fahrdienstleiter (Fdl) haben eine Grundbelastung aufgrund der geplanten Fahrten in ihrem Zuständigkeitsbereich. Außerdem wird eine gewisse zusätzliche Belastung durch Bautätigkeiten, i.d.R. Instandhaltung berücksichtigt. Liegen im Zuständigkeitsbereich eines Fdl mehrere Arbeitsstellen, kann die Belastung zu hoch werden, um die Sicherungsmaßnahmen zeitgerecht und sicher umzusetzen. In diesem Fall darf der Fdl die Arbeiten ablehnen. Diesem Umstand ist bereits bei der Festlegung der Sicherungsmaßnahme entgegenzuwirken.</p> <p>Als Anhaltspunkt kann die Belastungsmatrix aus dem Abschnitt 4 des Anhang 08 herangezogen werden. Möglicherweise ist eine Rücksprache mit dem Bezirksleiter Betrieb erforderlich. Dabei sind auch die Möglichkeiten einer zeitweisen zusätzlichen Besetzung des Stellwerkes zur Entlastung des Fdl zu prüfen. Das Vorhandensein eines hierfür erforderlichen zusätzlichen Bedienplatzes wird unterstellt.</p>
<p>Kommunikationsmöglichkeiten der Sperrung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ zwischen Fahrdienstleiter und Arbeitsstelle ▪ innerhalb der Arbeitsstellen an die Beschäftigten <p>sind aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. des Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen nicht gegeben</p>	<p>Müssen während der Durchführung aus betrieblichen Gründen absehbar Sperrungen zwischenzeitlich aufgehoben werden, ist eine Verständigung zwischen Fdl und technisch Berechtigtem erforderlich. Aufgrund topografischer oder örtlicher Gegebenheiten (Funkempfang) kann die Kommunikation an bestimmten bereits bekannten Stellen technisch instabil sein. In diesem Fall ist eine</p>

andere Kommunikationsmöglichkeit zu prüfen und festzulegen wie z.B. Handy statt GSM-R.

Innerhalb der Arbeitsstellen müssen die Sperrung und insbesondere die geplante Aufhebung der Sperrung ebenfalls gegenüber den Beschäftigten kommuniziert werden.

Die Kommunikation kann z.B. dadurch beeinträchtigt werden, dass

- sich die Beschäftigten in größerem Abstand voneinander aufhalten/bewegen, z.B. bei Inspektionen von Schnellfahrweichen über 100 m
- Störschallpegel von geräuschintensiven Geräten vorhanden sind
- Sicherheitsabstände zu Maschinen und Geräten einzuhalten sind

In diesen Fällen ist zwar grundsätzlich eine Kommunikation möglich. Diese nimmt jedoch einen größeren zeitlichen Rahmen in Anspruch. Deswegen ist der hierfür erhöhte zeitliche Aufwand bei der Planung zu berücksichtigen.

Möglicherweise können Fahrten auf dem Gegengleis durchgeführt werden, um die Aufhebung von Sperrungen des gesperrten Arbeits- bzw. Nachbargleises auf ein Minimum zu beschränken.

Ist keine Berücksichtigung der vorgenannten Umstände möglich und das Gleis muss für Fahrten genutzt werden, darf

	die BzS die Sicherungsmaßnahme Gleissperrung ausschließen.
Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; $t_{\text{Sperrung}} \ll t_{\text{Wartezeit}}$	<p>Wenn die Wartezeit auf eine Durchführung der Sperrung situationsbezogen wesentlich höher ist als die Dauer der eigentlichen Arbeitsdurchführung, besteht die Gefahr, dass die Beschäftigten zur Bewältigung des Arbeitsauftrages den Gleisbereich ohne Sicherungsmaßnahme betreten (z.B. Vermessung eines Messpunktes dauert 60 s und die Wartezeit 900 s = 15 Min.).</p> <p>Ist dies im Vorfeld bekannt, darf die BzS die Sicherungsmaßnahme Gleissperrung ausschließen.</p>
Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (ab einer t_{Sperrung} größer 20 Min. ist eine Sperrung sinnvoll)	<p>Das Unternehmen gibt im Abschnitt 1.10 des Sicherungsplanes 132.0118V10 an, ob eine Gleissperrung von mindestens 20 Min. erforderlich ist.</p> <p>Zur ordnungsgemäßen Durchführung der Arbeiten sind Sperrpausen erst ab einer bestimmten Dauer sinnvoll. Bei vielen Arbeiten muss davon auszugehen werden, dass bei diesen erst bei Sperrungen mit einer Dauer von mindestens 20 Min die erforderliche Qualität erreicht wird. Bei kürzeren Sperrungen (unter 20 Minuten) kann diese i.d.R. nicht erreicht werden.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen ist es nicht sinnvoll, statt der Gleissperrung die Sicherungsmaßnahmen ATWS oder Sicherungsposten festzulegen. Dadurch wird das Erfordernis</p>

	<p>der notwendigen Pausendauer nicht beseitigt.</p> <p>Die BzS kann den Sicherungsplan an die auftraggebende Stelle mit dem entsprechenden Hinweis zurückweisen. Die auftraggebende Stelle der Arbeiten sowie die zuständige Betriebsdurchführung haben gemeinsam nach Möglichkeiten zu suchen, um die notwendige Sperrpausendauer zu ermöglichen. Eventuell müssen die Arbeiten verschoben werden.</p>
Sperrung auf Grund von Stichstreckenblock nicht möglich	<p>Es ist nach RfL 408.0487 Abschnitt 4 möglich, Gleise oder einzelne Streckenabschnitte zu sperren. Jedoch ist damit ein zusätzlicher zeitlicher Aufwand erforderlich, der i.d.R. in keinem Verhältnis zur Dauer der Arbeitsdurchführung steht.</p> <p>Die BzS hat nach Rücksprache mit der zuständigen Bezirksleitung Betrieb festzulegen, ob die Sicherungsmaßnahme durchgeführt werden kann.</p>

Zusätzlich bei Nachbargleis:

Anzahl der Fahrten ist zu hoch (Zugfolge nach der Baustellenplanung muss beachtet werden)	<p>Soll auch das Nachbargleis aus Gründen der Unfallverhütung gesperrt werden, aber zwischenzeitlich die Sperrung in kurzer Zeitfolge wiederholt zur Durchführung von Fahrten aufgehoben werden gilt:</p> <p>Es ist zu prüfen, ob die Arbeitsdurchführung noch möglich ist, denn die Beschäftigten müssen bei einer Aufhebung der Gleissperrung für das Nachbargleis den Sicherheitsraum aufsuchen.</p>
---	---

05 Durchführung von Fahrten im gesperrten Gleis oder Baugleis

- (1) Dieser Abschnitt regelt, welche Maßnahmen zum Schutz von Beschäftigten vor Fahrten in einem gesperrten Gleis oder in einem Baugleis durchzuführen sind.

Allgemeine Hinweise

Für die Durchführung der Fahrten gelten die Regeln der RfL 408. Fahrten im Sinne dieses Abschnittes sind Sperrfahrten und Rangierfahrten. Darunter fallen auch Fahrbewegungen von gleisfahrbaren Baumaschinen.

- (2) Die BzS muss zum Schutz vor Fahrten im gesperrten Gleis oder im Baugleis eine der folgenden Sicherungsmaßnahmen in einem Sicherungsplan festlegen:

Festlegung der Sicherungsmaßnahmen durch die BzS

- Warnung durch ATWS/Sicherungsposten
- Fahren mit höchstens 20 km/h - und im gesperrten Gleis der freien Strecke auf Sicht - bei gleichzeitigem Verzicht auf die Warnung mittels ATWS oder Sicherungsposten.

- (3) Eingegleiste Zweiwegebagger dürfen Rückwärtsfahrten nur mit einer Geschwindigkeit bis höchstens 5 km/h und nur mit Rückraumüberwachung durchführen. Zur Rückraumüberwachung muss ein Kamera-Monitor-System oder ein mindestens gleichwertiges technisches System eingesetzt werden. Ausnahmen und weitere Verhaltensvorgaben regelt der Absatz (10) dieses Abschnittes.

Eingegleiste Zweiwegebagger

- (4) Beim Fahren mit höchstens 20 km/h - und im gesperrten Gleis der freien Strecke auf Sicht - darf auf das Warnen mittels ATWS oder Sicherungsposten vor Fahrten im gesperrten Gleis oder im Baugleis verzichtet werden. Voraussetzungen sind betriebliche Regelungen in einer Betra oder betrieblichen Anordnung.

Verzicht auf die Warnung

- (5) Die für die Erarbeitung der Betra zuständige Stelle muss, wenn im Betra-Antrag vorgesehen, in einer Betra oder in einer Betrieblichen Anordnung folgende Maßnahmen festlegen, damit die Fahrt vor im Gleis befindlichen Beschäftigten angehalten werden kann:

Angaben in der Betra oder Betrieblichen Anordnung bei Verzicht auf die Warnung

Der Triebfahrzeugführer

- fährt mit höchstens 20 km/h - und im gesperrten Gleis der freien Strecke auf Sicht - ,
- warnt im Gleis befindliche Beschäftigte durch Signal Zp 1 und
- hält vor im Gleis befindlichen Beschäftigten, wenn das Signal Zp 1 nicht befolgt wird.

Die Fahrten werden immer luftgebremsst durchgeführt.

Ergänzend zur RfL 301 müssen Rangierfahrten mindestens ein weißes Spitzenlicht führen.

Anhang	132.0118A06 Sperren von Gleisen und Sperrfahrten
	Seite 13 von 15

Hinweis:

Die vorgenannten Maßnahmen gelten im Baugleis immer.

Über die vorgenannten festgelegten Maßnahmen verständigt

- *der Fdl den Triebfahrzeugführer von Sperrfahrten mit Befehl,*
- *der Weichenwärter den Triebfahrzeugführer von Rangierfahrten im gesperrten Gleis mündlich.*

- (6) Die für die Erarbeitung der Betra zuständige Stelle muss, wenn im Betra-Antrag vorgesehen, für geschobene Fahrten in einer Betra oder in einer Betrieblichen Anordnung über die Regeln der Ril 408 hinaus folgende Maßnahmen festlegen:

- das Fahrzeug an der Spitze der geschobenen Fahrt ist mit einer fachkundigen Person (z.B. Rangierbegleiter Bau) besetzt,
- die fachkundige Person (z.B. Rangierbegleiter Bau) verwendet zum Geben des Signals Zp 1 ein Signalthorn,
- die fachkundige Person (z.B. Rangierbegleiter Bau) verwendet an diesem Standort einen Luftbremskopf
- die fachkundige Person (z.B. Rangierbegleiter Bau) steht in Funkverbindung mit dem Triebfahrzeugführer.

Zusätzliche Bedingungen für geschobene Fahrten, Angaben in der Betra oder Betrieblichen Anordnung

Die letzten beiden Anstriche gelten als erfüllt, wenn bei gesteuerten Eisenbahnfahrzeugen die fachkundige Person (z.B. Lokrangierführer) an der Spitze der geschobenen Fahrt über ein Fernsteuerbediengerät (Sender) die gleiche Bremswirkung der Fahrt erzeugen kann, wie bei der Anwendung eines Luftbremskopfes. Auf das Besetzen des Fahrzeuges an der Spitze darf verzichtet werden, wenn

- nur ein Fahrzeug geschoben wird,
- der Triebfahrzeugführer den Fahrweg beobachten kann und
- eine unterwiesene Person unmittelbar vor Ingangsetzen der Fahrt das Freisein des Fahrweges von Beschäftigten direkt vor dem ersten Fahrzeug feststellt.

- (7) Bei Arbeiten ohne Betra oder Betriebliche Anordnung muss
- die für die örtliche Betriebsdurchführung zuständige Stelle oder
 - die für die Arbeiten verantwortliche Fachkraft

Arbeiten ohne Betra oder Betriebliche Anordnung

die Maßnahmen der Absätze (5) und (6) dieses Abschnittes in einer betrieblichen Unterlage festlegen und allen Beteiligten bekanntgeben.

Anhang	132.0118A06 Sperren von Gleisen und Sperrfahrten
	Seite 14 von 15

- (8) Das die Fahrten durchführende Unternehmen muss sicherstellen, dass
- die Festlegungen des Absatzes (3) dieses Abschnittes eingehalten werden und
 - die Voraussetzungen zur Durchführung der Festlegungen des Absatzes (6) dieses Abschnittes erfüllt werden.
- (9) Das die Fahrten durchführende Unternehmen muss die von ihm eingesetzten Personen über die geltenden Festlegungen
- in der Betra oder Betrieblichen Anordnung,
 - des Absatzes (3) und
 - der Absätze (5) und ggf. (6) dieses Abschnittes
- unterweisen.
- (10) Dieser Absatz regelt die Verhaltensweisen der Zweiwegebagger fahrenden Person beim Einsatz der Rückraumüberwachung.
1. Die Rückraumüberwachung ist ausschließlich zur Überwachung des Nahbereiches hinter dem Zweiwegebagger vorgesehen und dient nicht der Fahrwegbeobachtung im Sinne der Ril 408.
 2. Der Oberwagen muss in Fahrtrichtung gedreht werden, wenn dies unter Berücksichtigung des Arbeitsablaufes und der Umgebungsbedingungen möglich ist.
 3. In Rückwärtsfahrt mit Rückraumüberwachung darf/dürfen nicht:
 - Versetzfahrten über 500 m durchgeführt werden,
 - schneller als 5 km/h gefahren werden,
 - das gesperrte Gleis bzw. Baugleis verlassen werden und
 - an Signalen vorbeigefahren werden.
 4. Ist die Rückraumüberwachung auf dem Oberwagen montiert, gilt:

In Rückwärtsfahrt muss der Oberwagen so zum Unterwagen ausgerichtet sein, dass der Nahbereich hinter dem Bagger, in dem Beschäftigte gefährdet sind, einsehbar ist. Kann dies nicht eingehalten werden, muss die Bagger fahrende Person Ersatzmaßnahmen treffen (siehe Ausfall der Rückraumüberwachung).
 5. Ist der Fahrweg nicht sicher erkennbar (z.B. durch Lichteinfall in die Kamera oder auf den Bildschirm), darf nicht mit Rückraumüberwachung gefahren werden. Sind Rückwärtsfahrten

Verantwortung des die Fahrten durchführenden Unternehmen leitenden Person

Unterweisung durch den die Fahrten durchführenden Unternehmen leitenden Person

Verhaltensvorgaben für die Bagger fahrende Person bzgl. der Rückraumüberwachung

unverzichtbar, muss die Bagger fahrende Person Ersatzmaßnahmen treffen (siehe Ausfall der Rückraumüberwachung).

6. Verschmutzungen der Rückraumüberwachung müssen beseitigt werden, so dass der Fahrweg klar erkennbar bleibt.
7. Bei Ausfall der Rückraumüberwachung dürfen keine Rückwärtsfahrten durchgeführt werden. Sind diese unverzichtbar, muss die Bagger fahrende Person Ersatzmaßnahmen treffen, z.B. Einsatz eines anderen objekterkennenden Systems oder einer einweisenden Person. Die Funktionstüchtigkeit muss in jedem Fall kurzfristig wiederhergestellt werden.
8. Es wird empfohlen, die Kamera so auszurichten, dass die jeweils rückwärtige Schienenführungsachse des Baggers auf dem Bildschirm erkennbar ist.
9. Bei allen Fahrbewegungen auf Schienenfahrwerk müssen die Bestimmungen in der für die Arbeitsstelle gültigen Betra, Betrieblichen Anordnung oder in einer betrieblichen Unterlage beachtet werden.



Anhang	132.0118A07 Feste Absperrung
	Seite 1 von 11

Inhaltsverzeichnis

01	Allgemeine Grundsätze.....	1
02	Aufgaben des ausführenden Unternehmens.....	4
03	Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle	5
04	Aufgaben des Sicherungsunternehmens	10
05	Aufgaben der Sicherungsüberwachung	11

01 Allgemeine Grundsätze

(1)	Dieser Anhang regelt den Einsatz von bahntechnisch freigegebenen Festen Absperrungen (FA) im Bereich des DB-Konzerns. Er ergänzt die Vorgaben im Abschnitt 5.8 der DGUV-Regel 101-024. Darüber hinaus sind die Systembeschreibungen der Hersteller von FA und die Einsatzeinschränkungen in der bahntechnischen Freigabe zu beachten.	Inhalt
(2)	Die FA ist eine Sicherungsmaßnahme i. S. § 5 (1) Nr. 2 DGUV-Vorschrift 78. FA sind keine Sicherung gegen Absturz und herabfallende Gegenstände.	Zweck
(3)	Die Schutzwirkung der FA entsteht durch folgende Komponenten: <ul style="list-style-type: none"> Anzeige des Beginns des Gefahrenbereichs gem. DGUV-Vorschrift 78 Anlage § 2 Nr. 2 durch eine Warnkennzeichnung gem. ASR A 1.3 und Schutz gegen ein unbeabsichtigtes Hineingeraten in den Gleisbereich. 	Schutzwirkung der FA
(4)	Die wirksame Höhe der FA muss mindestens 0,9 m über der Standfläche des Arbeitsbereichs betragen. <i>Hinweis: Die wirksame Höhe von FA wird in der Praxis reduziert durch die Anhebung der Standfläche, z.B. bei Gleisüberhöhungen im Bogen, Schallschutzplatten, durch angehäuften Schotter oder Schneeverwehungen.</i>	Wirksame Höhe
(5)	Wenn die wirksame Höhe nicht erreicht werden kann, besteht die Möglichkeit, die Feste Absperrung mittels Erhöhungsmodul auf bis zu 1,50 m über Standfläche zu erhöhen. Durch die Erhöhung kommt es zu Einschränkungen bei der Durchführung von Lü-Sendungen. Damit die Einschränkungen bei der	Erhöhung der Festen Absperrung

Anhang	132.0118A07 Feste Absperrung
	Seite 2 von 11

Durchführung von Lü-Sendungen Berta, Cäsar und Dora berücksichtigt werden, ist stets eine Sofortmeldung an die beteiligten Stellen gem. Ril 458.0108 abzugeben.

- | | |
|--|--|
| <p>(6) FA müssen grundsätzlich durch die DB Netz AG bahntechnisch freigegeben sein. Voraussetzung für die bahntechnische Freigabe ist eine Zertifizierung des Systems durch eine anerkannte Prüfstelle. Die DB Netz AG erteilt schriftlich die bahntechnische Freigabe auf schriftlichen Antrag des Herstellers gegen Vorlage des Zertifikates. Diese bahntechnische Freigabe ist in Kopie auf jeder Baustelle, bei der die FA eingesetzt wird, vorzuhalten und dem Sicherungsplan beizufügen.</p> | <p>Bahntechnisch freigegebene FA</p> |
| <p>(7) Bei einer mobilen Absperrung handelt es sich um eine Sicherungsmaßnahme zur Vermeidung des unbeabsichtigten Hineingeratens in das Nachbargleis bei Arbeiten in der Selbstsicherung. Sie besteht aus bis zu drei Feldern einer FA. Mobile Absperrungen müssen als solche durch die DB Netz AG bahntechnisch freigegeben sein. Voraussetzung für die bahntechnische Freigabe ist eine Zertifizierung des Systems durch eine anerkannte Prüfstelle. Die DB Netz AG erteilt schriftlich die bahntechnische Freigabe auf schriftlichen Antrag des Herstellers gegen Vorlage des Zertifikates. Diese bahntechnische Freigabe ist in Kopie auf jeder Baustelle, bei der die mobile Absperrung eingesetzt wird, vorzuhalten und dem Sicherungsplan beizufügen</p> | <p>Bahntechnische Freigabe einer mobilen Absperrung</p> |
| <p>(8) Auf der Internetseite des Arbeitsschutzes der DB Netz AG befinden sich unter der Rubrik Downloads sowohl die Liste der Bahntechnisch freigegebenen FA als auch das Lastenheft Feste Absperrung. Eingabe in die Suchmaschine: „DB Netz AG Arbeiten im Gleisbereich“</p> | <p>Mitgeltende Dokumente</p> |
| <p>(9) Zusätzlich zur Zertifizierung der FA muss vor dem planmäßigen Einsatz bei den S-Bahnen Berlin und Hamburg eine Betriebserprobung durchgeführt werden.</p> | <p>Einsatz bei den S-Bahnen Berlin und Hamburg</p> |
| <p>(10) In der Liste der bahntechnisch freigegebenen FA nicht genannte FA (z.B. Spundwand, Absperrgitter, Bauzaun) dürfen im Einzelfall nur nach Zustimmung der BzS eingesetzt werden. Der Bereich B des Regellichtraumprofils muss freigehalten werden.</p> | <p>Sonstige FA</p> |
| <p>(11) Die FA darf von Fahrten im Nachbargleis mit den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Geschwindigkeiten passiert werden:</p> | <p>Geschwindigkeiten während der Arbeitszeit</p> |

	Geschwindigkeit im Nachbargleis [km/h]	Sicherungsmaßnahme für das Nachbargleis	Bemerkung: Rechtsgrundlage
1	max. 120	Regelfall <ul style="list-style-type: none"> FA auf Grenze Gefahrenbereich (1,9 m - 2,3 m) bzw. um bis zu 0,2 m dichter an das Nachbargleis herangerückt (1,9m - 2,1m) Keine akustische Warnung. keine Arbeitsunterbrechung 	DGUV-Vorschrift 78 § 4 (7), Anlage § 2 Nr. 2, DGUV-Regel 101-024, 5.5, 5.8
2	120 bis 160	Ausnahmefall <ul style="list-style-type: none"> FA auf Grenze Gefahrenbereich Arbeitsunterbrechung bei Fahrt im Nachbargleis Akustische Warnung der Beschäftigten (Festlegung entsprechend der Wertigkeit in RIMINI) mit automatischem Warnsystem oder Sicherungsposten mit HS gemäß Anhang 132.0118A08. <p>Wenn der Einsatz eines ATWS sicherheitstechnisch nicht gerechtfertigt ist, kann die akustische Warnung der Beschäftigten durch</p> <ul style="list-style-type: none"> das Verfahren zur Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke oder durch Sicherungsposten erfolgen. 	DGUV-Vorschrift 78 § 4 (7), (8), Anlage § 2 Nr. 2, Durchführung gemäß 132.0118A08, Einsatz gemäß DGUV-Vorschrift 78 mit DGUV-Regel 101-024
3	120 bis 160	Ausnahmefall <ul style="list-style-type: none"> FA dichter als Grenze Gefahrenbereich (1,90 - 2,50 m) Mindestabstand FA ab Gleismitte Nachbargleis 1,90 m Akustische Warnung mit automatischem Warnsystem oder Sicherungsposten mit HS gemäß 132.0118A07 Arbeitsunterbrechung und Räumung des Gefahrenbereichs neben der FA bei Zugfahrt im Nachbargleis so lange, bis optische Erinnerungsanzeigen erloschen sind. 	132.0118A06 Abschnitt 3 (6) Kombination FA + ATWS ist analog möglich

Tabelle 1: Einsatzmöglichkeiten der FA für Geschwindigkeiten $v \leq 160$ km/h

Anhang	132.0118A07 Feste Absperrung
	Seite 4 von 11

- (12) Außerhalb der Arbeitszeit darf die Geschwindigkeit im Bereich der FA auf die in der „Liste der freigegebenen Festen Absperrung“ genannten Werte heraufgesetzt werden, sofern örtliche und/oder betriebliche Gründe dies zulassen.

Geschwindigkeiten außerhalb der Arbeitszeit

02 Aufgaben des ausführenden Unternehmens

- (1) Das ausführende Unternehmen darf erst mit den Arbeiten beginnen, wenn die FA regelkonform montiert ist und in allen Bereichen die notwendige Schutzwirkung gemäß Abschnitt 1 (3) hat.
- (2) Wird die FA z.B. beim Einsatz von Trennschleifern geplant geöffnet, müssen vor der Öffnung und vor Beginn der Arbeiten die von der BzS festgelegten Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden. Hierzu hat sich die das ausführende Unternehmen (= die Arbeitsaufsicht führende Person/die Bauleitung innehabende Person) rechtzeitig mit dem Sicherungsunternehmen (Sicherungsaufsicht) abzusprechen.
- (3) Das ausführende Unternehmen (= die Arbeitsaufsicht führende Person/die Bauleitung innehabende Person) hat sich vom Sicherungsunternehmen (Sicherungsaufsicht) in die Sicherungsmaßnahmen einweisen zu lassen. Werden zusätzlich zur Sicherungsmaßnahme FA weitere hinweisende Sicherungsmaßnahmen eingesetzt wie z.B.
 - in Bogenbereichen aufgrund der fehlenden wirksamen Höhe
 - beim Einrücken der FA in den Gleisbereich des Nachbargleises
 - bei Öffnungen der FA für bestimmte Tätigkeiten

Arbeitsbeginn

Unterbrechung der FA

Einweisung

muss sich das ausführende Unternehmen (die Arbeitsaufsicht führende Person/die Bauleitung innehabende Person) zusätzlich in die erforderlichen Verhaltensweisen ihrer Beschäftigten einweisen lassen. Es hat seine Beschäftigten zu unterweisen und auf die Einhaltung der Sicherungsmaßnahmen hinzuwirken.

03 Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

- (1) Der Einsatz einer FA hängt im Wesentlichen von folgenden Bedingungen ab:

**Bedingungen
zum Einsatz ei-
ner FA**

- Gleisabstand,
- Arbeitsbereich (insbesondere Arbeitsbreite) eingesetzter Maschinen und Geräte und dadurch bedingter Arbeitsräume
- Bauzeit bzw. Dauer der Sicherungsmaßnahme FA,
- Geschwindigkeit im Nachbargleis und
- Montagemöglichkeiten der FA (z.B. Schallschutzplatten).

- (2) Die BzS hat bei der Festlegung der Sicherungsmaßnahme FA zu prüfen, ob die FA in allen Bereichen wirksam ist.

**Wirkkomponen-
ten**

Fehlt eine Wirkkomponenten der FA, ist eine festgelegte zusätzliche Sicherungsmaßnahme notwendig. Dies ist der Fall bei

- fehlender wirksamer Höhe (z.B. im Gleisbogen, bei Schotterberg im Mittelkern) bzw.
- Unterbrechung der FA (z.B. Montage im Weichenbereich aus logistischen Gründen, bei Einbauten wie Brückenträgern).

Die Festlegung der zusätzlichen Sicherungsmaßnahme erfolgt im Sicherungsplan 132.0118V10 Abschnitt 2.13.

- (3) Das Sicherungsunternehmen hat für die Montage und Demontage der FA einen Sicherungsplan 132.0118V10 Abschnitt 1 bei der BzS einzureichen. Bei der Festlegung der Sicherungsmaßnahme(n) hat die BzS zu beachten:

**Montage und
Demontage**

- Wird die FA im Mittelkern (zwischen zwei Gleisen) montiert, so sind beide Gleise Arbeitsgleise für die Montage und Demontage der FA grundsätzlich zu sperren.
- Kann eines der Gleise nicht gesperrt werden, sind für dieses Gleis Sicherungsmaßnahmen gemäß RIMINI festzulegen und zu dokumentieren.
- Wird die FA zwischen Betriebsgleis und gleisfreier Seite (feldseitig) montiert, so ist das Betriebsgleis für die Montage zu sperren. Kann auf eingleisigen Strecken auf Grund der Betriebsdurchführung das Betriebsgleis nicht gesperrt werden, so sind für dieses Gleis Sicherungsmaßnahmen gemäß RIMINI festzulegen und zu dokumentieren.
- Der Einsatz der Sicherungsmaßnahme „Absperrposten“ für den Auf- und Abbau der FA bei nicht gesperrten Arbeitsgleisen ist nicht zulässig.

- (4) Wird zum Transport der Festen Abspernung in einem der gesperrten Gleise ein Rollwagen eingesetzt und es befindet sich daneben noch ein Nachbargleis so ist für dieses Nachbargleis eine Sicherungsmaßnahme gemäß RIMINI festzulegen (Gefahr des unbeabsichtigten Hineingeratens).

Einsatz von Rollwagen bei einem Nachbargleis

- (5) Führt eine FA über eine Weichenverbindung hinweg, ist für diesen Bereich durch das Sicherungsunternehmen ein für Weichenbereiche zugelassenes System einzusetzen. Dieses muss nicht mit dem System der restlichen FA übereinstimmen. Das Sicherungsunternehmen hat sicherzustellen, dass der Übergang von einem System zum nächsten System keine Beeinträchtigung auf die Wirksamkeit der FA hat.

Einsatz im Bereich von Weichen

Hinweis: die Weiche muss innerhalb der Betra vor Beginn der Montage bis zur Demontage der FA gesperrt sein.

- (6) Das Montagemaß wird in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit im Nachbargleis festgelegt (Abstände entsprechend der Tabelle unter Abschnitt 3 (7) b (m)).

Montagemaß der FA

Dieses Maß darf bei Geschwindigkeiten im Nachbargleis bis max. 120 km/h um 0,2 m verringert werden so weit die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse dies zulassen.

Bei Geschwindigkeiten im Nachbargleis von > 120 km/h ist die Tabelle Abschnitt 1 (11) zu beachten.

- (7) Durch die Montage der FA muss stets sichergestellt sein, dass Beschäftigte nicht näher als 1,90 m an die Gleisachse des Nachbargleises (seitlicher Gleisbereich) herantreten können. Bei der Kombination FA + akustische Warnung müssen die Beschäftigten bei einer Warnung den Gefahrenbereich verlassen und dürfen erst nach Beendigung der optischen Erinnerung bzw. auf Anweisung der Arbeitsaufsicht den Gefahrenbereich wieder betreten.

Montage der FA in den Gefahrenbereich des Nachbargleises hinein

v(km/h)	50	70	90	120	140	160
b (m)	2,00	2,10	2,20	2,30	2,40	2,50
e (m)	0,10	0,20	0,30	0,40	0,50	0,60

Tabelle 2: Geschwindigkeitsabhängige Gefahrenbereiche (siehe Tabelle 1, Zeile Nr. 3)

b = Gefahrenbereich gemäß DGUV-Vorschrift 78 Anlage § 2 Nr. 2

e = zulässiges Maß für Einschneiden in den Gefahrenbereich bei Kombination FA und ATWS

- (8) Vor dem Ausschluss von Lü-Sendungen im Sicherungsplan muss die BzS prüfen, ob bei der baubetrieblichen Anmeldung und bei der Erarbeitung der Betra Einschränkungen für Lü-Sendungen berücksichtigt wurden. Für den Bereich von Bahnhöfen ist ein Ausschluss nur erforderlich, wenn die betroffenen Gleise im

Verkehren von Lademaßüberschreitungen

Betriebsstellenbuch für Mitarbeiter auf Betriebsstellen als Lü-Gleise benannt sind.

Die Möglichkeit des Verkehrs von Lü-Sendungen ist kein Ausschlusskriterium für den Einsatz einer FA. Kann das Verkehren von Lü-Sendungen Berta, Cäsar und Dora nicht ausgeschlossen werden, muss die BzS prüfen, ob

- die Lü die Grenzlinie erst in einer Höhe von >790 mm über SO passiert (also auch 76er- Bahnsteige) oder
- es ggf. gerechtfertigt ist, die FA für das Passieren von Lü-Sendungen vorübergehend abzubauen oder bei FA mit telekopierbaren Halterungen die Ausstellweite für diese Fahrt anzupassen.

Damit die Einschränkungen bei der Durchführung von Lü-Sendungen Berta, Cäsar und Dora berücksichtigt werden, ist stets eine Sofortmeldung an die beteiligten Stellen gem. Ril 458.0108 abzugeben.

Hinweis: Für Lü-Sendungen, die die FA horizontal in den Arbeitsbereich hinein überragen, sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen erforderlich (z.B. Räumen des Arbeitsgleises durch die Beschäftigten vor Zulassung der Fahrt mit Lü-Sendung. Vor Zulassen einer Lü-Cäsar müssen z.B. Zw-Bagger Grundstellung eingenommen haben. Vor Zulassung einer Lü-Dora müssen Maschinen/Fahrzeuge das Arbeitsgleis verlassen haben).

- (9) Für die Montage und Demontage muss das Sicherungsunternehmen einen Sicherungsplan Abschnitt 1 bei der BzS einreichen. Für die hierfür erforderliche Berechnung der t_{Gefährdung} durch die BzS werden beim Einsatz von 3 Beschäftigten je 100 m i.d.R. jeweils 30 Minuten zugrunde gelegt (trifft nur zu, wenn eines der Gleise nicht gesperrt werden kann und in diesem Bereich eine hinweisende Sicherungsmaßnahme eingesetzt wird). Bei einer Uv-Spernung beider Gleise gilt: t_{Montage} = 0

Zu berücksichtigende Montagezeit für FA

Hinzu kommen die Zeitwerte für die Logistik, die von den örtlichen Bedingungen abhängig sind: z.B. ist das Verteilen der Materialien im Gleisbereich über einen längeren Weg notwendig, da keine Anfahrmöglichkeit besteht (trifft nur zu, wenn das Logistik-Gleis nicht gesperrt werden kann und in diesem Bereich eine hinweisende Sicherungsmaßnahme eingesetzt wird). Bei einer Uv-Sperrung des Logistik-Gleises gilt: t_{Logistik} = 0

- (10) Im Sicherungsplan werden Ausschlussgründe zur Anwendung des Sicherungsverfahrens FA vorgegeben, die in der nachfolgenden Tabelle erläutert werden:

Ausschlussgründe

Ausschlussgrund	Erläuterung
$t_{\text{Gefährdung}} > t_{\text{Bauzeit}}$	<p>Die Gefährdungsdauer wird bei hinweisenden Sicherungsmaßnahmen wie folgt ermittelt (Bei einer Uv-Sperrung der betroffenen Gleise ist die Gefährdung gleich 0):</p> <p>Gesamtlänge der FA geteilt durch 100 m x 60 Min. (30 Min. Montage + 30 Min. Demontage) x 3 Beschäftigte = Gefährdungszeit Montage FA</p> <p>Zeitbedarf für die notwendige Logistik im Gleisbereich /h x Anzahl der Beschäftigten = Gefährdungszeit Logistik</p> <p>Gesamtgefährdung = Gefährdungszeit Montage FA + Gefährdungszeit Logistik</p> <p>Die Bauzeit wird wie folgt ermittelt:</p> <p>Anzahl der Beschäftigten nach Angabe des ausführenden Unternehmens x Arbeitszeit (Angabe des ausführenden Unternehmens)/h = Bauzeit</p> <p>Liegt die Gesamtgefährdung über der Gesamtbauzeit kann eine Anwendung von FA ausgeschlossen werden.</p> <p>Der Abschnitt (9) bzgl. Uv-Sperrung ist zu beachten.</p>
<p>Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich</p> <p>Hinweis: Gelegentliches kurzzeitiges Betreten ist kein Ausschlusskriterium</p>	<p>Ist ein ständiger / wiederkehrender Aufenthalt von Beschäftigten im Nachbargleis erforderlich, kann die BzS die Sicherungsmaßnahme FA ausschließen.</p> <p>Seitens der BzS ist auch zu prüfen, ob es sich dann bei dem Nachbargleis um ein Arbeitsgleis handelt. Ein Anhaltspunkt könnte sein, dass während der notwendigen Aufenthaltsdauer auch Arbeiten im Gleisbereich des Nachbargleises durchgeführt werden.</p>

	<p>Unter den Begriff „wiederkehrender / ständiger Aufenthalt“ fallen z.B. nicht</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ die notwendigen Seitenläufer bei GBM oder ▪ die notwendigen Seitenläufer bei der Entladung von Schotter, die die jeweilige notwendige Menge und den Ort der Entladung den Beschäftigten auf den Fahrzeugen anzeigen. <p>Unter „kurzzeitigem Betreten“ des Nachbargleises ist z.B. eine notwendige Lagemessung gemeint.</p>
Geschwindigkeitsreduzierung im Nachbargleis nicht möglich (max. 120 km/h)	Soll die FA als einzige Sicherungsmaßnahme eingesetzt werden, darf die Geschwindigkeit nicht über 120 km/h liegen. Liegt die Geschwindigkeit im Nachbargleis zwischen 120 und 160 km/h, ist zusätzlich zur Sicherungsmaßnahme FA eine Information der Beschäftigten erforderlich und hierfür eine Sicherungsmaßnahme gemäß RIMINI-Verfahren auszuwählen.
Montage nicht möglich	<p>Kann die FA nicht montiert werden, muss die BzS die Sicherungsmaßnahme FA ausschließen.</p> <p>Kann die FA in Teilbereichen z.B. auf einer Brücke von 30 m bei einer gesamten Arbeitslänge von 1000 m nicht montiert werden, ist dies kein Ausschlussgrund. In diesem Fall ist für den Bereich der Brücke eine andere Sicherungsmaßnahme im Abschnitt 2.13 des Sicherungsplanes festzulegen.</p>
Wirksame Höhe kann nicht erreicht werden und eine Erhöhung der FA ist nicht anwendbar (wenn nur in Teilbereichen die wirksame Höhe nicht erreicht werden kann, sind für diese Bereiche	<p>Wird die wirksame Höhe z.B. in einem Gleisbogen nicht erreicht, sind die zugelassenen Erhöhungen zu verwenden. Dabei ist der Regellichtraum zu berücksichtigen.</p> <p>Kann keine Erhöhung angewendet werden, ist für diesen Bereich eine andere oder zusätzliche</p>

Festlegungen zur Sicherung im Abschnitt 2.13 erforderlich)	Sicherungsmaßnahme im Abschnitt 2.13 festzulegen.
baustellenspezifische Gründe	In diesem Feld trägt die BzS die Gründe ein, die sich aus der Baustelle ergeben, z.B. Übersteigt der Aufwand die Montage- und Demontagezeit inkl. Logistik im gesperrten Gleis gegenüber der, eigentlichen Bauzeit den Faktor 3, ist der Aufwand gegenüber der Bauzeit in einem unausgewogenen Verhältnis.

Wird die Sicherungsmaßnahme Feste Absperrung in Kombination mit ATWS ausgewählt, sind die Ausschlussgründe gemäß 132.0118A07 Abschnitt 3 (10) zu beachten.

04 Aufgaben des Sicherungsunternehmens

- (1) Das Sicherungsunternehmen hat für die Montage und Demontage der FA einen Sicherungsplan 132.0118V10 Abschnitt 1 bei der BzS einzureichen. Bei der Festlegung der Sicherungsmaßnahmen hat die BzS zu beachten:

Sicherungsmaßnahmen für die Montage und Demontage

- Wird die FA im Mittelkern (zwischen zwei Gleisen) montiert, so sind beide Gleise Arbeitsgleise und für die Montage der FA grundsätzlich zu sperren.
- Kann eines der Gleise nicht gesperrt werden, sind für dieses Gleis Sicherungsmaßnahmen gemäß RIMINI festzulegen und zu dokumentieren.
- Wird die FA zwischen Betriebsgleis und gleisfreier Seite (feldseitig) montiert, so ist das Betriebsgleis für die Montage zu sperren. Kann auf eingleisigen Strecken auf Grund der Betriebsdurchführung das Betriebsgleis nicht gesperrt werden, so sind für dieses Gleis Sicherungsmaßnahmen gemäß RIMINI festzulegen und zu dokumentieren.
- Der Einsatz der Sicherungsmaßnahme „Absperrposten“ für den Auf- und Abbau der FA bei nicht gesperrten Arbeitsgleis(en) ist nicht zulässig.

- (2) Die FA wird in der Regel an der

Montagegrundsätze

- dem Arbeitsgleis zugewandten Schiene des Nachbargleises oder

- Schiene auf der Feldseite des Gleises neben dem Arbeitsbereich montiert.

Isolierte Schienenstöße dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.

- (3) Das Montagemaß ergibt sich aus dem von der BzS festgelegten seitlichen Gleisbereich (Abstände entsprechend DGUV Vorschrift 78 Anl. § 2 Nr. 2).

Montagemaß

Dieses Maß darf bei Geschwindigkeiten im Nachbargleis bis max. 120 km/h um 0,2 m verringert werden so weit die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse dies zulassen. Die Reduzierung wird von der BzS bei der Angabe des seitlichen Gleisbereiches berücksichtigt. Ein Montagemaß kleiner 1,90 m ist nicht zulässig.

Bei Geschwindigkeiten im Nachbargleis von > 120 km/h ist die Tabelle Abschnitt 1 (11) zu beachten.

- (4) Führt eine FA über eine Weichenverbindung hinweg, ist für diesen Bereich durch das Sicherungsunternehmen ein für Weichenbereiche zugelassenes System einzusetzen. Dieses muss nicht mit dem System der restlichen FA übereinstimmen. Das Sicherungsunternehmen hat sicherzustellen, dass der Übergang von einem System zum nächsten System keine Beeinträchtigung auf die Wirksamkeit der FA hat.

Montage im Bereich von Weichen

Hinweis: die Weiche muss innerhalb der Betra vor Beginn der Montage bis zur Demontage der FA gesperrt sein.

- (5) Die Sicherungsaufsicht muss sich vor der ersten Arbeitsaufnahme und für die Dauer der Sicherungsmaßnahme danach durch Stichproben von der Wirksamkeit der FA (Sichtprüfung) überzeugen.

Sichtprüfung

Erkennt die Sicherungsaufsicht Beeinträchtigungen der Funktionswirkung der FA bzw. einzelner Teile, muss sie die Arbeiten in diesem Bereich einstellen lassen und die Instandsetzung der FA veranlassen.

05 Aufgaben der Sicherungsüberwachung

- (1) Die Sicherungsüberwachung überprüft stichprobenartig, ob die Wirksamkeit der FA noch gegeben ist. Erkennt die Sicherungsüberwachung Beeinträchtigungen der Funktionsweise der FA, lässt sie die Arbeiten in diesem Bereich einstellen und veranlasst über die Sicherungsaufsicht die unverzügliche Instandsetzung.

Aufgaben



Anhang	132.0118A08 Technische Warnsysteme
	Seite 1 von 46

Inhaltsverzeichnis

01	Allgemeine Grundsätze.....	1
02	Aufgaben des ausführenden Unternehmens.....	4
03	Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle	5
04	Aufgaben des Sicherungsunternehmens und der Sicherungspersonale	13
05	ATWS-Planung	16
06	Montage und Demontage.....	22
07	Automatische Warnbereichsumschaltung	24
08	Einsatzbedingungen bei maschineneigener funkangesteuerter Automatischer Warnsysteme auf gleisgebundenen Großbaumaschinen.....	28
09	Persönliches Warngerät (PW) zur schnell wandernden Vegetationspflege mit Verbrennungsmotor betriebenen Freischneider	37
10	Persönliche Schutzausrüstung.....	39
11	Einsatzbedingungen von Einzelhörnern	39
12	Warnsignalspezifikation	40
13	Funktionen beim Einsatz von ATWS.....	41

01 Allgemeine Grundsätze

- (1) Dieser Anhang enthält Regelungen für den Einsatz von technischen Warnsystemen und weiteren, mit technischen Warnsystemen zum Einsatz kommenden Komponenten bei Arbeiten im Gleisbereich und bei Arbeiten, bei denen die Gefahr besteht, unbeabsichtigt in den Gleisbereich zu gelangen. Für den Einsatz von technischen Warnsystemen im Bereich der DB Netz AG gelten die Regelungen in der RRil 132.0118 als Betriebsanweisung und nachrangig die Betriebsanleitungen der jeweiligen Hersteller.

Zweck dieses Anhangs

Dieser Anhang gilt nicht für den Einsatz der Ankündigungsanlage AKA L90; hierfür ist die Ril 482.9034 anzuwenden.

- (2) Aufgabe der technischen Warnsysteme ist, die Beschäftigten im Bereich der Arbeitsstelle vor den Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb (bewegte Schienenfahrzeuge) technisch sicher zu warnen.

Für die Dauer der Gefährdung ist nach Abgabe der akustischen Warnung in unmittelbarer Nähe der Warnsignalgeber die Gefährdung durch eine optische Erinnerung anzuzeigen.

Aufgabe der technischen Warnsysteme

- (3) Warnsysteme werden grundsätzlich durch eine technische Detektion ein- und ausgeschaltet. Die Erfassung erfolgt zugbewirkt. Diese Anlagen werden als automatische Warnsysteme (ATWS) bezeichnet. Die Ausschaltung kann manuell durch einen Bediener erfolgen.

Erfolgt die Einschaltung manuell (Handschalter) handelt es sich um ein technisches Warnsystem (TWS). Die Ausschaltung kann durch eine technische Detektion oder manuell erfolgen.

Für den Einsatz von TWS gelten die gleichen Bedingungen wie für ATWS. Deswegen wird im Weiteren nur von ATWS gesprochen. An den Stellen, an denen für die manuelle Einschaltung besondere Bedingungen gelten, werden diese genannt.

Der Einsatz einer manuellen Einschaltung (Handschalter) ist durch die BzS im Sicherungsplan festzulegen.

Ein- und Ausschaltung des Warnzustandes

- (4) Im Bereich der DB Netz AG dürfen nur technische Warnsysteme und weitere mit diesen zum Einsatz kommende Komponenten eingesetzt werden, die durch die Zentrale der DB Netz AG bahntechnisch freigegeben sind. Technische Beschreibungen, die für Aus- und Fortbildung erforderlich sind, sind der DB Netz AG von den Herstellern zur Verfügung zu stellen. Diese Unterlagen sind Bestandteil der bahntechnischen Freigabe.

Auf der Internetseite des Arbeitsschutzes der DB Netz AG befindet sich unter der Rubrik Downloads die Liste der Bahntechnisch freigegebenen Warnsysteme und ihre Komponenten. Nur diese Warnsysteme und ihre Komponenten dürfen bei der DB AG eingesetzt werden. Eingabe in die Suchmaschine: „DB Netz AG Arbeiten im Gleisbereich“

Bahntechnische Freigabe

- (5) Bei der Kombination von Festen Absperrungen (FA) und ATWS sind die in diesem Anhang und im Anhang 07 beschriebenen Regelungen sowie nachrangig die Bedienungs- und Montageanleitungen der Hersteller für ATWS bzw. Lizenzproduktinhaber von FA einzuhalten.

Kombination von FA und ATWS

- (6) Im Bereich der DB Netz AG dürfen nur Warnsignalgeber mit eingeschalteter automatischer Pegelanpassung eingesetzt werden.

Warnsignalgeber ohne Pegelanpassung und mit einem maximalem Warnsignalpegel unter 126 dB(A) dürfen unter folgenden Bedingungen eingesetzt werden:

Anforderungen an Warnsignalgeber

- Arbeitsstelle bis 30 Meter und
- keinen Störsignalpegel größer 96 dB(A) und
- keine weitere ATWS

In eine ATWS - Kette dürfen nur Warnsignalgeber mit dem gleichen maximalen Warnsignalpegel eingebunden sein.

- (7) Die auf einer Arbeitsstelle eingesetzten Warnsignale müssen die akustische Charakteristik gemäß gültigem Lastenheft der DB Netz AG oder gültiger Ergänzungen/Fortschreibungen erfüllen.

Warnsignale

Im Bereich der DB Netz AG werden nachfolgende akustische Warnsignale eingesetzt:

- Gefahrenraum räumen und meiden (früher Ro 2)
- Gefahrenraum schnellstens räumen (Ro 3)

- (8) Der Warnbereich eines ATWS darf eine Länge von 800 m nicht überschreiten.

Einsatzlängen

Ausnahmen:

- Beim Einsatz mehrerer ATWS ist bei den jeweils äußeren ATWS eine max. Länge von 830 m zulässig, wenn die Arbeitsstelle geringfügig den Bereich von 800 m überschreitet und nur hierdurch auf den Einsatz einer zusätzlichen ATWS verzichtet werden kann.
- Beim Einsatz einer ATWS ist eine max. Länge von 830 m zulässig, wenn die Arbeitsstelle geringfügig den Bereich von 800 m überschreitet und nur hierdurch auf den Einsatz einer zusätzlichen ATWS verzichtet werden kann.
- Beim Einsatz von ATWS mit manueller Rücknahme der Warnung darf eine Länge von 400 m nicht überschritten werden. Hierbei muss der Bediener die gesamte Arbeitsstelle einsehen können und hat dabei die Wirksamkeit der ATWS zu überwachen.

- (9) Die ATWS-Planung muss plangeprüft mit der Bestätigung der Funktionsprüfung/-kontrolle des ATWS vor Beginn der Arbeitsdurchführung vorliegen und wird Bestandteil des Sicherungsplans.

Aufbewahrung der ATWS Planung

- (10) Bei einer technischen Störung des ATWS wird das akustische Warnsignal „Gefahrenraum räumen und meiden“ (Ro 2) und eine optische Erinnerung für mindestens 20 Minuten ausgegeben.

Störung des Systems

- (11) ATWS sind entsprechend den Herstellervorgaben regelmäßigen Revisionen zu unterziehen.

Revision

- (12) Personen, die von der Planung bis zum Betrieb von ATWS beteiligt sind, müssen jeweils nachweislich aufgaben- und anlagenspezifisch ausgebildet sein.

Ausbildung der Personale

- (13) Beim Einsatz von TWS mit Handschalter im nicht gesperrten Arbeitsgleis muss die Annäherungsstrecke um 150 m erhöht werden.

Der Außenposten mit Handschalter steht direkt am Beginn der um 150 m verlängerten Annäherungsstrecke. Im Abstand von 150 m Richtung Arbeitsstelle ist ein zusätzlicher Sicherungsposten mit Handschalter zur Erhöhung der Sicherheit aufzustellen. Der zusätzliche Sicherungsposten muss sicher über die Auslösung der Warnung durch den Außenposten informiert werden. Beim Ausbleiben der Warnung wird die Warnung durch den zusätzlichen Sicherungsposten ausgelöst.

Einsatz von TWS mit Handschalter im nicht gesperrten Arbeitsgleis.

Beim Einsatz des Handschalters im nicht gesperrten Arbeitsgleis

- dürfen keine Tätigkeiten/Maschineneinsätze gemäß RRil 132.0118A06 Abschnitt 2 (4) und (5) durchgeführt werden, da für die dort aufgeführten Tätigkeiten/Maschineneinsätze eine Gleissperrung erforderlich ist
- darf die Räumzeit 20 Sekunden nicht überschritten werden (20 Sekunden ist längste zugelassene Zeit gemäß DGUV Vorschrift 78 § 4 Abs. 3 i.V. mit der DGUV Regel 101-024)
- darf der Sicherheitszuschlag von 15 Sekunden nicht unterschritten werden
- ist die Durchführbarkeit der Sicherungsmaßnahme vor Festlegung der Sicherungsmaßnahme zu prüfen (insbesondere bei wandernde Arbeitsstellen der Bewegungsraum der Sicherungsposten)

02 Aufgaben des ausführenden Unternehmens

- (1) Das ausführende Unternehmen muss der BzS und dadurch auch dem Sicherungsunternehmen alle für die Festlegung und Planung von ATWS notwendigen Angaben im Abschnitt 1 des Sicherungsplanes mitteilen.

Angaben im Abschnitt 1 des Sicherungsplan

Dazu gehören insbesondere:

- alle Arbeitsstellen
- Art der Arbeitsstelle (kontinuierlich wandernd, punktuell, fest)
- Einsatz von Fahrzeugen und Maschinen mit maschineneigenen Warnanlagen (MWS)
- Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten ohne maschineneigene Warnanlagen unter Angabe des Störschallpegels und die vorgesehene Einsatzzeit, sofern ein zeitweiser Einsatz erfolgt

- notwendige Schutzabstände aufgrund des Maschineneinsatzes bzw. der Nutzung von gefährdenden Arbeitsmitteln und -stoffen
- (2) Das ausführende Unternehmen und das Sicherungsunternehmen müssen sich über den Stand des Bauablaufes austauschen. Dies ist insbesondere erforderlich, wenn ATWS speziell für bestimmte Arbeitssituationen montiert oder umgebaut werden müssen. Dabei sind insbesondere Veränderungen im Bauablauf zu besprechen. Dies trifft z.B. zu bei:
- zeitweisem Einsatz von ATWS für hohe Störschallpegel
 - Anbringen von Warnsignalgebern an Fahrzeugen
 - zeitweisem Einsatz von ATWS bei Öffnungen von FA
 - zeitweisem Einsatz von ATWS zum Sichern von Bauspitzen
- (3) Das ausführende Unternehmen (Maschinenbetreiber) ist für alle MWS-Komponenten auf einer GBM und deren Funktionstüchtigkeit verantwortlich. Hierzu zählen neben den Anschlüssen der ERRI-Kabel (valent, antivalent) der Anschluss für die Stromversorgung des Funkempfängers (FE) und der Antennenanschluss inkl. der Antenne und des fest installierten Teils der Zuleitung. Weiterhin ist er dafür verantwortlich, dass die Anordnung aller MWS-Komponenten, gegenüber dem Zeitpunkt der bahntechnischen Freigabe, unverändert bleibt. Das betrifft z.B. die Ausrichtung der Warnsignalgeber nach Werkstattarbeiten. Die Maschinenwarnung wird im Abschnitt 08 beschrieben.
- (4) Das ausführende Unternehmen darf erst mit den Arbeiten beginnen, wenn die Sicherungsmaßnahmen durchgeführt sind und eine Wahrnehmbarkeitsprobe durchgeführt wurde.

**Kommunikation
Bauablauf**

**Maschinenwar-
nung**

Arbeitsbeginn

03 Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

- (1) Die BzS legt die Sicherungsmaßnahme gemäß dem RIMINI-Verfahren fest. Wird die Sicherungsmaßnahme ATWS festgelegt, hat sie die Angaben des ausführenden Unternehmens in Abschnitt 1 inklusive folgender Punkte zu berücksichtigen:
- Angabe der einzelnen Arbeitsplätze
 - Angabe zur Art der Arbeitsstelle (kontinuierlich wandernd, punktuell, fest)
 - Angabe zum Einsatz von Fahrzeugen und Maschinen mit maschineneigenen Warnanlagen

**Festlegung der
Sicherungsmaß-
nahme**

- Angabe zum Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräte ohne maschineneigene Warnanlagen unter Angabe des Störschallpegels und die vorgesehene Einsatzzeit
- notwendige einzuhaltende Sicherheitsabstände

(2) Die BzS muss neben dem grundsätzlichen Einsatz der Sicherungsmaßnahme ATWS Festlegungen zu nachfolgenden Maßnahmen treffen:

**Zusätzliche
Festlegungen
durch die BzS**

- Einsatz von Handschaltern

Bei der Festlegung berücksichtigt die BzS, ob die örtlichen und/oder betrieblichen Bedingungen den Einsatz von Handschaltern erfordern.

Kriterien für den Einsatz von Handschaltern sind z.B. die Anzahl der Fahrmöglichkeiten und eventuelle Besonderheiten der Arbeitsstelle (z.B. kontinuierlich wandernd).

- Festlegung der Warnung vor Fahrten im Arbeitsgleis
- bei wandernden Arbeitsstellen die Kommunikation zwischen Innen- und Außenposten
- Anbringen von zusätzlichen Warnsignalgebern an Fahrzeugen
- Einsatz von zeitweise zusätzlichen ATWS für bestimmte Tätigkeiten wie z.B. Trennschleifer oder Öffnungen von FA
- Festlegung von zusätzlichen Überwachungsposten durch den Einsatz von ATWS
- Nutzung der Warnbereichsumschaltung
- Ausschaltung von ATWS-Ketten aus Lärmschutzgründen

(3) Auf das Aufstellen von Warnsignalgebern (WSG) auf Personenverkehrsanlagen (PVA), insbesondere auf Bahnsteigen mit Nutzung durch Reisende während der Sicherheitszeiten, ist grundsätzlich zu verzichten. Sofern keine andere Anordnung der WSG möglich ist (z.B. in den unteren Bahnsteignischen), sind schallisierende Maßnahmen gegenüber den Reisenden zu treffen (z.B. eine Längstrennung des Bahnsteiges durch das Aufstellen von mobilen Schallschutzwänden mit vereinzelt Zugängen zur Bahnsteigkante), bzw. ist die Sperrung der Bahnsteige für Reisende im erforderlichen Umfang vorzusehen. Eine Einkapselung von WSG ist nicht erlaubt. Die BzS muss dazu Maßnahmen festlegen.

**Aufstellung auf
Personenver-
kehrsanlagen**

(4) Alle Fahrmöglichkeiten sind durch technisch detektierte Einschaltungen zu erfassen, sofern diese nicht ausdrücklich und nachweislich durch die BzS ausgeschlossen (z.B. durch Festlegungen in der Beta) sind.

**Vorgaben zur
Fahrterfassung
in der Planung**

- (5) Die Planprüfung ist Aufgabe der BzS. Der Name der durchführenden Person ist im Abschnitt 5.1 des Sicherungsplanes anzugeben. Die BzS kann im Einzelfall das gleiche Sicherungsunternehmen vertraglich mit der Durchführung der Planprüfung beauftragen. Das Sicherungsunternehmen muss sicherstellen, dass die planprüfende Person nicht an der Erstellung der Planung beteiligt war. Aufgabe der Planprüfung ist die Überprüfung der Einhaltung der Festlegungen gemäß Abschnitt 4 (2) und Abschnitt 5 (8) dieses Anhangs vor der Montage des ATWS.
- Planprüfung**
- (6) Auf die Vorlage der ATWS-Planung bei der BzS sowie die Planprüfung durch die BzS kann unter folgenden Bedingungen verzichtet werden:
- die Arbeitsstelle hat eine maximale Länge von 400 m,
 - die Arbeiten dürfen eine Zeitdauer von 16 Arbeitsstunden nicht überschreiten,
 - die Arbeitsstelle befindet sich ausschließlich im gesperrten Arbeitsgleis oder außerhalb des Gleisbereiches und
 - es gibt maximal 2 Einschaltstellen (technisch detektiert und/oder Handschalter).
- Auf die ATWS-Planprüfung bei einer ATWS-Planung durch eine Sicherungsaufsicht unter Verwendung des Vordrucks 132.0118V17 auf einer zweigleisigen Strecke oder in einem Bahnhof mit bis zu vier Gleisen kann verzichtet werden, wenn die zuvor genannten Bedingungen eingehalten werden.
- Verzicht auf die Planprüfung**
- (7) Die Sicherungsüberwachung prüft vor Arbeitsbeginn, ob eine technische Funktionsabnahme oder eine Funktionskontrolle (Vordruck 132.0118V08) durchgeführt, das Abnahmeprotokoll erstellt und dem Sicherungsplan hinzugefügt wurde.
- Technische Funktionsabnahme**
- (8) Die ATWS-Planung ist bei einer Änderung der ATWS-Anlage gegenüber der ursprünglichen ATWS-Planung zu aktualisieren. Aus der Dokumentation muss neben den beteiligten Stellen auch hervorgehen, wer die Änderung vorgenommen hat und wann diese durchgeführt wurde. Wenn zuvor eine Planprüfung erforderlich war, ist die angepasste ATWS-Planung erneut einer Planprüfung zu unterziehen. Die BzS darf entscheiden, dass auf eine erneute Planprüfung verzichtet wird.
- Änderung der Planung während der Arbeiten**
- (9) Für die Montage, Störungsbeseitigung und Demontage muss das Sicherungsunternehmen einen Sicherungsplan Abschnitt 1 bei der BzS einreichen. Für die Berechnung der tGefährdung durch die BzS werden für die Montage und Demontage des Funk-ATWS im Gleisbereich (das betrifft i. d. R. technische Detektionen (z.B. SK und deren Verkabelung)) pro Kontakt mit i.d.R. 2 Beschäftigten
- Zu berücksichtigende Montagezeit für ATWS**

maximal 15 Minuten zugrunde gelegt. Bei einer Uv-Sperrung gilt:
 $t_{\text{Gefährdung}} = 0$

Für die Montage und Demontage von kabelgebundenen Anlagen wird pro 100 m pro Beschäftigter ein Zeitwert von 90 Minuten zu Grunde gelegt. In der Regel werden 4 Beschäftigte eingesetzt. Bei einer Uv-Sperrung gilt: $t_{\text{Gefährdung}} = 0$

Hinzu kommen die Zeitwerte für die Logistik, die von den örtlichen Bedingungen abhängig sind, z.B. wenn das Verteilen der Komponenten im Gleisbereich über einen längeren Weg notwendig ist, da keine Anfahrmöglichkeit besteht. Bei einer Sperrung gilt: $t_{\text{Gefährdung}} = 0$

- (10) Im Sicherungsplan 132.0118V10 werden Ausschlussgründe zur Anwendung des Sicherungsverfahrens ATWS vorgegeben, die in der nachfolgenden Tabelle erläutert werden

Ausschlussgründe für ATWS

ATWS mit technischer Detektion

Ausschlussgrund	Erläuterung
$t_{\text{Gefährdung}} > t_{\text{Bauzeit}}$	<p>Dies ist wie folgt zu berechnen: Anzahl der technischen Detektionen des Funk-ATWS (z.B. Schienenkontakte) x 15 Min. x 2 Beschäftigte = Gefährdungszeit technische Detektion Bei Verwendung von kabelgebundenen Anlagen Gesamtlänge der Anlage geteilt durch 100 m x 90 Min. x 4 Beschäftigte = Gefährdungszeit Aufbau ATWS Zeitbedarf für die notwendige Logistik im Gleisbereich x Anzahl der Beschäftigten = Gefährdungszeit Logistik Gesamtgefährdung = Zeit für technische Detektion + Zeit für Kabel-Anlagen + Zeit für Logistik</p> <p>Ermittlung der Bauzeit: Anzahl der Beschäftigten nach Angabe des ausführenden Unternehmens x Arbeitszeit</p>

	<p>(Angabe des ausführenden Unternehmens) = Bauzeit</p> <p>Liegt die Gesamtgefährdung über der Bauzeit kann eine Anwendung von ATWS ausgeschlossen werden.</p> <p>Der Abschnitt (9) bzgl. Uv-Sperung ist zu beachten.</p>
<p>Aufwand der Montage und Demontage ist 3 x so hoch wie die Bauzeit</p> <p>$t_{\text{Aufwand}} \text{ größer } 3 \times t_{\text{Bauzeit}}$</p>	<p>Übersteigt der Aufwand die Montage- und Demontagezeit inkl. Logistik im gesperrten Gleis gegenüber der eigentlichen Bauzeit den Faktor 3, ist der Aufwand gegenüber der Bauzeit in einem unausgewogenen Verhältnis.</p> <p>Beispiel: Aufgrund der Fahrtmöglichkeiten ist die Montage von 15 Einschaltstellen erforderlich. Dies ergibt eine Montagezeit von 225 Min. (15 x 15 Min.). Die Arbeiten sollen 60 Minuten dauern. Somit wird der Faktor 3 (180 Min.) für die Montage der ATWS überschritten.</p> <p>In diesem Fall darf die BzS die Sicherungsmaßnahme ATWS ausschließen.</p>
<p>Räumzeit größer 30 s (Abschnitt 4.5.6 DGUV Regel 101-024)</p>	<p>Gemäß DGUV Regel 101-024 darf die Räumzeit im nicht gesperrten Arbeitsgleis 30 Sekunden nicht überschreiten.</p>
<p>Das Warnsignal kann auf der gesamten Arbeitsstelle nicht mit 3 dB(A) über dem Störschallpegel am Ohr des Beschäftigten aufgenommen werden. (Hinweis: Für einzelne störschallintensive Tätigkeiten wie, z.B. dem Einsatz einer Schienentrennschleifmaschine, müssen andere Sicherungsmaßnahmen gemäß RIMINI ausgewählt</p>	<p>Die BzS darf die Sicherungsmaßnahme ATWS nicht auswählen, wenn das Warnsignal dauerhaft wegen des Grundstörschallpegels in diesem Bereich (z.B. durch den Einsatz von lauten Maschinen auf der gesamten Arbeitsstelle, Umgebungslärmpegel in der Einfugschneise von Flughäfen etc.) über die gesamte Arbeitsstelle nicht sicher aufgenommen werden kann.</p>

werden, Festlegung im Abschnitt 2.13)	Die Sicherungsmaßnahme ATWS darf hingegen ausgewählt werden, wenn einzelne Störschallspitzen z.B. durch zeitweise eingesetzte Maschinen eine Wahrnehmbarkeit des Warnsignals beeinträchtigen. In diesen Fällen hat die BzS im Abschnitt 2.13 zusätzliche Sicherungsmaßnahmen festzulegen.
Anzahl der Fehlwarnungen ist zu hoch	<p>Eine Fehlwarnung liegt vor, wenn die Fahrt die Einschaltstelle zwar passiert - und dadurch das ATWS einschaltet - aber die Arbeitsstelle nicht erreicht.</p> <p>Ist dies sehr häufig der Fall, gehen die Beschäftigten möglicherweise auch bei einer Regelwarnung davon aus, dass die Fahrt die Arbeitsstelle nicht erreicht. Dies muss verhindert werden.</p> <p>Die BzS darf die Sicherungsmaßnahme ATWS ausschließen, wenn absehbar ist, dass innerhalb einer Stunde mehr Fahrten das ATWS auslösen und die Arbeitsstelle nicht erreichen, als Fahrten die Arbeitsstelle erreichen.</p> <p>Zur Vermeidung des Ausschlusses der Sicherungsmaßnahme ATWS hat die BzS zunächst betriebliche Möglichkeiten zu prüfen, z.B.</p> <ul style="list-style-type: none">• ob alle Fahrten, die nicht die Arbeitsstelle erreichen, auf anderen Gleisen ohne Einschaltstelle des ATWS verkehren können• Absprache mit dem Sicherungsunternehmen, ob die erste ATWS-Anlage gekürzt werden kann, so

	dass die Fehlwarnungen nur in einem sehr begrenzten Teil der Arbeitsstelle auftreten. Dadurch kann die Einschaltstelle der/des folgenden ATWS in einen Bereich gelegt werden, der keine Fehlwarnung auslöst.
--	--

Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem (TWS)

Ausschlussgrund	Erläuterung
Es können nicht alle Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt werden.	Sicherungsposten (Außenposten) müssen alle in den Bereich der Arbeitsstelle fahrenden Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke jederzeit eindeutig und sicher erkennen können. Ist dies aufgrund von örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten nicht möglich, muss die BzS die Sicherungsmaßnahme TWS ausschließen. <u>Örtliche</u> Gegebenheiten können z.B. Gebäude sein, welche die Sicht auf einzelne Annäherungsstrecken verhindern. <u>Betriebliche</u> Gegebenheiten können z.B. große unübersichtliche Gleisanlagen sein, die eine wirksame Beobachtung der Annäherungsstrecke verhindern.
Räumzeit größer 20 s (§ 4 Absatz 3 Nr. 1 DGUV Vorschrift 78)	Gemäß § 4 (3) Nr. 1 der DGUV Vorschrift 78 darf beim Einsatz von Sicherungsposten die Räumzeit höchstens 20 Sekunden betragen. Bei einer höheren Räumzeit darf die Sicherungsmaßnahme TWS nicht ausgewählt werden.

Gesamte Arbeitsstelle kann nicht durch einen Überwachungsposten eingesehen werden	Ein Überwachungsposten ist beim Einsatz von TWS zur Überwachung des Verhaltens der Beschäftigten nach einer Warnung im nicht gesperrten Arbeitsgleis erforderlich. Kann der Überwachungsposten nicht den kompletten Bereich der Arbeitsstelle einsehen, darf die BzS die Sicherungsmaßnahme nicht auswählen. Der zu überwachende Bereich ist deutlich sichtbar zu kennzeichnen.
Bei wandernden Arbeitsstellen ist keine automatische Abstandsmessung oder dauerhafte und sichere Sprechverbindung möglich	Bei wandernden Arbeitsstellen folgen i.d.R. die WSG der Arbeitsstelle. Dadurch muss auch der Außenposten im Abstand der Annäherungsstrecke mit wandern. Um den Abstand einzuhalten, ist eine automatische Abstandsmessung oder eine dauerhafte und sichere Sprechverbindung zwischen Innenposten und Außenposten erforderlich. Ist dies aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich, darf die BzS die Sicherungsmaßnahme TWS nicht auswählen.
Arbeiten eignen sich aufgrund des Störschallpegels nicht für die Art der Sicherung	Die BzS darf die Sicherungsmaßnahme TWS nicht auswählen, wenn das Warnsignal dauerhaft wegen des Grundstörschallpegels in diesem Bereich (z.B. durch den Einsatz von lauten Maschinen auf der gesamten Arbeitsstelle, Umgebungslärmpegel in der Einfugschneise von Flughäfen etc.) über die gesamte Arbeitsstelle nicht sicher aufgenommen werden kann. Die Sicherungsmaßnahme TWS darf hingegen ausgewählt werden, wenn einzelne

	<p>Störschallspitzen z.B. durch zeitweise eingesetzte Maschinen eine Wahrnehmbarkeit des Warnsignals beeinträchtigen. In diesen Fällen hat die BzS im Abschnitt 2.13 zusätzliche Sicherungsmaßnahmen festzulegen.</p>
Länge der Zugpausen ist nicht geeignet	<p>Das Unternehmen gibt im Abschnitt 1.10 des Sicherungsplanes 132.0118V10 an, ob eine Gleissperrung von mindestens 20 Min. erforderlich ist.</p> <p>Zur ordnungsgemäßen Durchführung der Arbeiten sind Sperrpausen erst ab einer bestimmten Dauer sinnvoll. Bei vielen Arbeiten muss davon auszugehen werden, dass bei diesen erst bei Sperrungen mit einer Dauer von mindestens 20 Min die erforderliche Qualität erreicht wird. Bei kürzeren Sperrungen (unter 20 Minuten) kann diese i.d.R. nicht erreicht werden.</p> <p>Die BzS, die auftraggebende Stelle der Arbeiten sowie die zuständige Betriebsdurchführung haben gemeinsam nach Möglichkeiten zu suchen, um die notwendige Sperrpausendauer zu ermöglichen. Eventuell müssen die Arbeiten verschoben werden.</p>

04 Aufgaben des Sicherungsunternehmens und der Sicherungspersonale

- (1) Die Verantwortung für den regelkonformen Einsatz der ATWS und die sichere Durchführung der Sicherungsmaßnahme mit ATWS liegt beim präqualifizierten Sicherungsunternehmen. Besonderheiten bei Maschinenwarnsystemen (MWS) sind im Abschnitt 08

**Verantwortung
für den ATWS
Einsatz**

„Einsatzbedingungen bei maschineneigener funkangesteuerter Automatischer Warnsysteme auf gleisgebundenen Großbaumaschinen“ beschrieben.

- (2) Der Einsatz von ATWS wird durch eine ATWS-Planung festgelegt. Grundlegende Aufgabe der ATWS-Planung ist die Art, Anzahl und Standorte der einzelnen ATWS-Komponenten zur rechtzeitigen und sicher wahrnehmbaren Warnung anhand

ATWS-Planprüfung

- der akustischen Grundsätze,
- der ATWS-spezifischen Anforderungen aus dem Sicherungsplan sowie der örtlichen und betrieblichen Verhältnisse,
- bautechnischer und betrieblicher Unterlagen (z.B. Betra) und
- der spezifischen Planungshinweise der ATWS-Hersteller

festzulegen

Die Planung von ATWS wird im Abschnitt 5 dieses Anhangs beschrieben.

- (3) Sofern Arbeiten auf einer maximal zweigleisigen Strecke oder in einem Bahnhof mit maximal 4 Gleisen durchgeführt werden, darf die ATWS-Planung durch die Sicherheitsaufsicht unter Verwendung des Vordruckes 132.0118V17 durchgeführt werden.

Planung durch die Sicherheitsaufsicht

Weitere Voraussetzungen sind:

- Die Arbeitsstelle hat eine maximale Länge von 400 m,
- Arbeiten dürfen eine Zeitdauer von 16 Arbeitsstunden nicht überschreiten,
- die Arbeitsstelle befindet sich ausschließlich im gesperrten Arbeitsgleis oder außerhalb des Gleisbereiches und
- es gibt maximal 2 Einschaltstellen (technisch detektiert und/oder Handschalter)

- (4) Die Montage und Demontage sind im Abschnitt 6 dieses Anhangs geregelt.

Montage und Demontage

- (5) Das Sicherungsunternehmen darf nur Personal einsetzen, das für die jeweilige Funktion nach Funktionsausbildung (Ril 046.2528 „Sicherungsposten“ und 046.2529 „Sicherheitsaufsicht“ der DB Netz AG) sowie für das jeweilige technische Warnsystem (Angabe der Hersteller) fortgebildet ist. Spezifische Aufgaben und Anforderungen für die jeweiligen Funktionen sind im Abschnitt 14 dieses Anhangs beschrieben.

Einsatz von Personal

- (6) Wenn es die Rahmenbedingungen unter Betrachtung zusätzlicher Aufgaben der einzelnen Funktionen ermöglichen, kann das Sicherungsunternehmen folgende Personalunionen festlegen:

Personalunion von Funktionen

- wenn vom Standort des Bedieners die Enden der Arbeitsstelle zur Ausschaltung der Warnsignalausgabe eindeutig eingesehen werden können, ist eine Personalunion von ATWS-Bediener und Sicherungsaufsicht möglich
 - Personalunion von Überwachungsposten und Bediener
- (7) Der Einsatz von Überwachungsposten (ÜP) ist entsprechend der Vorgaben durch die BzS und unter Berücksichtigung des Regelwerks zu planen.
- (8) Bei Arbeitsstellen im nicht gesperrten Arbeitsgleis muss ein Überwachungsposten zum Einsatz kommen, der die gesamte Arbeitsstelle überblicken kann, die Reaktion der Beschäftigten ständig überwacht und ggf. das Warnsignal wiederholt oder Ro 3 gibt.
- (9) Soweit einfache technische Verhältnisse und einfache betriebliche Bedingungen vorliegen, ist anstelle der technischen Funktionsabnahme durch einen Funktionsabnehmer die technische Funktionskontrolle durch den ATWS-Monteur ausreichend. Diese ist auf der „Checkliste zur Funktionskontrolle von Funk-ATWS“ (Vordruck 132.0118V08) zu dokumentieren.

**Überwachungs-
posten**

**ATWS für eine
Arbeitsstelle im
nicht gesperrten
Arbeitsgleis**

**Technische
Funktionsab-
nahme / Techni-
sche Funktions-
kontrolle**

Einfache technische Verhältnisse sind bei bis zu zwei Einschaltstellen gegeben. Ob einfache betriebliche Bedingungen vorliegen, entscheidet die BzS.

Einfache betriebliche Bedingungen können beispielsweise vorliegen, wenn

- maximal zwei Fahrtmöglichkeiten in Richtung einer Arbeitsstelle zu berücksichtigen sind und
- keine Arbeiten im Innengleis stattfinden

Wenn keine einfachen technischen Verhältnisse und/oder betrieblichen Bedingungen vorliegen, ist die technische Funktionsabnahme erforderlich. Diese ist gemäß Vordruck 132.0118V08 zu dokumentieren.

- (10) Die Sicherungsaufsicht hat zusätzlich zur Einweisung in die Sicherungsmaßnahmen die Warnbereichsgrenzen entsprechend dem ATWS-Plan dem Sicherungspersonal und der Arbeitsaufsicht führenden Person/die Bauleitung innehabenden Person bekannt zu geben. Bei hintereinander geschalteten ATWS sind die Warnbereichsgrenzen zu kennzeichnen, z.B. durch Warnbereichskennzeichnungsschilder mit Bezeichnung bzw. Warnbereichsnummerierung.
- (11) Anforderungen an eine Wahrnehmbarkeitsprobe (vor Arbeitsbeginn, bei Veränderungen des Lärmpegels der eingesetzten Maschinen und bei einem Wechsel des Warnbereiches) sind in DGUV Regel 101-024 Abschn. 4.6 festgelegt.

**Inbetriebnahme
der ATWS**

**Wahrnehmbar-
keitsprobe**

Darüber hinaus ist die Wahrnehmbarkeitsprobe erforderlich, wenn WSG in einer Arbeitsstelle umgesetzt werden.

- (12) Das Sicherungsunternehmen verantwortet die funktionsfähige Wiederinbetriebnahme, wenn das ATWS ausgeschaltet war bzw. nach Entstöruungsarbeiten an dem System.

Wiederinbetriebnahme

- (13) Bei der Ausschaltung von ATWS-Ketten während der Arbeitsdurchführung darf dies nur für eine komplette Schicht vorgenommen werden.

Ausschalten von ATWS-Ketten während der Arbeitsdurchführung

Bis zu einer zusammenhängenden Baustellenlänge von 2400 m (drei ATWS-Ketten von 800 m) darf nur eine ATWS-Kette am Beginn oder am Ende der Arbeitsstelle ausgeschaltet werden.

Ab einer zusammenhängenden Arbeitsstellenlänge von 2400 m (mehr als drei ATWS-Ketten von 800 m) darf das ATWS im gesamten Bereich nur zweimal durch die Ausschaltung von ATWS-Ketten unterbrochen sein.

Zwischen den Unterbrechungen müssen mindestens 2400 m (drei ATWS-Ketten von 800 m) eingeschaltet sein.

Während der Arbeiten ausgeschaltete ATWS-Ketten sind bis zu einer durch die DB Netz AG zugelassenen technischen Lösung abzudecken. Besteht dabei die Gefahr in den Gleisbereich des Gleises zu geraten müssen die Anlagen bis zum Ende dieser Tätigkeiten weiter betrieben werden.

Das jeweilige Ende des gesicherten Bereichs ist durch das Sicherheitszeichen P001 und das Zusatzschild „Ende des gesicherten Bereichs“ zu kennzeichnen.

05 ATWS-Planung

- (1) Bei der ATWS-Planung sind die akustischen Gesetzmäßigkeiten einzuhalten. Es muss jederzeit gewährleistet sein, dass der Warnsignalpegel des ATWS mit mindestens + 3 dB(A) über dem Störschallpegel am Ohr des Beschäftigten ankommt.
- (2) Alle Fahrtmöglichkeiten sind zu erfassen, wenn diese nicht ausdrücklich und nachweislich durch die BzS ausgeschlossen sind (z.B. in der Beta).
- (3) ATWS werden i.d.R. durch eine technische Detektion aktiviert bzw. deaktiviert (automatischer Betrieb).

Grundsatz

Erfassung der Fahrten

Ein- und Ausschaltung

Der Einsatz von Handschaltern zur Einschaltung der ATWS darf nur erfolgen, wenn dies die BzS im Sicherungsplan festgelegt hat.

Die manuelle Ausschaltung kann durch das Sicherungsunternehmen festgelegt werden. Dazu muss sichergestellt sein, dass die

Ausschaltung des Warnzustandes erst erfolgt, wenn die Fahrt den Warnbereich komplett verlassen hat.

- (4) Beim Einsatz von TWS mit Handschalter im nicht gesperrten Arbeitsgleis muss die Annäherungsstrecke um 150 m erhöht werden.

Einsatz von TWS mit Handschalter im nicht gesperrten Gleis

Der Außenposten mit Handschalter steht direkt am Beginn der um 150 m verlängerten Annäherungsstrecke. Im Abstand von 150 m Richtung Arbeitsstelle ist ein zusätzlicher Sicherungsposten mit Handschalter zur Erhöhung der Sicherheit aufzustellen. Der zusätzliche Sicherungsposten muss sicher über die Auslösung der Warnung durch den Außenposten informiert werden. Beim Ausbleiben der Warnung wird die Warnung durch den zusätzlichen Sicherungsposten ausgelöst.

Beim Einsatz des Handschalters im nicht gesperrten Arbeitsgleis

- dürfen keine Tätigkeiten/Maschineneinsätze gemäß RRil 132.0118A06 Abschnitt 2 (4) und (5) durchgeführt werden, da für die dort aufgeführten Tätigkeiten/Maschineneinsätze eine Gleissperrung erforderlich ist
 - darf die Räumzeit 20 Sekunden nicht überschritten werden (20 Sekunden ist längste zugelassene Zeit gemäß DGUV Vorschrift 78 § 4 Abs. 3 i.V. mit der DGUV Regel 101-024)
 - darf der Sicherheitszuschlag von 15 Sekunden nicht unterschritten werden
 - ist die Durchführbarkeit der Sicherungsmaßnahme vor Festlegung der Sicherungsmaßnahme zu prüfen (insbesondere bei wandernde Arbeitsstellen der Bewegungsraum der Sicherungsposten)
- (5) Für die Festlegung der Annäherungsstrecke sind in der ATWS-Planung 20 Sekunden Mindestsicherheitszuschlag zu berücksichtigen.

Festlegung der Annäherungsstrecken

Im notwendigen Ausnahmefall z.B. wenn die Annäherungsstrecke bei Anwendung von 20 Sek. Mindestsicherheitszuschlag in den Bereich eines Bahnhofes reichen und/oder ein erheblicher Mehraufwand an Einschaltstellen erforderlich wäre, kann die BzS den Mindestsicherheitszuschlag auf

- 15 Sek. bei Einsatz von bidirektionalen Funk-ATWS und Schienenkontakten und
- 10 Sek. bei Einsatz reiner kabel-ATWS und Schienenkontakten

reduzieren. Die Genehmigung ist durch die BzS im Feld „Besondere Angaben des Sicherungsplans“ einzutragen.

Anhang	132.0118A08 Technische Warnsysteme
	Seite 18 von 46

Beim Einsatz von Handschaltern mit automatischer „Mannüberwachung“ ist kein zusätzlicher Mindestsicherheitszuschlag zu berücksichtigen.

Beim Einsatz von Handschaltern mit manueller „Mannüberwachung“ ist der Mindestsicherheitszuschlag, um zusätzlich 20 Sekunden zu erhöhen.

Erfordern die Arbeiten eine erhöhte Sicherheitsfrist gemäß DGUV Regel 101-024 Abschnitt 4.5.8, ist diese Zeit zusätzlich zu berücksichtigen.

- (6) Dauerwarnungen und Warnungen, bei denen die Fahrt den Arbeitsstellenbereich nicht erreicht, sind in der Planung zu vermeiden.

Dauerwarnungen und Fahrt erreicht die Arbeitsstelle nicht

Zur Vermeidung sind bei der Planung folgende Lösungsansätze zu berücksichtigen:

- Veränderung der betrieblichen Verhältnisse in Absprache mit der Betriebsdurchführung
- die Planung kürzerer ATWS-Anlagen entsprechend der örtlichen, betrieblichen und bautechnologischen Verhältnisse

- (7) Werden mehrere ATWS-Anlagen auf einer Arbeitsstelle hintereinander eingesetzt, können die äußeren Warnsignalgeber der jeweiligen angrenzenden Systeme in dem gleichen Abstand wie innerhalb der jeweiligen Anlage positioniert werden.

Planvorgaben der Hersteller; Ausschaltstellen beim Einsatz mehrerer ATWS

- (8) Die ATWS-Planung muss folgende Mindestangaben beinhalten:

- Ort, Lage und Zeitraum der Arbeitsstelle
- der für die Planung zugrundeliegende Störschallpegel
- Beginn der Annäherungsstrecke(n), km-Angabe(n) oder bei wandernden Arbeitsstellen die Länge der Annäherungsstrecke
- Art der einzelnen Ein- und Ausschaltstellen (technische Detektion oder manuell)
- Anzahl, Standorte und Schalldruckpegel der akustischen Warnsignalausgabe
- Anzahl und Standorte der optischen Erinnerung
- beim Einsatz von mehreren ATWS die Kennzeichnung der jeweiligen Warnbereichsgrenzen, z.B. durch Warnbereichskennzeichnungsschilder mit Bezeichnung bzw. Warnbereichsnummerierung.

Mindestinhalte der ATWS-Planung

- für den Fall der ortsveränderlichen Störschallquelle ist festzulegen, wie eine sichere akustische Warnung der Arbeitsstelle(n) gewährleistet wird:
 - Festlegung zusätzlicher akustischer Warnsignalausgabe in unmittelbarer Nähe der Störschallquelle oder von Arbeitsplätzen in der Nähe des Gleisbereiches
 - Anbringen von zusätzlichen Warnsignalgebern auf oder an Fahrzeugen
 - Manuelles Mitführen von Warnsignalgebern unter Beachtung der erforderlichen Schutzabstände zu Arbeitsgeräten
- (9) Die Anzahl der erforderlichen Warnsignalgeber ist in der Planung anzugeben und abhängig von
- dem Aufstellungsort (Entfernung zur Arbeitsstelle)
 - den Aufstellungsabständen untereinander (max. 30 m)
 - dem Störschallpegel
 - dem Arbeitsverfahren (Anzahl gleichzeitig eingesetzter Maschinen)
 - der Möglichkeit, die Warnsignalgeber ohne Einstellung der Bauaktivitäten umzusetzen
- (10) Sowohl für die Planung der Aufstellung von ATWS auf der Feldseite des Nachbargleises als auch für die Aufstellung von WSG-Ketten im Mittelkern müssen die nachfolgenden Diagramme verwendet werden. Der Störschallpegel wird dann im Signalempfangsbereich um mindestens 3 dB(A) überschritten. Bei Werten für den Abstand e , die zwischen 6,5 m und 10,5 m liegen, wird zwischen den dargestellten Kurven in Abbildung 2 für $e = 6,5$ m und $e = 10,5$ m ein Zwischenwert ermittelt.
- Hinweis:
Die Aufstellung der ATWS im Abstand $e = 10,5$ m ist nur in Ausnahmefällen zulässig. Muss das ATWS dort aufgestellt werden, so ist zu berücksichtigen, dass die Warnsignale durch Fahrten im davorliegenden Gleis verdeckt werden können. Ggf. ist dieses Gleis zur Vermeidung zu sperren.

Anzahl der erforderlichen Warnsignalgeber

Abstand der Warnsignalgeber

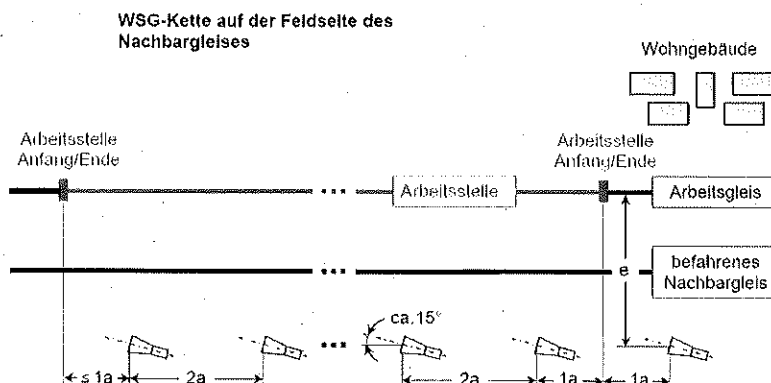


Abbildung 1: Anordnung der Warnsignalgeberkette eines ATWS auf der Feldseite des Nachbargleises mit 15°- Ausrichtung der WSG zur Gleisachse in Bezug zu Beginn und Ende der Arbeitsstelle unter Berücksichtigung nahegelegener Wohnbebauung

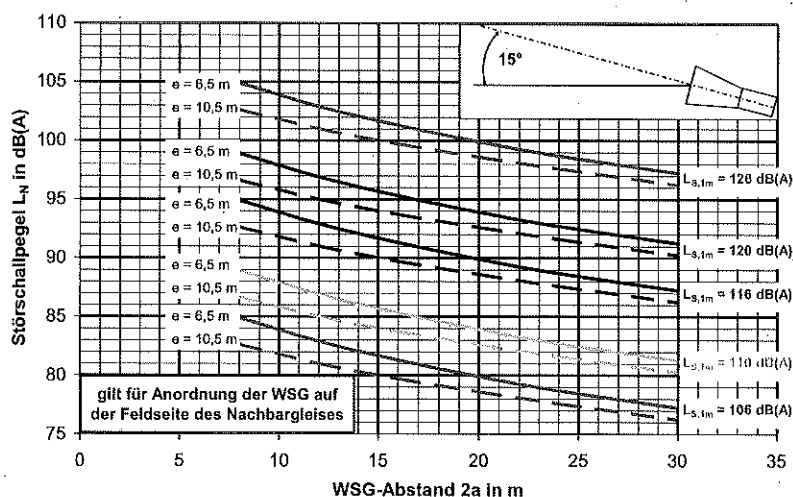


Abbildung 2: Maximal abdeckbarer Störschallpegel L_N bei gegebenem Warnsignalgeberabstand $2a$ und gewähltem Warnsignalgeberpegel $L_{S,m}$ bei 15°-Ausrichtung der WSG und einem Abstand e zwischen der Mitte des Arbeitsgleises und WSG-Kette von 6,5 m und 10,5 m.

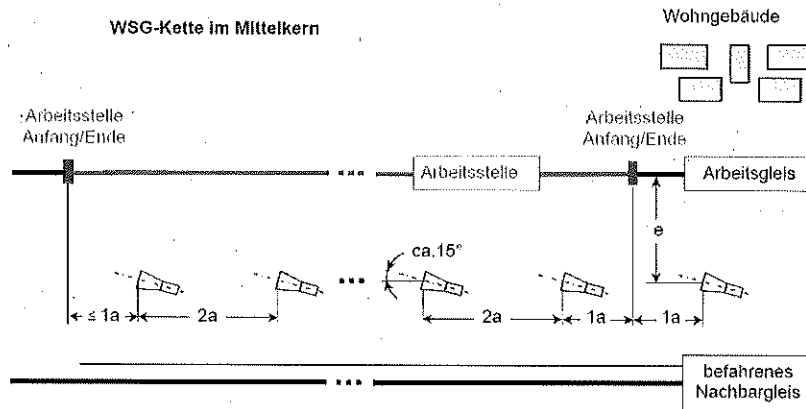


Abbildung 3: Anordnung der Warnsignalgeberkette eines ATWS im Mittelkern mit 15°-Ausrichtung der WSG zur Gleisachse in Bezug zu Beginn und Ende der Arbeitsstelle unter Berücksichtigung nahegelegener Wohnbebauung

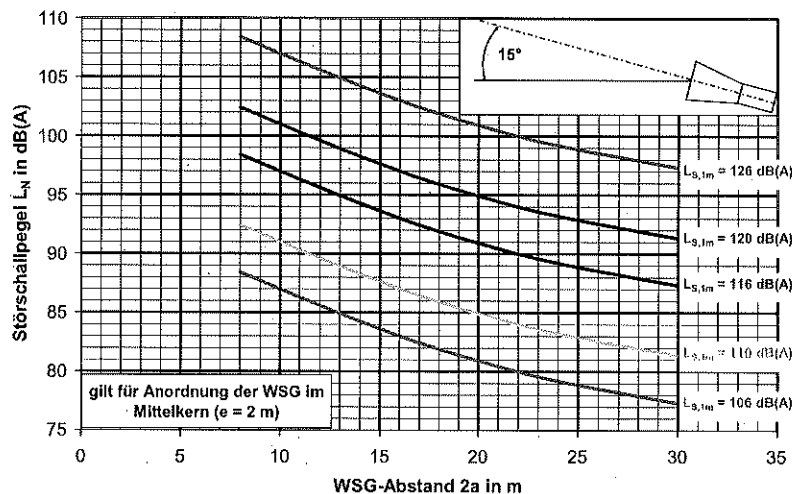


Abbildung 4: Maximal abdeckbarer Störschallpegel L_N bei gegebenem Warnsignalgeber-abstand $2a$ und gewähltem Warnsignalgeberpegel $L_{S,1m}$ bei 15°-Ausrichtung der WSG und Anordnung im Mittelkern (Abstand e zwischen der Mitte des Arbeitsgleises und der WSG-Kette von 2 m)

- (11) Die Anzahl der optischen Erinnerungsanzeigen ist in der Planung anzugeben. Sie dürfen bei Warnsignalgeberketten in einem maximalen Abstand von 30 m aufgestellt werden und müssen uneingeschränkt sichtbar sein.
- (12) Bei einer Änderung des ATWS gegenüber der ursprünglichen ATWS-Planung, ist die Planung zu aktualisieren. Aus der Dokumentation muss außerdem neben den beteiligten Stellen (z.B. BzS) auch hervorgehen, wer die Änderung vorgenommen hat und wann diese durchgeführt wurde. Wenn zuvor eine Planprüfung erforderlich war, ist die angepasste ATWS-Planung erneut einer

Optische Erinnerung

Änderung der Planung während der Arbeiten

Anhang	132.0118A08 Technische Warnsysteme
	Seite 22 von 46

Planprüfung zu unterziehen. Die BzS darf entscheiden, dass auf eine erneute Planprüfung verzichtet wird.

06 Montage und Demontage

- (1) Die ATWS-Montage erfolgt gemäß der ATWS-Planung und den Montageanweisungen des ATWS-Herstellers durch mindestens einen verantwortlichen Monteur, der mit der Funktionskontrolle des ATWS dessen Wirksamkeit auf dem ATWS-Plan bestätigt.

Montage und Funktionsabnahme

- (2) Bei Montage, Störungsbeseitigung, Funktionskontrolle und Demontage von ATWS sind eigenständige Sicherungsmaßnahmen erforderlich. Dafür muss ein gültiger Sicherungsplan vorliegen.

Sicherung von Montage / Demontage

- (3) Für die Montage, Störungsbeseitigung und Demontage muss das Sicherungsunternehmen einen Sicherungsplan Abschnitt 1 bei der BzS einreichen. Für die Berechnung der $t_{\text{Gefährdung}}$ durch die BzS werden für die Montage und Demontage des Funk-ATWS im Gleisbereich (das betrifft i.d.R. technische Detektionen z.B. SK und deren Verkabelung) pro Kontakt mit i.d.R. 2 Beschäftigten maximal 15 Minuten zugrunde gelegt. Bei einer Uv-Sperrung gilt: $t_{\text{Gefährdung}} = 0$

Montagezeit

Für die Montage und Demontage von kabelgebundenen Anlagen wird pro 100 m pro Beschäftigter mit i.d.R. 4 Beschäftigten jeweils ein Zeitwert von 90 Minuten zu Grunde gelegt. Bei einer Uv-Sperrung gilt: $t_{\text{Gefährdung}} = 0$

Hinzu kommen die Zeitwerte für die Logistik, die von den örtlichen Bedingungen abhängig ist (z.B. verteilen der Komponenten im Gleisbereich über längeren Weg notwendig da keine Anfahrmöglichkeit). Bei einer Sperrung gilt: $t_{\text{Gefährdung}} = 0$

- (4) Im gesamten Arbeitsbereich muss das Warnsignal sicher wahrgenommen werden. (Warnsignalpegel mindestens 3 dB(A) über dem Störschallpegel am Ohr des Beschäftigten).

Wahrnehmbarkeit des Warnsignals

- (5) Die Ausrichtung der WSG erfolgt in einem Winkel von ca. 15° (mit einer Toleranz von jeweils 10°) zur Gleisachse in gleicher Richtung zum Arbeitsgleis. Die Ausrichtung soll von Wohngebäuden abgewandt sein (siehe o.g. Abbildungen 1 und 3).

Ausrichtung der Warnsignalgeber

- (6) Werden einzelne WSG zur Verstärkung der akustischen Warnung aufgestellt, kann die Aufstellung der WSG - abweichend von den Regeln in Absatz (5) - auf die zu warnenden Personen ausgerichtet werden.

Aufstellung von Warnsignalgeber zur Verstärkung

- (7) In Bezug auf Beginn bzw. Ende der Arbeitsstelle werden die WSG in Abhängigkeit von der Ausrichtung um den Abstand 1 a versetzt angeordnet (vgl. o.g. Abbildung 1 und Abbildung 3).

Beginn und Ende

- (8) Der Abstand der WSG ist bei Einsatz von ATWS-Ketten der ATWS-Planung zu entnehmen.

**Abstand der
Warnsignalgeber**

- (9) Die Aufstellhöhe von WSG ist so zu wählen, dass die freie Abstrahlung in Richtung Signalempfangsbereich gewährleistet ist (keine Abdeckung durch Schotterberge o.ä.). Die Aufstellhöhe der WSG beträgt bei Aufstellung auf der Feldseite 0,8 m über Schienenoberkante (mit einer Toleranz von $\pm 0,4$ m) bei freier Schallausbreitung in Richtung Arbeitsgleis.

Aufstellhöhe

Für die Aufstellung im Mittelkern ist die Aufstellhöhe so zu wählen, dass die freie Schallausbreitung in Richtung Arbeitsgleis gewährleistet ist. Die WSG dürfen dabei in den Regelichraum A des danebenliegenden Gleises ragen.

- (10) Werden ATWS im Tunnel aufgestellt, ist zu berücksichtigen, dass

**Aufstellung in
Tunnel**

- eine optimale Schallausbreitung (möglichst parallel zur Tunnelwand) und der erforderliche Schalldruckpegel im Bereich der Arbeitsstelle erreicht wird. Die Diagramme im Abschnitt 5 dieses Anhangs sind zu verwenden.
- die ATWS-Komponenten gegen Umfallen und gegenüber den Druck- und Sogverhältnissen hinreichend gesichert sind. Dabei sind auch Arbeitsruhen mit Begegnungsverkehr zu beachten.
- die Aufstellung der WSG so erfolgt, dass die vorhandenen Wege und Arbeitsbereiche möglichst wenig eingeschränkt sind,
- eine uneingeschränkte Wahrnehmbarkeit der akustischen Warnung und der optischen Erinnerungsanzeige möglich ist.

Die Rettungswege sind immer freizuhalten.

- (11) Bei hintereinander geschalteten ATWS sind die Warnbereichsgrenzen gemäß der ATWS-Planung zu kennzeichnen.

**Warnbereichs-
grenzen**

- (12) Auf das Aufstellen von WSG auf Personenverkehrsanlagen (PVA), insbesondere Bahnsteigen mit Nutzung durch Reisende während der Sicherheitszeiten, ist grundsätzlich zu verzichten. Sofern keine andere Anordnung der WSG möglich ist (z.B. in den unteren Bahnsteignischen), sind schallisolierende Maßnahmen gegenüber den Reisenden zu treffen, (z.B. eine Längstrennung des Bahnsteiges durch das Aufstellen von mobilen Schallschutzwänden mit vereinzelt Zugängen zur Bahnsteigkante) bzw. ist die Sperrung der Bahnsteige für Reisende im erforderlichen Umfang vorzusehen. Eine Einkapselung von WSG ist nicht erlaubt.

**ATWS-
Aufstellung auf
Bahnsteigen**

Anhang	132.0118A08 Technische Warnsysteme
	Seite 24 von 46

- (13) Andere Fahrzeuge, z.B. zum Materialtransport müssen bei einem entsprechenden Störschallpegel mit WSG ausgerüstet werden. Diese WSG müssen zusätzlich eine Erinnerungsleuchte haben. Diese muss nicht in einer Einheit mit dem WSG verbaut sein. Die Festlegung zum Einsatz trifft die BzS gemäß 132.0118A02 Abschnitt 6 (11).

Warnsignalgeber an oder auf Fahrzeugen

- (14) Die technische Detektion ist am Beginn der errechneten Annäherungsstrecke zu montieren.

Montage der technischen Detektion

Ist eine Montage aufgrund der örtlichen Verhältnisse an dieser Stelle nicht möglich, kann der Monteur diese eigenständig versetzen. Dabei darf er die Annäherungsstrecke verlängern oder um max. 30 m verkürzen.

Zur Feststellung des Beginns der Annäherungsstrecke orientiert sich der Monteur soweit möglich an den Hektometertafeln. Eine Vermessung der Annäherungsstrecke z.B. mittel Bandmaß ist nicht erforderlich.

- (15) Bricht die Funkverbindung zwischen Innen- und Außenposten ab, bleibt der Außenposten stehen. Der Innenposten begibt sich mit den Beschäftigten in den Sicherheitsraum. Eine Weiterarbeit darf erst erfolgen, wenn die Sprechverbindung wieder hergestellt wurde und die erforderliche Annäherungsstrecke eingehalten wird.

Funkunterbrechung zwischen Innen- und Außenposten

07 Automatische Warnbereichsumschaltung

- (1) Die automatische Warnbereichsumschaltung (AWBU) gewährleistet bei mehreren Warnbereichen die korrekte Ortszuordnung beweglicher FE und FE/WSG (Referenzpunkt in Längsrichtung der Baustelle). Die AWBU stellt sicher, dass der Warnzustand der Warngruppen immer dem Zustand der feldseitigen ATWS entspricht.

Funktion

Bei Wechsel einer Warngruppe von einem nicht aktivierten in einen aktivierten Warnbereich wird der anstehende Warnzustand übernommen.

Bei Wechsel einer Warngruppe von einem aktivierten in einen nicht aktivierten Warnbereich bleibt der anstehende Warnzustand an der betreffenden Warngruppe während der Verarbeitungszeit (VZ) aktiv.

- (2) Der Einsatz der AWBU ist auf Gleisbaustellen mit Warnung vor Fahrten im Nachbargleis immer dann erforderlich, wenn sich Gleisbaumaschinen bzw. Bauspitzen mit FE und/oder FE/WSG über Warnbereichsgrenzen hinwegbewegen. Dies ist u. a. der Fall bei

Anwendung

- Einsatz von Gleisbaumaschinen mit fest oder mobil aufgesetzten WSG wie z.B. Fließbandmaschinen, GSM, SSP
 - Materialwagen mit fest oder mobil aufgesetzten WSG wie z.B. MFS-, Slps-, Fc-Wagen
 - Einsatz des Verfahrens FATWS gemäß Anhang 11 dieser Rahmenrichtlinie
- (3) Die Komponenten der AWBU müssen den technischen Anforderungen der DB Netz AG entsprechen und bahntechnisch freigegeben sein. **Technische Anforderungen**
- (4) Bei Anwendung der AWBU auf einer Baustelle muss das Funkwarnsignal für alle Warngruppen der betreffenden Baustelle bereitgestellt werden. **Funksignal**
- (5) Warngruppen wie z.B. Großbaumaschinen oder Gruppen von Fahrzeugen wie z.B. MFS-Wagen oder Schwellenwagen dürfen maximal 300 m lang sein. **Länge und Zuordnung der Warngruppen**
- Bei Warngruppen darf der für die Ortszuordnung maßgebende Funkempfänger maximal 150 m von einem Ende der Warngruppe entfernt montiert/aufgesetzt sein.
- (6) Für alle Warngruppen, bei denen das Nachbargleis geplant betreten wird, muss die Zeit zum Verlassen des Gefahrenbereichs des Nachbargleises im Abschnitt 1 des Sicherungsplans angegeben und in der Sicherungsplanung berücksichtigt werden. Dabei ist der größte Wert, der alle Bauspitzen abdeckt, maßgebend. **Zeit zum Verlassen des Gefahrenbereichs des Nachbargleises**
- (7) Die Länge eines Warnbereichs darf bei Einsatz der AWBU maximal 800 m betragen. **Warnbereich**
- Je Warnbereich werden mindestens 5 Warngruppen mit den Funktionen FE und AWBU unterstützt.
- (8) Nachdem die Zuordnung zum Warnbereich durch die AWBU hergestellt ist, können folgende Signale durch alle WSG der betreffenden Warngruppe ausgegeben werden: **Geschwindigkeit im Nachbargleis
Ausgabe des Warnsignals**
- Regelwarnsignal für Zugfahrt oder Ro 3 (technisch ausgelöst über die ATWS-Zentrale) sowie
 - bei noch anstehender Regelwarnung das Nachwarnsignal Ro 3 durch Überwachungsstellen (manuell ausgelöst über Handfunktaster analog Nachwarnen bei der Maschinenwarnung gemäß Abschnitt 08). Die Ausgabe des Nachwarnsignals Ro 3 wird im System gespeichert und kann ausgelesen werden.
- Wenn ein ÜP innerhalb der Warnbereichswechselzeit das Signal Ro 3 gibt, wird dieses durch die FE/WSG der ihm zugeordneten Warngruppe ausgegeben.

Bei mehreren Warngruppen, die sich einer Warnbereichsgrenze nähern, wird die Warnung in der Reihenfolge ihrer Annäherung an die Warnbereichsgrenze ausgegeben.

- (9) Ein ÜP ist immer nur einer Warngruppe zugeordnet.

Je Warnbereich müssen mindestens 7 ÜP eingesetzt werden können.

Einer Warngruppe eines Warnbereiches müssen davon mindestens 3 ÜP zugeordnet werden können.

Jeder ÜP kann die Nachwarnung bei anstehender Regelwarnung des Warnbereiches auslösen.

- (10) Eine Information der Maschinenführer bzw. Überwachungsstellen über den Status „Störung während AWBU“ erfolgt nicht.

Bei Störung der AWBU einer Warngruppe wird an dieser Warngruppe die Regelwarnung ausgegeben.

Wenn eine Warngruppe an der Warnbereichsgrenze nach Ablauf der VZ von max. 3 Sek. die Warnbereichszuordnung nicht hergestellt hat, wird nur von der betreffenden Warngruppe die „Regelwarnung“ ausgegeben. Alle anderen Warngruppen werden davon nicht beeinflusst.

- (11) Es gelten analog die Regelungen zur Maschinenwarnung gemäß Abschnitt 8.

Die Grenze der Verantwortung wird auch bei Einsatz der AWBU durch die ERRI-Schnittstelle(n) definiert, da sie wie bei der Maschinenwarnung nicht in der Funkstrecke liegen soll.

Das Sicherungsunternehmen, das die feldseitigen Warnsysteme betreibt, ist verantwortlich

- für die Funktion AWBU,
- bis zur ERRI-Schnittstelle bei den Bauspitzen, bei denen der Warnsignalanstoß über eine ERRI-Schnittstelle ausgegeben wird,
- bis zur Warnsignalausgabe bei den Bauspitzen, bei denen das Warnsignal ohne ERRI-Schnittstelle ausgegeben wird.

Das Unternehmen, das die Bauspitze(n) betreibt, ist verantwortlich

- für die akustische Vermessung der Maschinen/Eisenbahnfahrzeuge, die über kein maschineneigenes Warnsystem verfügen und die eingesetzt werden sollen. Eine akustische Vermessung ist einmalig erforderlich. An Fahrzeugen, die über kein maschineneigenes Warnsystem verfügen und noch nicht akustisch vermessen sind, werden die Warnsignalgeber so angebracht, dass das Warnsignal in Richtung der Beschäftigten abstrahlt.

**Einsatz von
Überwachungs-
stellen**

**Anzeige von
Störungen**

**Abgrenzung der
Verantwortung
zwischen Bau-
und Sicherungs-
unternehmen**

- für die Bereitstellung eines Aufstellplatzes zur Aufnahme der Warnsignalgeber einschl. Funkempfänger (FE bzw. FE/WSG),
- für die Kennzeichnung der Montageorte der FE bzw. FE/WSG auf den Maschinen bzw. Materialwagen,
- für die Funktion aller Warnsystem-Komponenten hinter der/den ERRI-Schnittstelle(n) bei fest installierten Anlagen und
- für die Angabe der Zeit zum Verlassen des Gefahrenbereichs (Sicherungsplan Seite 1: größter Wert, der alle Bauspitzen abdeckt).

(12) Es kommen folgende Fallkonstellationen in Betracht:

Fall A: Baumaschine/Fahrzeug hat keinen fest installierten WSG: Dann werden WSG einschl. Funkempfänger (FE/WSG) als mobile Einheit(en) auf die Maschinen gesetzt. Das Sicherungsunternehmen ist verantwortlich für den feldseitigen Sender, die Funkstrecke, den Funkempfänger und den WSG auf der Maschine.

Fall B: Die Baumaschine hat fest installierte WSG einschl. Erinnerungsanzeigen: Dann werden Funkempfänger als mobile Einheit auf die Maschine gesetzt. Das Sicherungsunternehmen ist verantwortlich für den feldseitigen Sender, die Funkstrecke und den Funkempfänger auf der Maschine bis zur ERRI-Schnittstelle, an der die fest installierten WSG und die Erinnerungsanzeigen angeschlossen werden (analog Maschinenwarnung für Fließbandmaschinen gemäß Abschnitt 8).

Fall C: die Baumaschine hat nur fest installierte Erinnerungsanzeigen (z.B. an Durchgängen oder kabinenartigen Arbeitsplätzen), aber keine fest installierten WSG: Dann werden Funkempfänger einschl. WSG (FE/WSG) als mobile Einheit auf die Maschine gesetzt und der Warnimpuls wird über die ERRI-Schnittstelle an die fest installierten Erinnerungsanzeigen ausgegeben. Das Sicherungsunternehmen ist verantwortlich für den feldseitigen Sender, die Funkstrecke und Funkempfänger einschließlich mobile WSG auf der Maschine und für die Erinnerungsanzeigen bis zur ERRI-Schnittstelle.

(13) Bei der Montage der FE/WSG und der optischen Erinnerungsanzeigen muss die Fahrzeug-Grenzlinie eingehalten werden.

Fahrzeug-Grenzlinien

(14) Im Umfeld von Maschinen (z.B. GSM, SSP) und Materialwagen (z.B. MFS, Slps, Fc-Wagen) muss die Warnsignalhörbarkeit sichergestellt sein. Auf der maßgebenden Bezugslinie (2,5 m neben der Achse des Arbeitsgleises und in 0,8 und 1,6 m Höhe über SO) ist die Signalhörbarkeit nachzuweisen und zu dokumentieren. Der

Signalhörbarkeit

Anhang	132.0118A08 Technische Warnsysteme
	Seite 28 von 46

Signal-Störschallabstand muss mindestens dem Signal-Geräusch-Abstand (SN) = 3 dB(A) entsprechen.

Verfahren FATWS: Die Festlegungen zum FATWS-Verfahren gemäß Anhang 11 sind einzuhalten.

Es dürfen nur WSG mit einer maximalen Warnsignalausgabe von 126 dB(A) und eingeschalteter automatischer Pegelanpassung eingesetzt werden.

- (15) Wenn feldseitig kein ATWS eingesetzt wird, muss der anstehende Warnzustand anhand von optischen Erinnerungsanzeigen an den Durchgängen, Ausgängen und Bedienständen von Gleisbaumaschinen bzw. Eisenbahnfahrzeugen erkennbar sein.

Optische Erinnerungsleuchten

Die optischen Erinnerungsanzeigen können kombiniert oder getrennt von den WSG montiert sein.

Ein WSG kann (z.B. bei MFS-Wagen) aus akustischem Grund an anderer Stelle (z.B. in Motornähe) als die Erinnerungsanzeige am Durchgang des Fahrzeugs angeordnet sein.

Optische Erinnerungsanzeigen zur Absicherung von Durchgängen, Ausgängen und Bedienständen von Maschinen müssen stets in Kombination mit akustischer Warnung eingesetzt werden. Eine alleinige optische „Warnung“ ist nicht zulässig.

- (16) Bei der Sicherung von Gleisbaustellen mit funkgesteuerten ATWS muss damit gerechnet werden, dass Gleisbaumaschinen verschiedener Betreiber eingesetzt werden, die mit Funkkomponenten verschiedener ATWS-Hersteller fest ausgerüstet sind. Bei der Planung der ATWS-Technik sind daher die folgenden Funktionen des FE zu unterscheiden:

Komponenten verschiedener ATWS-Hersteller

- FE mit herstellerspezifischer (proprietärer) Schnittstelle zur Weitergabe des Warnimpulses an WSG und/oder an optische Erinnerungsanzeigen desselben Herstellers,
- FE mit ERRI-Schnittstelle zur Weitergabe des Warnimpulses an WSG und/oder an optische Erinnerungsanzeigen desselben oder eines anderen ATWS-Herstellers.

08 Einsatzbedingungen bei maschineneigener funkangesteuerter Automatischer Warnsysteme auf gleisgebundenen Großbaumaschinen

- (1) Dieser Abschnitt ist Grundlage für den Einsatz maschineneigener Warnsysteme (MWS) auf gleisgebundenen Großbaumaschinen (GBM) (Bettungsreinigungsmaschinen (RM), Planumsverbesserungsmaschinen (PVM), bzw. Umbauzügen (UZ)). Für den Einsatz

Geltungsbereich

des MWS sind neben den folgenden Festlegungen auch die Betriebsanleitung des MWS-Herstellers, die Betriebsanleitung für das stationäre Automatische Warnsystem (ATWS), und die Betriebsanweisung des Maschinenbetreibers zu beachten.

- (2) MWS sind fest auf den GBM-Kernmaschinen installiert und bestehen aus beiderseits der Maschine montierten akustischen Signalgebern und optischen Erinnerungsanzeigen. Das MWS wird rückwirkungsfrei vom stationären ATWS per Funkverbindung angesteuert und setzt damit eine im Betrieb befindliche Zentrale einer ATWS voraus, die ein Funksignal sendet. Über die ERRI-Schnittstelle (vgl. (7) erfolgt eine definierte Trennung beider Systeme (MWS und ATWS). Für MWS und stationäres ATWS dürfen nur Komponenten verwendet werden, die den aktuellen Anforderungen des Lastenheftes entsprechen; sie müssen von der DB Netze AG bahntechnisch freigegeben sein.

Grundfunktion und Systemkomponenten des MWS

- (3) Ein MWS dient dazu, die Beschäftigten an der GBM vor Fahrten im Nachbargleis sicher wahrnehmbar zu warnen:

Zweck des MWS

- auf der dem Mittelkern zugewandten Längsseite der GBM und
- an den Durchgängen von der Feldseite der GBM zum Mittelkern.

Dazu muss der Schalldruckpegel der Warnsignale an den Arbeitsplätzen einer GBM (Kernmaschine) um mindestens 3 dB(A) höher als der Störschallpegel der GBM sein.

- (4) Im Bereich der Kernmaschine, der unter 1 (1) genannten GBM, ist bei Betrieb des bahntechnisch freigegebenen MWS die Signalwahrnehmbarkeit der akustischen Signalgeber gegenüber dem Störschall der Kernmaschine sichergestellt und keine einsatzbezogene Planung mehr erforderlich.

Akustische Planung der Kernmaschine

- (5) Wenn für das stationäre ATWS Systeme verschiedener Hersteller (mit demselben Signaltyp) eingesetzt werden müssen, ist die Aufstellung so zu projektieren, dass Wechsel zwischen den verschiedenen Systemen auf ein Minimum reduziert werden. Wenn die GBM während der Baumaßnahme in den Warnbereich des folgenden stationären ATWS eines anderen Herstellers hineinfährt, ist zur Warnbereichsumschaltung gem. Absätze (28) – (30) zu verfahren und eine erneute Inbetriebnahme (vgl. Absätze (17) – (20) durchzuführen.

ATWS verschiedener Hersteller

- (6) Der Maschinenbetreiber ist für alle MWS-Komponenten auf der GBM und deren Funktionstüchtigkeit verantwortlich. Hierzu zählen neben den Anschlüssen für die ERRI-Kabel (valent, antivalent) der Anschluss für die Stromversorgung des FE und der Antennenanschluss inkl. der Antenne und des fest installierten Teils der Zuleitung (vgl. Absatz (7) A). Weiterhin ist er dafür verantwortlich, dass

Verantwortung für MWS und Stationäre Komponenten

die Anordnung aller MWS-Komponenten unverändert gegenüber dem Zeitpunkt der bahntechnischen Freigabe bleibt. Das betrifft z.B. die Ausrichtung der WSG nach Werkstattarbeiten.

Das Sicherungsunternehmen ist für das stationäre ATWS und den FE mit allen erforderlichen Verbindungen zu den Anschlüssen der MWS-Komponenten (einschließlich Funkstrecke) verantwortlich und stellt diese bereit. Im Einzelnen sind dies der FE, die ERRI-Kabel (valent, antivalent), alle erforderlichen Komponenten für die Stromversorgung des FE und das flexible Antennenkabel (vgl. Absatz (7) A).

- (7) Die Verantwortlichkeiten für das Bereitstellen funktionsfähiger MWS-Komponenten, FE, Einstellungen, Ein- und Ausschaltung sowie Betrieb der einzelnen Komponenten sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Verantwortlichkeiten zwischen Sicherungsunternehmen und Maschinenbetreiber im Einzelnen

A Bereitstellung des MWS/ FE	M	S
- Kennzeichnung der Mitte des Kernbereichs der Maschine inkl. des Toleranzbereichs	X	
- Plattform mit geschlossener Standfläche für FE	X	
- Anschlüsse ERRI-Schnittstelle der MWS-Zentrale	X	
- Anschluss Stromversorgung für FE	X	
- Anschluss Antenne (ggf. Adapter), fest installierte Antennenzuleitung und Antenne auf der Maschine	X	
- FE		X
- Kabel FE - ERRI-Schnittstelle (valent + antivalent)		X
- Kabel und Komponenten für Stromversorgung des FE aus dem Bordnetz der Maschine		X
- Kabel Antenne (flexibel)		X
- Master- ERRI-Prüfbox	X	
- Ersatz- ERRI-Prüfbox		X
B Einstellen des Warnsignals (MWS der GBM)	M	S
- Einstellen des Warnsignals (Ro2) auf Anweisung des Sicherungsunternehmens,	X	
C Ein-/ Ausschaltung und Betrieb	M	S
- Test des stationären ATWS inkl. Funksender		X
- Test des FE		X
- Test und Inbetriebnahme des MWS (M), zug Wahrnehmbarkeitsprobe (S)	X	X

- Bestätigung der Funktionsbereitschaft des FE gegenüber dem Maschinenbetreiber			X
- Bestätigung der Funktionsbereitschaft des gegenüber dem Sicherungsunternehmen	N	X	
- Umschalten der MW auf den folgenden Warnbereich			X
- manuelle Auslösung des MWS (Entscheidung der BzS, vgl. (14))			X

M = Maschinenbetreiber; S = Sicherungsunternehmen

Details zu A bis C sind in den Handbüchern der MWS-Hersteller und im Folgenden beschrieben.

Alle Bedienhandlungen am MWS und am FE sind entsprechend den Betriebsanleitungen des Herstellers des stationären ATWS und des MWS durchzuführen.

Maschinenbetreiber und Sicherungsunternehmen dokumentieren die Inbetriebnahmehandlungen sowie die festgestellte Funktionsbereitschaft in einer gemeinsamen Checkliste (vgl. Absatz (20) und 132.0118V09).

- (8) Das maschinenbetreibende Unternehmen macht gegenüber der BzS die im Abschnitt 1 des Sicherungsplans gemäß Modul 132.0118 geforderten Angaben.
- (9) Das maschinenbetreibende Unternehmen hält auf der Maschine (ggf. in Kopie) bereit:
- den Plan zur Anordnung der Signalgeber (Typ, Montageorte, Ausrichtung der Schallgeber),
 - eine Maschinenübersicht mit Markierung der Antennenposition und der Mitte der Kernmaschine,
 - den Prüfbericht der DB-autorisierten Akustik-Messstelle, der den Signal-Geräusch-Abstand (SN) von mindestens 3 dB(A) nachweist und
 - die bahntechnische Freigabe des MWS.
- (10) Das maschinenbetreibende Unternehmen und das Sicherungsunternehmen veranlassen die regelmäßigen Prüfungen ihrer stationären ATWS- bzw. maschinenseitigen MWS-Komponenten gemäß den Vorgaben der jeweiligen Hersteller. Wird die Prüffrist überschritten, darf die Komponente nicht mehr eingesetzt werden.
- (11) Werden an der GBM und/oder am MWS konstruktive Änderungen vorgenommen oder WSG ausgetauscht, muss durch den Maschinenbetreiber sichergestellt sein, dass die Wahrnehmbarkeit des Warnsignals nicht beeinträchtigt wird. Andernfalls sind eine

Angaben des Maschinenbetreibers im Sicherungsplan

Auf der GBM vorzuhaltende Unterlagen

Prüffristen

Aufrechterhaltung der Signalwahrnehmbarkeit

erneute akustische Messung und eine neue bahntechnische Freigabe des MWS erforderlich.

- (12) Das Sicherungsunternehmen prüft vor Einsatz auf der GBM die Vollständigkeit und Funktionsfähigkeit der Komponenten für Funk-sender und -empfänger (vgl. Absatz (7) A). Die Funktionsfähigkeit ist durch probeweises Auslösen der Warnung am stationären ATWS mittels ERRI-Prüfbox am FE einmalig zu überprüfen. Der Funkempfang auf der kompletten Strecke der Baumaßnahme ist durch das Sicherungsunternehmen nachzuweisen. Hierzu ist, z.B. bei der technischen Funktionsabnahme, der FE entlang des betriebsbereiten stationären ATWS mitzuführen.

Funktionsprüfung der Funk-sender und -empfänger

Wird festgestellt, dass der Funkempfang in einem Bereich unterbrochen ist und nicht hergestellt werden kann, muss dies im Abnahmeprotokoll dokumentiert werden. Die BzS ist hierüber unverzüglich zu informieren. Für diesen Bereich muss eine Ersatzmaßnahme entsprechend Absatz (23) getroffen werden.

Hinweis: Eine verstärkte Prüfung wird für Örtlichkeiten empfohlen, an denen direkte EMV-Einflüsse (elektromagnetische Verträglichkeit) und Reflektionen bei z.B. Schallschutzwänden und in Tunneln zu erwarten sind.

- (13) Das maschinenbetreibende Unternehmen stellt vor Beginn der Sicherungsmaßnahme sicher, dass das MWS funktionsfähig ist. Dazu prüft es die Funktionsbereitschaft des MWS durch probeweise Auslösung einer Warnung an der ERRI-Schnittstelle mittels der ERRI-Prüfbox.

Funktionsprüfung des MWS

- (14) Falls die für den Baustelleneinsatz im Sicherungsplan angegebene GBM nicht zum Einsatz kommt, informiert das auftragnehmende Bauunternehmen unverzüglich die BzS und das Sicherungsunternehmen.

Einsatz einer Ersatzmaschine

Sofern die Maßnahme mit einer Ersatzmaschine durchgeführt werden soll, muss die BzS dem Einsatz zustimmen. Das maschinenbetreibende Unternehmen muss unverzüglich den Abschnitt 1 des Sicherungsplans entsprechend ändern, der BzS vorlegen und das Sicherungsunternehmen über die Ersatzmaschine informieren. Die technische Verfügbarkeit des MWS der Ersatzmaschine ist analog Absatz (7) A bis C sicherzustellen (s. auch Absatz (21)).

- (15) Das maschinenbetreibende Unternehmen hat sicherzustellen, dass das MWS bereits mit Beginn der Aufrüstung und Einfädelung der Maschine im Bereich des (gesperrten) Baugleises voll funktionstüchtig ist. Die durch das stationäre ATWS zu sichernde Entfaltungslänge ist bei der Maßnahmenplanung und Ausschreibung zu berücksichtigen. Analog gilt die Sicherstellung der Funktion bis zur Beendigung des Abrüstens und Ausfädelns der Maschine im Bereich des (gesperrten) Baugleises.

Funktionstüchtiges MWS und ATWS während dem Auf- und Abrüsten der GBM

Es ist sicherzustellen, dass während des Auf- und Abrüstens in den Ein- und Ausfädelängen der GBM ein feldseitiges ATWS in Betrieb ist (oder das Nachbargleis gesperrt ist).

- (16) Die MWS-Zentrale und der FE müssen - entsprechend den Anforderungen des Arbeitsschutzes - vor, während und nach der Auf- und Abrüstphase (Ein- und Ausfädelung) und im laufenden Betrieb jederzeit für das Sicherungsunternehmen sicher erreichbar sein, um

Sicherer Standplatz auf der GBM

1. Installation und Inbetriebnahme des FE,
2. die manuelle Warnbereichsumschaltung (Umkodierung) insofern keine automatische Warnbereichsumschaltung aktiv ist,
3. die manuelle Bedienung der MWS-Zentrale,
4. den Tausch der Akkus am FE (für Akkubetrieb) und
5. einen sicheren Aufenthalt während einer Gefahrensituation zu ermöglichen.

Die für Punkte 1.-5. erforderlichen sicheren Standplätze müssen nicht identisch sein. Zusätzlich zum sicheren Standplatz ist für Punkt 3. eine direkte Sichtverbindung zum stationären ATWS erforderlich.

Das maschinenbetreibende Unternehmen der GBM muss diese Tätigkeiten in seiner Gefährdungsanalyse berücksichtigen, diese ggf. aktualisieren und den Standort der MWS-Zentrale und des FE entsprechend auswählen bzw. anpassen.

- (17) Der Maschinenbetreiber stellt am MWS - entsprechend den Vorgaben des Sicherungsunternehmens - das Warnsignal (Ro 2) ein.

Einstellung am MWS

- (18) Das maschinenbetreibende Unternehmen prüft in Anwesenheit des Sicherungsunternehmens die ordnungsgemäße Funktion des MWS unter Verwendung der ERRI-Prüfbox (vgl. Absatz (7) C). Anschließend weist er das Sicherungsunternehmen in die Mitte der Kernmaschine (vgl. Absatz (29)), den Standort der MWS-Zentrale und des FE, die Position aller benötigten Anschlüsse (vgl. Absatz (7) A) und den sicheren Standplatz (vgl. Absatz (16)) ein.

Funktionsprüfungen für MWS

- (19) In Abstimmung mit dem maschinenbetreibenden Unternehmen montiert das Sicherungsunternehmen den FE auf der dafür vorgesehenen Plattform auf der Maschine und prüft die Verbindung vom FE zum stationären ATWS mit Hilfe der auf der GBM vorhandenen ERRI-Prüfbox durch probeweises Auslösen der Warnung am stationären ATWS (vgl. Absatz (7) C).

Aufstellen des FE und Prüfen der Schnittstellen an MWS und FE

Hinweis: Zum eindeutigen Nachweis der Funktionsbereitschaft beider Schnittstellen des MWS und des FE müssen beide Tests mit dem gleichen Prüfmittel (ERRI-Prüfbox) durchgeführt werden

und zum gleichen positiven Ergebnis kommen. Bei unterschiedlichen Ergebnissen müssen beide Tests (ggf. mit einer zweiten ERRI-Prüfbox) wiederholt werden.

Nach erfolgreichem Test verbindet das Sicherungsunternehmen den FE mittels der ERRI-Kabel mit der Zentrale des MWS und weist den Maschinenbetreiber in die Grenzen der Warnbereiche und deren Kennzeichnung ein.

- (20) Das maschinenbetreibende Unternehmen schaltet das MWS ein und das MWS ist in Grundstellung zu bringen. Die Ausschaltung erfolgt durch die genannten Verantwortlichen (vgl. Absatz (7) C) in umgekehrter Reihenfolge.

**Inbetriebnahme:
Dokumentation,
Checkliste**

Die o.g. Handlungen und Funktionsnachweise dokumentieren Sicherungsunternehmen und maschinenbetreibendes Unternehmen in einer gemeinsamen Checkliste (vgl. Absatz (7) C). Die Checkliste wird vom Sicherungsunternehmen als Bestandteil der ATWS-Planung beigelegt und ist nach Dokumentation der Inbetriebnahme Bestandteil des Sicherungsplanes.

- (21) Bei einer Störung des MWS ist von den zu warnenden Personen der festgelegte Sicherheitsraum aufzusuchen und erst auf Anweisung des Sicherungsunternehmens zu verlassen. Das Sicherungsunternehmen lässt die Sicherungsmaßnahme entsprechend ändern. Die geänderte Sicherungsmaßnahme ist vor der Fortführung der Baumaßnahme durch das Sicherungsunternehmen umzusetzen und das bauausführende Unternehmen ist entsprechend einzuweisen. Bei einer Störung an der Zentrale einer Maschinenwarnanlage kann diese Zentrale vor Ort ausgetauscht werden.

**Störung des
MWS**

- (22) Bei einem auffälligen Anstieg der Störgeräusche im Arbeitsprozess der Maschine (über die Werte hinaus, die dem Prüfbericht zugrunde liegen) veranlasst das maschinenbetreibende Unternehmen bei der Sicherungsaufsicht eine Wiederholung der Wahrnehmbarkeitsprobe, um sicher zu stellen, dass die Warnsignalpegel ausreichend sind.

**Reaktion auf
Anstieg der
Störgeräusche**

- (23) Bei einer Funkunterbrechung zwischen stationärem ATWS und dem FE, die sich nach Einschätzung des Sicherungsunternehmens nicht unmittelbar beheben lässt, kann das MWS für die weitere Arbeit der GBM übergangsweise von einem Mitarbeiter des Sicherungsunternehmens manuell ausgelöst werden. Die BzS trifft in Abstimmung mit Maschinenbetreiber, Sicherungsüberwacher und Sicherungsaufsicht die Entscheidung zur manuellen Auslösung der Warnung. Dazu sucht der Mitarbeiter des Sicherungsunternehmens den sicheren Standplatz in der Nähe der MWS-Zentrale (vgl. 16) auf und orientiert sich an den Warnsignalen des stationären ATWS, um das MWS auszulösen. Der Sachverhalt wird im Sicherungsplan dokumentiert. Das Sicherungs-

**Reaktion auf
Funkunterbre-
chung**

unternehmen informiert den ATWS-Hersteller, der Maschinenbetreiber den MWS-Hersteller.

Die Funktion der Funkverbindung ist durch das Sicherungsunternehmen und das maschinenbetreibende Unternehmen so schnell wie möglich wiederherzustellen. Der Erfolg ist der BzS unverzüglich mitzuteilen und der Regelbetrieb unter Einsatz der Funkverbindung wiederherzustellen. Bei wiederholtem/permanentem Ausfall der Funkstrecke ist die weitere Vorgehensweise durch die BzS festzulegen.

- | | |
|--|---|
| <p>(24) Der Überwachungsposten ist durch eine am Mann getragene Funkkomponente in der Lage, bei anstehender Erinnerung der feldseitigen ATWS entweder eine manuelle Nachwarnung oder Ro 3 auf der Maschinenwarnung auszulösen.</p> | <p>Feldseitige Auslösung der MW durch Überwachungsposten mittel HS</p> |
| <p>(25) Eine Mannüberwachung der Komponente für die feldseitige Auslösung der MW ist nicht erforderlich.</p> | <p>MÜ bei Funkkomponenten</p> |
| <p>(26) Eine Ro 3 Auslösung der Maschinenwarnung ist grundsätzlich jeder Zeit durch die feldseitige Funkkomponente möglich und steht unabhängig einer erfolgten Zugfahrt im Betriebsgleis für min. 20 Sekunden an. Sie kann nur durch den Überwachungsposten, der Ro 3 ausgelöst hat, zurückgenommen werden.</p> | <p>Ro 3-Auslösung durch MW durch feldseitige Komponenten</p> |
| <p>(27) Je MWS der GBM sind, bei Auslösung des Maschinenwarnsystems durch den Überwachungsposten, aus technischen Gründen derzeit max. drei Überwachungsposten möglich.</p> <p>Die Sicherheitsaufsicht legt die Anzahl der Überwachungsposten fest und regelt, welcher Überwachungsposten für welche Seitenläufer der GBM verantwortlich ist.</p> | <p>Anzahl der Überwachungsposten bei feldseitiger Auslösung</p> |
| <p>(28) Wenn eine GBM aus dem Warnbereich einer stationären ATWS-Anlage in den Warnbereich der nächsten stationären ATWS-Anlage hineinfährt, muss das MWS durch das Sicherungsunternehmen von dem aktuellen feldseitigen ATWS auf das nächste umgeschaltet werden. Die Umschaltung kann automatisch gemäß RRil 132.0118A08 Abschnitt 7 oder gemäß der nachfolgenden Regelungen erfolgen.</p> | <p>Zweck, Grundfunktion der Warnbereichsumschaltung</p> |
| <p>(29) Das MWS wird umkodiert, wenn die Mitte des Kernbereichs der GBM (± 10 m) die gekennzeichneten Warnbereichsgrenze bei der stationären ATWS-Anlagen erreicht hat. Der Maschinenbetreiber weist das Sicherungsunternehmen in die gekennzeichneten Punkte der GBM (Mitte, +10 m, -10 m) ein.</p> | <p>Kennzeichnung der Mitte des Kernbereichs</p> |
| <p>(30) Die Warnbereichsumschaltung (WBU) erfolgt grundsätzlich durch das Sicherungsunternehmen. Das Sicherungsunternehmen muss die Zeiten, die für ein manuelles Umkodieren des MWS und für das</p> | <p>Umkodieren, Überqueren des Betriebsgleises</p> |

dafür notwendige Überqueren des Betriebsgleises erforderlich sind, bei der Ermittlung der Annäherungsstrecke berücksichtigen.

- (31) Der von der Sicherungsaufsicht autorisierte Überwachungsposten ist durch eine am Mann getragene Funkkomponente in der Lage, manuell eine ferngesteuerte WBU vorzunehmen.
- (32) Die Autorisierung erfolgt durch die Sicherungsaufsicht nur an dieser Funkkomponente durch vorgesehene technische Maßnahmen und ist für alle anderen Funkkomponenten blockiert.
- (33) Erfolgt während der Bereichsumschaltung des autorisierten Überwachungspostens eine Zugfahrt, wird automatisch Ro 2 ausgelöst. Die WBU wird technisch zwangsweise unterbrochen. Durch die Regelwarnung Ro2 der feldseitigen ATWS-Anlage und durch die Maschinenwarnung wird der Überwachungsposten auf seine Überwachungsaufgabe der Seitenläufer hingewiesen.
- (34) Beim Einsatz der im Fließbandverfahren arbeitenden, gleisgebundenen GBM (Bettungsreinigungsmaschinen, Planumsverbesserungsmaschinen und Umbauzüge) darf eine Feste Absperrung nur eingesetzt werden, wenn der Gleisabstand mindestens 5,00 m beträgt. Darf eine feste Absperrung nicht eingesetzt werden, ist die Sicherungsmaßnahme ATWS erforderlich.
- (35) Werden Maschinen im Fließbandverfahren mit maschineneigener Warneinrichtung im Innengleis eingesetzt, darf nicht vor Zugfahrten auf beiden Nachbargleisen gleichzeitig gewarnt werden. Auf der einen Maschinenseite muss mittels ATWS gewarnt werden. Auf der anderen Seite muss das Gleis gesperrt werden, wenn keine FA (< 5 m Gleisabstand) möglich ist.
- (36) Befindet sich neben dem Nachbargleis, für das gewarnt wird, ein weiteres Gleis (3. Gleis), so dass für den Überwachungsposten kein Sicherheitsraum zur Verfügung steht, ist dem Überwachungsposten ein Platz auf der GBM zuzuweisen, von dem aus er seine Tätigkeit jederzeit wahrnehmen kann. Ist dies nicht möglich, muss das 3. Gleis als Standort für den Überwachungsposten gesperrt werden.
- (37) Beim Einsatz von GBM im Fließbandverfahren muss
- die Länge der Arbeitsstelle (Entfaltungslänge) im Abschnitt 1.3 des Sicherungsplans
 - in der bemaßten Skizze (Abschnitt 1.3 des Sicherungsplans) die größte Arbeitsbreite auf der Betriebsgleisseite (Arbeitsbreite der Maschine gemessen ab Gleisachse zum

Feldseitige WBU durch den Überwachungsposten

Autorisierung des Überwachungspostens zur WBU

Zugfahrt während der feldseitigen WBU durch den Überwachungsposten

Einsatz von FA

Arbeiten in Innengleisen

Gleis neben dem Nachbargleis bei Einsatz von Überwachungsposten

Angaben im Abschnitt 1 des Sicherungsplanes

Anhang	132.0118A08 Technische Warnsysteme
	Seite 37 von 46

Betriebsgleis) + größte Arbeitsraumbreite für Seitenläufer (ca. 1 m)) und die Bewegungslänge(n) für den (die) Seitenläufer

- die Anzahl der im Mittelkern eingesetzten Seitenläufer (1.5.2 des Sicherungsplans) und
- im Abschnitt 1.3 des Sicherungsplans die Zeit, die der Seitenläufer zum Erreichen des Sicherheitsraumes (max. 20 s) benötigt,

eingetragen werden.

- (38) Beim Einsatz von GBM im Fließbandverfahren muss wegen des Einsatzes von einem oder mehreren Seitenläufern die BzS

Angaben im Abschnitt 2 des Sicherungsplanes

- im Abschnitt 2.2 die Erhöhung der Sicherheitsfrist (auch dann, wenn im Abschnitt 1.5.2 des Sicherungsplans keine Angabe zur Anzahl der Seitenläufer gemacht wurde) festlegen und
- im Abschnitt 2.6 stets den Einsatz von Überwachungsposten anordnen sowie den Grund für die Erhöhung der Sicherheitsfrist nennen.

- (39) Beim Einsatz von GBM im Fließbandverfahren muss

Angaben im Abschnitt 3 des Sicherungsplanes

- im Abschnitt 3.1 sowohl die erhöhte Sicherheitsfrist, als auch eine um zusätzlich 150 m verlängerte Annäherungsstrecke und

(Hinweis:

Die erhöhte Sicherheitsfrist beträgt mindestens 20 s, höchstens 35 s. Dies ergibt sich aus Sicherheitszuschlag 15 s + Zeit zum Erreichen des Sicherheitsraums aus Abschnitt 1.3)

- im Abschnitt 3.3 die Anzahl der erforderlichen Überwachungsposten (mindestens ein Überwachungsposten)

eingetragen werden.

Jedem Seitenläufer muss ein Überwachungsposten zugeordnet werden.

09 Persönliches Warngerät (PW) zur schnell wandernden Vegetationspflege mit Verbrennungsmotor betriebenen Freischneider

- (1) Das PW zur schnell wandernden Vegetationspflege muss dem besonderen Lastenheft der DB Netz AG entsprechen und für diese Tätigkeit zugelassen sein.
- (2) Unter schnell wandernder Vegetationspflege neben und in den Gleisen ist die Beseitigung von einjährigem Aufwuchs wie z.B.

Grundsatz

Begriff „schnell wandernde Vegetationspflege“

Anhang	132.0118A08 Technische Warnsysteme
	Seite 38 von 46

Gras, Gebüsch etc. zu verstehen. Diese wird im gesperrten Gleis durchgeführt oder es besteht bei deren Durchführung die Gefahr, unbeabsichtigt in den Gleisbereich hineinzugelangen. Fällungen von Bäumen mit einem Stammumfang über 60 cm und/ oder wenn die Gefahr besteht, dass ein Baum in den Gleisbereich fallen kann, fallen nicht unter diese Tätigkeiten.

- (3) Die Einschaltung erfolgt zugbewirkt durch Einschaltstellen oder manuell mittels Handschalter. Die Ausschaltung kann an der Zentrale oder mittels Handschalter entsprechend den Regelungen im Abschnitt 1 erfolgen.
- (4) Erfolgt die Erfassung der Fahrt mittels Handeinschaltung, kann auf die Planung verzichtet werden. Die Entscheidung trifft die BzS.
- (5) Der ausgelöste Warnzustand wird:
 1. akustisch über Lautsprecher innerhalb des Gehörschutzes an die Beschäftigten gegeben und
 2. durch eine optische Erinnerung (Leuchten) im Gesichtsfeld angezeigt.

Ein- und Ausschaltung des ATWS

Besonderheiten der Einschaltung per Hand

Warnsignalausgabe

Alle Personen mit Verbrennungsmotor betriebenen Freischneider, die unbeabsichtigt in den Gleisbereich eines nicht gesperrten Gleises geraten können, müssen die Komponenten des PW (besonderer Helm mit akustischer Warnsignalausgabe, Schutzvisier mit integrierten Erinnerungsleuchten, Funkempfänger) bestimmungsgemäß tragen und sind vor dem erstmaligen Gebrauch durch die Sicherheitsaufsicht in die Besonderheiten einzuweisen.

Der Bediener erhält über die zentrale Steuereinheit das Informationssignal über

- den Warnzustand
- Arbeitspausen
- Störungen und
- nicht regelkonformes Tragen der Komponenten

- (6) Beim Einsatz des PW ist die ständige Überwachung der Beschäftigten durch den Bediener erforderlich. Der Bediener stellt sicher, dass alle Beschäftigten die Komponenten bestimmungsgemäß benutzen und die Warnsignale befolgen.

Überwachung durch den Bediener

Die Nutzer des PW stellen bei einer Warnung die Arbeiten ein, bis die Grundstellung des Systems wieder erreicht ist.

- (7) Die Beschäftigten dürfen sich nur innerhalb der von der Sicherheitsaufsicht festgelegten Warnbereichsgrenzen aufhalten. Diese sind örtlich eindeutig zu kennzeichnen (z.B. Warnbereichsbegrenzungs tafeln der Hersteller).

Warnbereichsgrenze

Anhang	132.0118A08 Technische Warnsysteme
	Seite 39 von 46

- | | |
|---|---|
| (8) Die Sicherungsaufsicht hat vor Arbeitsbeginn eine Funktionsprobe durchzuführen. | Funktionsprobe |
| (9) Die ständige Anwesenheit der Sicherungsaufsicht an der Arbeitsstelle ist zwingend erforderlich. Sie beobachtet, ob sich nicht gesicherte Personen der Arbeitsstelle nähern und stellt sicher, dass diese Personen in die PW eingebunden werden. | Anwesenheit der Sicherungsaufsicht |

10 Persönliche Schutzausrüstung

- | | |
|---|------------------------------|
| (1) ATWS Bediener tragen Warn-Schutzkleidung in fluoreszierendem gelb mit retroreflektierendem Material, mindestens der Klasse 2 der DIN EN ISO 20471.

Während der Montage und Abnahme haben die Beschäftigten im Gefahrenbereich Warn-Schutzkleidung in fluoreszierendem orange mit retroreflektierendem Material mindestens der Klasse 2 der DIN EN ISO 20471 zu tragen. | Grundsatz |
| (2) Stehen Planung und Funktionsabnahme in unmittelbarem zeitlichem Zusammenhang mit der Erbringung der Sicherungsleistung mittels Warnsystem und somit in Personalunion mit der Bedienung der Warnsysteme, z.B. bei Funkwarnsystemen, darf PSA in fluoreszierendem Gelb getragen werden.

Die Forderung ist auch erfüllt, wenn über die fluoreszierende orange Warn-Schutzkleidung eine Warnweste in fluoreszierendem Gelb übergestreift wird. | Zusammenhangsarbeiten |

11 Einsatzbedingungen von Einzelhörnern

- | | |
|--|---|
| (1) Ein Sicherungsposten darf grundsätzlich nur einen Warnsignalgeber bedienen. Von einem Sicherungsposten dürfen ausnahmsweise maximal zwei zusammengeschaltete WSG gleichzeitig bedient werden, wenn eine Zusammenschaltung zum Erreichen der fail-safe Funktion der WSG erforderlich ist. | Anzahl der WSG je Sicherungsposten |
| (2) Eine Signalabgabe der betrieblichen Signale Ro2 und Ro3 muss am Einzelhorn immer möglich sein. | Signalausgabe |
| (3) Es ist keine zusätzliche Auslösung Ro3 am Gehäuse vorzusehen. Wenn eine Auslösung am WSG für den ATWS-Einsatz technisch vorhanden ist, muss diese im Einsatz als Einzelhorn aktiv sein. | Ro 3 Abgabe am Gehäuse des Einzelhorns |
| (4) Am Einzelhorn ist keine Erinnerungsanzeige vorzusehen. | Optische Erinnerungsanzeige |

Anhang	132.0118A08 Technische Warnsysteme
	Seite 40 von 46

Wenn eine Erinnerungsanzeige am WSG für den ATWS-Einsatz technisch vorhanden ist, muss diese im Einsatz als Einzelhorn deaktiviert sein.

12 Warnsignalspezifikation

- (1) Das einheitliche Warnsignal besteht aus einer Folge von zwei Tönen mit unterschiedlicher Frequenz (deshalb auch „bi sound“ genannt).

Tonfolge

- (2) Das bi sound-Signal wird nach folgenden akustischen Parametern definiert:

Akustische Parameter

- Das einheitliche Signal besteht aus zwei unterschiedlichen, alternierenden Signalsequenzen S1 und S2 mit Sequenzdauern von jeweils 250 ms mit den Grundfrequenzen $f_G = 436 \text{ Hz} \pm 6 \text{ Hz}$ für S1 und $f_G = 660 \text{ Hz} \pm 10 \text{ Hz}$ für S2
- Es sollen alle Harmonischen im Frequenzbereich bis $f = 4 \text{ kHz}$ bei der jeweiligen Sequenz vorhanden sein.
- Das spektrale Energiemaximum liegt im Frequenzbereich zwischen 1 kHz und 1,6 kHz.
- Der Pegel der Grundfrequenz $f_G = 660 \text{ Hz}$ darf höchstens 15 dB unterhalb der ersten Oberwelle liegen.
- Der Pegel der Grundfrequenz $f_G = 436 \text{ Hz}$ darf höchstens 25 dB unterhalb der ersten Oberwelle liegen.
- Die Gesamtpegel der beiden Signalsequenzen S1 und S2 inklusive aller relevanten Harmonischen unterscheiden sich um maximal 3 dB(A)

- (3) Für Mehrklangsignalhörner, die zur persönlichen Ausrüstung von Sicherungsposten gehören, gelten im Unterschied zu den anderen Warnsignalgebern besondere Einsatzbedingungen. Insbesondere steht das Warnsignal von Mehrklangsignalhörnern immer im Zusammenhang mit der Anwesenheit von Sicherungsposten in der unmittelbaren Nähe der Beschäftigten auf Gleisbaustellen. Daher müssen für Mehrklangsignalhörner keine Anforderungen an die Abgabe des einheitlichen Warnsignals gestellt werden. Sie gehören mit unverändertem konstruktivem Aufbau weiterhin zur persönlichen Ausrüstung von Sicherungsposten. Im Zusammenhang mit der Beurteilung von Störschallquellen ist zu beachten, dass ein Mehrklangsignalhorn in unmittelbarer Umgebung i.d.R. einen Warnsignalpegel von nicht mehr als 85 dB(A) abgibt.

Mehrklangsignalhorn

13 Funktionen beim Einsatz von ATWS

Dieser Abschnitt beschreibt die Tätigkeiten beim Einsatz von ATWS.

Zweck

Hinweis:

Vor Inkraftsetzung der neuen Richtlinien 046.2528 und 046.2529 mit Wegfall der Richtlinien 046.2131, 046.2133, 046.2136 und 046.2138 absolvierte Funktionsausbildungen behalten ihre Gültigkeit.

ATWS Planung

- (1) Die ATWS Planung darf durch Personen ausgeübt werden, welche die Befähigung zur Sicherungsaufsicht nach Ril 046.2529 erworben und die produktlinienabhängigen Praxistage nachweislich erfolgreich absolviert haben.
- (2) Die ATWS-Planung erfolgt auf die Arbeitsstelle bezogen gemäß den Angaben im Sicherungsplan unter Berücksichtigung von Einrichtungen und der Örtlichkeit.

Befähigung

ATWS Planung

Montage eines ATWS

- (3) Die ATWS Montage darf durch Personen ausgeübt werden, welche die Befähigung zum Sicherungsposten nach Ril 046.2528 und die produktlinienabhängigen Praxistage nachweislich erfolgreich absolviert haben.
- (4) Die ATWS-Montage beinhaltet
 - ATWS-Komponenten entsprechend der Planung aufzustellen und
 - die Funktionsfähigkeit des ATWS herzustellen bzw. diese Arbeiten verantwortlich zu beaufsichtigen.

Befähigung

ATWS Montage

Ist eine technische Funktionsprüfung nicht erforderlich ist eine Funktionskontrolle durchzuführen und nachweisbar zu dokumentieren (Checkliste 132.0118V08).

- (5) Tritt eine Störung auf, ist diese zu beseitigen und anschließend ist zusammen mit der Sicherungsaufsicht eine Funktionsprüfung durchzuführen. Zur Durchführung der Störungsbeseitigung ist ein Sicherungsplan erforderlich.
- (6) Bei der Montage von ATWS haben alle Beteiligten Warnkleidung nach DIN EN ISO 20471 (mindestens Klasse 2) in fluoreszierendem Orangerot, mindestens in Form einer Weste zu tragen.
- (7) Anforderungen an die Montage sind:

Störungsbeseitigung

Warnkleidung

Anforderung an die Montage

Anhang	132.0118A08 Technische Warnsysteme
	Seite 42 von 46

- ausschließliche Verwendung von Komponenten mit gültiger Revisionsfrist bei der Abnahme,
 - Übertragung der geprüften Planvorgaben auf die Örtlichkeit (z.B. Montagepunkte der Schienenkontakte),
 - Aufstellen (profilfrei und standsicher) und Herstellung der Funktionsfähigkeit
- (8) Die Abschnitte (22) bis (26) gelten sinngemäß auch für die Funktionskontrolle nach der Montage.
- (9) Personen, die eine Montage eines ATWS durchführen, müssen einen Nachweis der Befähigung mit sich führen.

Funktionskontrolle

Nachweis der Befähigung

Bedienung eines ATWS

- (10) Die ATWS-Bedienung darf durch Personen ausgeübt werden, welche die Befähigung zum Sicherungsposten nach Ril 046.2528 und die produktlinienabhängigen Praxistage nachweislich erfolgreich absolviert hat.
- (11) Die bedienende Person nimmt ein ATWS im Auftrag der Sicherungsaufsicht in Betrieb.
- (12) Eine bedienende Person darf maximal zwei unmittelbar hintereinander angeordnete kabelbasierte ATWS-Anlagen bedienen. Sie muss diese ständig überwachen (Anwesenheitspflicht an den Systemen). Beim Einsatz von zusätzlichen (Funk-) Komponenten z.B. auf Fahrzeugen ist die Anzahl der bedienenden Personen dem erhöhten Bedarf und den betrieblichen und örtlichen Bedingungen anzupassen.

Befähigung

Inbetriebnahme eines ATWS

Erforderliche Anzahl von bedienenden Personen

Bei mehreren hintereinander angeordneten Funk-ATWS (außer Kabelanlagen) kann eine bedienende Person mehrere ATWS Anlagen bedienen, wenn sie deren Funktion und Zustand vollumfänglich fernüberwachen kann. Dies bedeutet, dass bei fehlender Fernüberwachung eine Person nur eine ATWS-Funkanlage bedienen darf. Die Anwesenheit der bedienenden Person an der Arbeitsstelle bleibt davon unberührt.

- (13) Vor Beginn der Arbeiten hat die bedienende Person folgende Aufgaben:
- Einstellen der Komponenten
 - Funktionsprüfung des ATWS einschließlich der Funktion der zugehörigen technisch detektierten Ein- und Ausschaltstellen
 - Information an die Sicherungsaufsicht über die Betriebsbereitschaft bzw. Mängel des Systems, die sie festgestellt hat

Aufgaben vor Beginn der Arbeiten

Anhang	132.0118A08 Technische Warnsysteme
	Seite 43 von 46

- | | |
|---|---------------------------------------|
| <p>(14) Während der Arbeiten hat die bedienende Person folgende Aufgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ regelmäßige Kontrolle der Funktion aller ATWS-Komponenten in seinem Bereich ▪ Überwachung, ob die Beschäftigten in seinem Sichtbereich die Warnsignale befolgen: <ul style="list-style-type: none"> • bei ATWS zur Warnung vor Fahrten im Nachbargleis regelmäßig, • bei ATWS zur Warnung vor Fahrten im nicht gesperrten Arbeitsgleis ständig ▪ Abweichendes Verhalten der Beschäftigten meldet sie unverzüglich der Sicherheitsaufsicht ▪ führen des Betriebsbuches, wenn keine automatischen systeminternen digitalen Aufzeichnungen durch das System vorgenommen werden | <p>Aufgaben im Regelfall</p> |
| <p>(15) Die Ausschaltung des ATWS erfolgt ausschließlich nach Auftrag durch die Sicherheitsaufsicht. Zum Zeitpunkt des Ausschaltens darf keine Regelwarnung bestehen und die Beschäftigten müssen den Sicherheitsraum aufgesucht bzw. den Gleisbereich verlassen haben.</p> | <p>Ausschalten der ATWS</p> |
| <p>(16) Im Störfall hat die bedienende Person folgende Aufgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ die Sicherheitsaufsicht sofort verständigen, ▪ Ausschalten des ATWS nach Identifizierung der Störung und ausschließlich nach Auftrag durch die Sicherheitsaufsicht und der Feststellung, dass die Arbeiten eingestellt sind, ▪ führen des Betriebsbuches, wenn keine automatischen systeminternen digitalen Aufzeichnungen durch das System vorgenommen werden ▪ wenn möglich unterstützen beim Beheben der Störung | <p>Aufgaben im Störfall</p> |
| <p>(17) Bedienende Personen von ATWS tragen Warnkleidung nach DIN EN ISO 20471 (mindestens Klasse 2) in fluoreszierendem Gelb, mindestens in Form einer Weste.</p> | <p>Warnkleidung</p> |
| <p>(18) Bedienende Personen müssen einen Einsatznachweis analog dem Sicherungsposten mit sich führen.</p> | <p>Einsatznachweis</p> |
| <p>(19) Die bedienende Person eines ATWS muss einen Nachweis der Befähigung analog dem Sicherungsposten mit sich führen.</p> | <p>Nachweis der Befähigung</p> |

Technische Funktionsabnahme

- (20) Die technische Funktionsabnahme darf durch Personen ausgeübt werden, welche die Befähigung zur Sicherungsaufsicht nach Ril 046.2529 erworben und die produktlinienabhängigen Praxistage nachweislich erfolgreich absolviert hat.

Die technische Funktionsabnahme darf nicht von der Person durchgeführt werden, die die Prüfung der ATWS-Planunterlagen durchgeführt hat oder daran beteiligt war.

- (21) Aufgabe der technischen Funktionsabnahme und der Funktionskontrolle ist, vor der Inbetriebnahme die Übereinstimmung des aufgebauten ATWS mit den Vorgaben des ATWS-Plans und des Sicherungsplans zu prüfen. Die technische Funktionsabnahme wie auch die Funktionskontrolle sind in den Checklisten (132.0118V08) zu dokumentieren (Übergabe nach erfolgreicher Abnahme an die Sicherungsaufsicht).

- (22) Die Checkliste ist nach erfolgter Abnahme unverzüglich als Bestandteil zum Sicherungsplan zu geben.

- (23) Mit der technischen Funktionsabnahme werden die Konformität des montierten ATWS mit der ATWS-Planung und seine ordnungsgemäße Funktion nachweislich überprüft und sichergestellt.

- (24) Die technische Funktionsabnahme ist Teil der Sicherheitsleistung und liegt daher in der Verantwortung des mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme beauftragten Sicherungsunternehmens.

- (25) Die technische Funktionsabnahme beinhaltet die Prüfung
- der Übereinstimmung zwischen der Örtlichkeit, der ATWS-Planung und dem montierten ATWS,
 - der ordnungsgemäßen Funktion und
 - der betrieblichen Regelungen während der Baumaßnahme.

- (26) Stellt die abnehmende Person Abweichungen zwischen Betrieb und Örtlichkeit einerseits und ATWS-Planung andererseits fest, informiert sie umgehend die Sicherungsaufsicht und die zuständige BzS. Die Beseitigung der Abweichungen ist Voraussetzung für die erfolgreiche technische Funktionsabnahme.

- (27) Personen, die eine technische Funktionsabnahme durchführen, müssen einen Nachweis der Befähigung analog der Sicherungsaufsichten mit sich führen.

Befähigung

Zeitpunkt, Dokumentation

Dokumentenverbleib

Ziel der Technischen Funktionsabnahme

Verantwortung für die technische Funktionsabnahme

Inhalte der technischen Funktionsabnahme

Reaktion auf Abweichungen

Nachweis der Befähigung

Überwachungsposten

- (28) Überwachungsposten überwachen das Verhalten der Beschäftigten

**Überwachungs-
posten**

- beim Einsatz von ATWS im nicht gesperrten Arbeitsgleis,
- beim zusätzlichen Einsatz von mobilen Funkwarnsystemen

oder

- beim Einsatz von Seitenläufern.

Seitenläufer sind Personen, die im Fließbandverfahren arbeitende gleisgebundene Großbaumaschinen (GBM) bedienen. Sie arbeiten im Mittelkern (zur Betriebsgleisseite hin) und müssen zusätzlich gesichert werden. Jedem Seitenläufer muss ein Überwachungsposten zugeordnet werden.

- (29) Überwachungsposten müssen

Aufgaben

- a) beim Einsatz von GBM

- überwachen, dass Seitenläufer unmittelbar nach der Warnung das festgelegte Handzeichen geben bzw. den Sicherheitsraum aufsuchen. Erfolgt dies nicht, wiederholen Überwachungsposten gemäß Festlegung durch die Sicherungsaufsicht das Warnsignal oder geben das Signal "Gefahrenraum schnellstens räumen" (Ro 3) z.B. mittels elektrisch fernbedientem Starktonhorn.
- i.d.R. auf der Feldseite des Nachbargleises in Höhe des Seitenläufers mitgehen (während der gesamten Tätigkeit müssen Standflächen vorhanden sein).
- auf der GBM mitfahren, falls sie auf der Feldseite keinen Standort einnehmen können. Der bauausführende Unternehmer muss diesen Überwachungsposten auf der GBM einen sicheren Standort in unmittelbarer Nähe des Seitenläufers zuweisen. Der Standort muss im Bedarfsfall auch genügend Platz für ein mitzuführendes Starktonhorn haben. Von diesem Standort ist eine uneingeschränkte Sicht auf den Seitenläufer und die Wahrnehmung des vom Überwachungsposten abgegebenen wiederholten Warnsignals erforderlich.
- die Sicherungsaufsicht verständigen, wenn sie während der Arbeiten mehrfach das Warnsignal wiederholen müssen oder die ihnen zugewiesenen Aufgaben nicht mehr hinreichend wahrnehmen (z.B. beim Einsatz weiterer Seitenläufer) können.
- den Standort des mitzuführenden WSG so wählen, dass die Abstrahlrichtung zum Seitenläufer zeigt und der Warnsignalgeber mindestens über SO aufgestellt wird.

Anhang	132.0118A08 Technische Warnsysteme
	Seite 46 von 46

- b) beim Einsatz von ATWS im nicht gesperrten Gleis und beim Einsatz von zusätzlichen mobilen Funkwarnsystemen das Verhalten der Beschäftigten beobachten.

Voraussetzung ist die uneingeschränkte Sicht auf die Beschäftigten. Reagieren die Beschäftigten nicht auf das Warnsignal, haben sie das Warnsignal entweder zu wiederholen oder das Signal "Gefahrenraum schnellstens räumen" (Ro 3) zu geben (Festlegung durch die Sicherungsaufsicht).

Sie verständigen die Sicherungsaufsicht, wenn sie während der Arbeiten mehrfach das Warnsignal wiederholen müssen oder ihre Aufgaben nicht mehr wahrnehmen kann.

(30) Überwachungsposten müssen

- Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb mit retroreflektierenden Streifen nach DIN EN ISO 20471 (mindestens Klasse 2) tragen.
- bei der Überwachung des Seitenläufers von GBM einen Handfunksender für die Ansteuerung der maschineneigenen Warnanlage oder WSG mitführen.

Ausrüstung der Überwachungsposten

(31) Überwachungsposten müssen einen Befähigungsausweis analog dem Sicherungsposten mit sich führen.

Nachweis der Befähigung

(32) Überwachungsposten müssen einen Einsatznachweis analog dem Sicherungsposten mit sich führen.

Einsatznachweis



Introduction

01	Allgemeine Grundsätze.....	1
02	Anwendung.....	3
03	Durchführung.....	3
04	Ausschlussgründe.....	6
05	Ermittlung der Belastung des/der Fahrdienstleiter:in	8

01 Allgemeine Grundsätze

- (1) Das Sicherungsverfahren "Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke" ist eine Sicherungsmaßnahme i. S. § 5 (1) Nr. 1 DGUV Vorschrift 78.

Sicherungsmaßnahme

Hinweis: In diesem Anhang wird aufgrund des komplexen Zusammenhangs der einzelnen Punkte auf eine Aufsplittung der Aufgaben zu den einzelnen Funktionen verzichtet.

- (2) Fahrdienstleiter:innen (Fdl) benachrichtigen Arbeitsstellen auf der freien Strecke auf Antrag über Zugfahrten in nicht gesperrten Gleisen. Der/die Fahrdienstleiter:in lässt hierbei eine Zugfahrt erst zu, wenn er/sie die Arbeitsstelle benachrichtigt hat.

Beschreibung des Verfahrens

- (3) Ein/e Fdl darf höchstens eine Arbeitsstelle in zwei Gleisen bzw. Fahrtrichtungen oder zwei Arbeitsstellen in je einem Gleis benachrichtigen.

Anzahl der Arbeitsstellen

- (4) Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra
 - sind die Zugmeldestellen bzw. bei ESTW-Zentralblock die selbsttätigen Blocksignale genannt, hinter denen das Benachrichtigen von Arbeitsstellen zulässig ist,
 - ist angegeben, ob das Verfahren zur Benachrichtigung auf der freien Strecke auch für Fahrten im Gegengleis zulässig ist.

Betriebliche Zu- lässigkeit des Verfahrens

- (5) An der Arbeitsstelle nimmt ein Meldeposten die Benachrichtigung entgegen.

Meldeposten

Anhang	132.0118A09 Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke
	Seite 2 von 8

- (6) Das, die Zufahrt zulassende (die Arbeitsstelle schützende), Ausfahrtsignal eines Bahnhofs, Blocksignal einer Abzweig- oder Überleitstelle bzw. selbsttätige Blocksignal bei ESTW-Zentralblock muss mindestens im Abstand der Annäherungsstrecke von der Arbeitsstelle entfernt sein. Im jeweiligen Sicherungsplan muss das die Arbeitsstelle schützende Signal von der BzS festgelegt sein. Hierzu muss die BzS, abweichend vom üblichen Prozedere, die Annäherungsstrecke bestimmen. Für die Berechnung der Annäherungsstrecke gilt ein Sicherheitszuschlag von 10 s.
- (7) Die Arbeitsstelle darf nur so lang sein, dass für die Sicherung der Beschäftigten ein Innenposten ausreicht.
- (8) Bei der Anwendung der Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke im Rahmen von Bahnsteigpflegearbeiten darf auf die Ermittlung der Annäherungsstrecke und die Benennung des die Zufahrt zulassenden (die Arbeitsstelle schützenden) Ausfahrtsignal eines Bahnhofs, Blocksignal einer Abzweig- oder Überleitstelle bzw. selbsttätige Blocksignal bei ESTW-Zentralblock im Sicherungsplan 132.0118V12 verzichtet werden.

**Schützendes
Signal und An-
näherungsstre-
cke berechnen**

**Anzahl der In-
nenposten**

**Besonderheiten
bei Bahnsteig-
pflegearbeiten**

Der/die Fdl lässt am vorliegenden Signal die Fahrt erst nach der Benachrichtigung zu. Dadurch ist die Annäherungsstrecke von den betrieblichen Gegebenheiten abhängig.

Dies wird wie folgt begründet:

- Die Arbeiten finden ausschließlich auf Bahnsteigen - also nicht im Gleis - statt,
- das Arbeitsverfahren ist standardisiert (Bahnsteig) und
- die Arbeitsstelle ist überschaubar.

Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine

- einfache, wenig ablenkende, also unkomplizierte
- eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und
- jederzeit unterbrechbare

Tätigkeit.

Ein Maschineneinsatz ist nicht erlaubt.

- (9) Der Fdl darf es ablehnen, Arbeitsstellen zu benachrichtigen, wenn er, z.B. infolge einer Störung oder Unregelmäßigkeit außergewöhnlich belastet ist. Wenn die außergewöhnliche Arbeitsbelastung erst auftritt, nachdem der Fahrdienstleiter mit dem Benachrichtigen begonnen hat, muss er der Arbeitsstelle mitteilen, dass er das Benachrichtigen beendet.

**Ablehnung
durch den Fahr-
dienstleiter**

Anhang	132.0118A09 Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke
	Seite 3 von 8

02 Anwendung

(1) Arbeitsstellen dürfen über Zugfahrten

Anwendung

- in einem Arbeitsgleis, das in der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Regelgleis) befahren wird,
- in einem Nachbargleis, das in der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Regelgleis) und/oder entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) befahren wird (Bedingung: Arbeitsgleis ist gesperrt),

oder

- in einem Arbeitsgleis und Nachbargleis, die jeweils in der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Regelgleis) befahren werden,

benachrichtigt werden.

In den Fällen nach dem 1. und 3. Anstrich muss der Ausschluss von Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) geplant werden.

- (2) Zugfahrten in einem Gleis, neben dem Arbeiten ausgeführt werden, müssen wie Zugfahrten im Nachbargleis betrachtet werden
- (3) Werden Arbeitsstellen über Zugfahrten in einem Arbeitsgleis benachrichtigt, dürfen in diesem Gleis und dem Nachbargleis keine Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) durchgeführt werden.

Arbeiten neben dem Gleis

Zugfahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis)

Die antragstellende Person an der Arbeitsstelle muss hierzu den Ausschluss von Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) beim zuständigen Fdl beantragen (siehe Abschnitt 3 Ril 408.0462).

03 Durchführung

(1) Das Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke dürfen beantragen

Antragsberechtigte

- Personen, die berechtigt sind, dem Fdl gegenüber eine Befahrbarkeitsmeldung abzugeben,
- Sicherungsaufsichten und
- bei Arbeiten gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 diejenige Person, die in einer Gruppe von bis zu drei Beschäftigte die Sicherung übernimmt (Selbstsicherer, Bahnsteigpfleger, Sicherungsaufsicht und Sicherungsüberwacher).

- (2) Die unter Absatz 1 genannten Personen beantragen das Benachrichtigen beim jeweils zuständigen Fdl unter Angabe
- der Lage der Arbeitsstelle (Gleis, km),
 - des Gleises/der Gleise bzw. der Fahrtrichtung(en), für das/die die Benachrichtigung(en) erforderlich ist/sind,
 - bei einer Arbeitsstelle im Bereich eines Elektronischen Stellwerkes mit ESTW-Zentralblock zusätzlich der Bezeichnung des selbsttätigen Blocksignals, der Ausfahrtsignale oder Blocksignale der Abzweig- oder Überleitstelle, hinter denen das Benachrichtigen erforderlich ist
 - des Ausschlusses von Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) gem. Abschnitt 2 (3)
 - des vorgesehenen Beginnes der Arbeiten und
 - des voraussichtlichen Endes der Arbeiten.

Beantragung**Hinweis:**

Für das Benachrichtigen und für den Ausschluss von Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) können verschiedene Fdl zuständig sein.

- (3) Zwischen Fdl und Meldeposten muss eine zweiseitig gerichtete Einzelverbindung bestehen. Der Meldeposten vereinbart mit dem Fdl die Art der Sprechverbindung und das Rufzeichen, die Rufnummer bzw. den Funkkanal der Arbeitsstelle.
- (4) Wenn der Fahrdienstleiter zwei Arbeitsstellen benachrichtigen muss, teilt er dem Antragsteller die Bezeichnung der Arbeitsstelle mit (z.B. „Arbeitsstelle 1“, „Arbeitsstelle 2“).
- (5) Der Meldeposten meldet sich mit der, der Arbeitsstelle zugeteilten, Bezeichnung.
- (6) Der Fahrdienstleiter benachrichtigt den Meldeposten mit folgendem Wortlaut:

Sprechverbindung**Bezeichnung der Arbeitsstelle****Meldeposten****Fester Wortlaut**

„Zug (Nr.) von (Name der letzten Zugmeldestelle vor der Arbeitsstelle) nach (Name der ersten Zugmeldestelle hinter der Arbeitsstelle)“.

Bei einer Benachrichtigung über eine Zugfahrt im Nachbargleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) ergänzt der Fahrdienstleiter den o.g. Wortlaut mit „auf dem Gegengleis“.

- (7) Der Meldeposten muss die Benachrichtigung wiederholen. Die Wiederholung ist einzuleiten mit den Worten:
- „Ich wiederhole“.

Wiederholung des Wortlautes

Die Richtigkeit der Wiederholung bestätigt der/die Fahrdienstleiter:in mit:

„Richtig“.

Hinweis:

Erst nach der Wiederholung steht fest, dass der Meldeposten die Benachrichtigung richtig verstanden hat.

- | | | |
|------|--|---|
| (8) | Wird die Verständigung mit dem/der Fdl während des Gespräches unterbrochen, muss der Meldeposten sofort die Räumung des Gleisbereiches veranlassen. | Unterbrechung der Sprechverbindung |
| (9) | Bei einer Zugfahrt im Arbeitsgleis muss der Meldeposten sofort nach Erhalt der Benachrichtigung die Räumung des Gleisbereiches veranlassen. | Räumung des Arbeitsgleises |
| (10) | Bei einer Zugfahrt im Nachbargleis muss der Meldeposten in der Regel sofort nach Erhalt der Benachrichtigung die Einstellung der Arbeiten veranlassen (siehe Abschn. 5.1.1 der DGUV Regel 101-024). | Zugfahrt im Nachbargleis |
| (11) | <p>Die Warnung der Beschäftigten an der Arbeitsstelle erfolgt grundsätzlich durch einen Sicherungsposten oder durch eine Sicherungsaufsicht. Diese sind als Innenposten tätig.</p> <p>Bei Arbeiten gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 erfolgt die Warnung durch die Person, die in einer Gruppe von höchstens drei Beschäftigten die Sicherung übernimmt. Die in diesem Absatz genannten Personen dürfen in Personalunion auch die Aufgaben des Meldepostens übernehmen.</p> | Innenposten |
| (12) | Die Aufgaben des Meldepostens dürfen die in den Absätzen 1 und 11 genannten Personen übernehmen. | Einsatz als Meldeposten |
| (13) | Der Meldeposten muss den bzw. die Fdl verständigen, wenn die Benachrichtigung bzw. der Ausschluss von Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) nicht mehr erforderlich ist. | Beendigung der Benachrichtigung |
| (14) | <p>Der Meldeposten muss folgende betriebswichtige Gespräche mit dem/der Fdl, z.B. im persönlichem „Fernsprechbuch“ (408.0203V41), dokumentieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn (Datum/Uhrzeit) der Benachrichtigung durch den Fdl ▪ Zustimmung des Fdl zum Ausschluss von Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) ▪ Meldung der Fahrten ▪ Meldung des Wegfalls des Anlasses (Datum/Uhrzeit) | Dokumentation an der Arbeitsstelle |

04 Ausschlussgründe

- (1) Im Sicherungsplan werden Ausschlussgründe zur Anwendung des Sicherungsverfahrens Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke vorgegeben, die in der nachfolgenden Tabelle erläutert werden.

Ausschlussgründe

Gleis im Bahnhof	Das betroffene Gleis ist ein Bahnhofsgleis.
Betriebsstellenbuch lässt Anwendung nicht zu	Im Betriebsstellenbuch ist das Sicherungsverfahren Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke nicht zugelassen worden.
nicht zulässig wegen Belastung Fdl (entspr. Abschnitt 5 Anhang 09)	Die Belastung des/der Fahrdienstleiter:in ist zu hoch. Zur Feststellung ist der/die Bezirksleiter:in Betrieb nachweislich einzubinden.
Abstand ASig/BkSig zu Arbeitsstelle ist kleiner als Annäherungsstrecke	Der Abstand zu einem schützenden Signal muss mindestens so lang sein wie die Länge der Annäherungsstrecke.
Funk-/Fernsprechverbindung technisch nicht möglich	Sollte keine Funk- oder Fernsprechverbindung mit dem/der Fahrdienstleiter:in möglich sein, kann das Sicherungsverfahren nicht zur Anwendung kommen.
Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung	Es dürfen von dem/der Fahrdienstleiter:in gleichzeitig nur zwei Verfahren zur Benachrichtigung der Arbeitsstellen auf der freien Strecke durchgeführt werden. Ist der Ausschluss von Fahrten entgegen der Fahrtrichtung notwendig und kann nicht durchgeführt werden, darf das Sicherungsverfahren nicht angewendet werden.
1 Innenposten reicht zur Sicherung nicht aus	Zur Information der arbeitenden Personen darf nur ein Innenposten eingesetzt werden. Kann der Meldeposten nicht alle Personen erreichen, darf

Anhang	132.0118A09 Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke
	Seite 7 von 8

	das Verfahren zur Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke nicht angewendet werden.
Kommunikationsmöglichkeit ist innerhalb der Arbeitsstelle aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen innerhalb der Arbeitsgruppe nicht gegeben	Ist aufgrund vom Maschineneinsatz oder durch die Ausdehnung der Arbeitsstelle keine rechtzeitige Information über Fahrten gewährleistet, darf dieses Sicherungsverfahren nicht zur Anwendung kommen.

05 Ermittlung der Belastung des/der Fahrdienstleiter:in

Die **Belastung** des/der Fdl hängt von der **Komplexität** und der **Intensität** der Aufgaben ab.

Ermittlung der **Intensität** in Abhängigkeit vom Stellwerkstyp und der Anzahl der Zug- und Rangierfahrten pro Stunde (ZRF/h)

Stellwerkstyp	ZRF/h		
mechanisch	< 10	10 ... 20	> 20
elektromechanisch	< 15	15 ... 30	> 30
Gleisbild-/elektronisch	< 20	20 ... 40	> 40
Intensität	gering	mittel	hoch

Ermittlung der **Komplexität** in Abhängigkeit von der Anzahl der Kommunikationspartner



Zulässigkeit des Verfahrens

Anzahl Kommunikationspartner	Komplexität
< 4	gering
4 ... 6	mittel
> 6	hoch



Komplexität	Intensität		
	gering	mittel	hoch
gering	zulässig	zulässig	zulässig
mittel	zulässig	zulässig	zulässig
hoch	zulässig	zulässig	nicht zulässig



Inhaltsverzeichnis

01	Allgemeine Grundsätze.....	1
02	Aufgaben des ausführenden Unternehmen.....	4
03	Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle	5
04	Aufgaben des Sicherungsunternehmens	5
05	Aufgaben der Sicherungsüberwachung	6

01. Allgemeine Grundsätze

- (1) Bei dem Sicherungsverfahren Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke eindeutig und sicher erkennen handelt es sich um ein hinweisendes Sicherungsverfahren, d.h. die Beschäftigten reagieren selbstständig auf das gegebene Warnsignal.

Zweck

Die Regelungen zur Durchführung sind der DGUV Vorschrift 78 sowie in der DGUV Regel 101-024 in den Abschnitten 4.2 und 5.3 enthalten.

In diesem Abschnitt werden die Regelungen der DGUV für die praktische Umsetzung konkretisiert.

- (2) Bei diesem Sicherungsverfahren nimmt die Akustik einen hohen Stellenwert ein. Warnsignale müssen mindestens einen Schallpegel von 65 dB(A) (am Ohr des Beschäftigten) haben.

Akustik

Die bei diesem Sicherungsverfahren eingesetzten WSG haben einen Warnsignalpegel von 126 dB(A) bei einem Abstand von 1 m. Mit der Abstandsverdoppelung nimmt der Warnsignalpegel jeweils um 6 dB(A) ab. Aus der nachfolgenden Tabelle lassen sich die Warnsignalpegel im Verhältnis zum Abstand ablesen:

Warnsignalpegel	Abstand
126 dB(A)	1 m
120 dB(A)	2 m
114 dB(A)	4 m
108 dB (A)	8 m

102 dB(A)	16 m
96 dB(A)	32 m
90 dB(A)	64 m
84 dB(A)	128 m
78 dB(A)	256 m
72 dB(A)	512 m

Ein Mehrklangsignalhorn hat kräftig geblasen einen Warnsignalpegel von ca. 85 dB(A) in einem Meter Abstand. Bei 2 m Abstand ca. 79 dB(A) und bei 4 m Abstand noch ca. 73 dB(A). (siehe 132.0118A08)

- (3) Der Störschallpegel ist die Lautstärke, die aufgrund des Einsatzes von Maschinen oder Geräten entsteht oder die als Grundlautstärke in der Umwelt vorhanden ist.
- (4) Für die Maschinen an der Arbeitsstelle gibt das ausführende Unternehmen den Störschallpegel im Abschnitt 1 des Sicherungsplanes an. Der Störschallpegel ist der Bedienung der Hersteller oder eigenen Messprotokollen zu entnehmen. Auf der Internetseite des Arbeitsschutzes der DB Netz AG befindet sich unter der Rubrik Downloads das Störschallkataster. Das Störschallkataster kann ein Anhaltspunkt zur Ermittlung des Störschallpegels sein. Eingabe in die Suchmaschine: „DB Netz AG Arbeiten im Gleisbereich“
- (5) Neben dem Störschallpegel durch die eingesetzten Maschinen und Geräte muss auch der natürliche Umgebungsstörschall berücksichtigt werden. Die folgende Übersicht enthält Beispiele für Schallpegel in dB(A).

Störschallpegel**Störschallkataster****Umgebungsärm**

Schallquelle	Schallpegel in dB(A)
Start von Verkehrsflugzeug in 100 m Entfernung	125
Popkonzert (5 m von der Bühne entfernt)	110
Kreissäge, Diskothek (1 m vom Lautsprecher entfernt)	100
Schwerlastverkehr trockener Straße (10 m von der Straße entfernt)	90
Mittlerer Straßenverkehr trockener Straße (5 m von der Straße entfernt)	85
Rasenmäher (1 m Entfernung)	70

normales Gespräch (1 m Entfernung)

60

Hinweis: Die Angaben wurden verschiedenen Internetseiten entnommen und gelten nur zur Orientierung

- (6) Zugfahrten in einem neben dem Nachbargleis liegenden Gleis sind mit 100 dB(A) zu berücksichtigen.

Zugfahrten in einem Gleis neben dem Nachbargleis

- (7) Auf der Arbeitsstelle werden Maschinen und Geräte mit einem Störschallpegel von 90 dB(A) eingesetzt. Neben der Annäherungsstrecke liegt eine Straße mit normalem Straßenverkehr.

Beispielrechnung

In diesem Fall dürfen im Bereich der Annäherungsstrecke die Sicherungsposten aufgrund der Akustik einen maximalen Abstand von 64 m haben. ($85 \text{ dB(A)} + 3 \text{ dB(A)} = 88 \text{ dB(A)}$ Mindestwarnsignalpegel am Ohr des nächsten Sicherungsposten. Abstand aufgrund der Tabelle im Absatz 2). Folglich muss alle 64 m ein Zwischenposten eingesetzt werden. Bei einer Annäherungsstrecke von 670 m (160 km/h bei 15 s Sicherheitsfrist) bedeutet dies den Einsatz eines Außenpostens und zehn (!) Zwischenposten.

Im Bereich der Arbeitsstelle mit 90 dB(A) Störschall muss der Mindestwarnsignalpegel am Ohr des Beschäftigten 93 dB(A) (Störschallpegel + 3 dB(A)) betragen. Der Abstand aufgrund der Tabelle im Absatz 2 beträgt 32 m. Dies bedeutet, dass bei einer Arbeitsstellenlänge von 100 m vier Innenposten benötigt werden.

Insgesamt werden für diese Arbeitsstelle in einer Fahrtrichtung im Nachbargleis 15 (!) Sicherungsposten benötigt.

Hinweis:

Beschäftigte müssen ab 80 dB(A) einen Gehörschutz tragen, durch den die Warnsignal sicher wahrgenommen werden können.

- (8) Außenposten müssen eine Fahrt sicher am Beginn der Annäherungsstrecke erkennen. Auch eine Fahrt ohne Spitzensignal gemäß Ril 408.0551 muss sicher am Beginn der Annäherungsstrecke erkannt werden. Dazu ist es bei schlechten Sichtverhältnissen (insbesondere bei Dunkelheit) erforderlich, dass der Außenposten am Beginn der Annäherungsstrecke steht.

Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen

- (9) Sicherungsposten müssen sich gemäß DGUV Regel 101-024 Abschnitt 4.1.3 untereinander sehen und hören können. Das Hören ist von der Akustik und den Störschallpegeln abhängig. Die Sichtverbindung ist von den örtlichen Gegebenheiten und von den Lichtverhältnissen (Tag, Nacht, Regen, Nebel, Schneefall, etc.) abhängig. Eine Taschenlampe kann die Sichtverbindung nicht ersetzen. Die Sichtverbindung kann insbesondere in der Nacht durch die Ausleuchtung der Annäherungsstrecke oder der Standorte der

Sicht- und Hörverbindung der Sicherungsposten untereinander

Sicherungsposten hergestellt werden. Möglicherweise ist bereits eine künstliche Beleuchtung z.B. aufgrund eines Industrie- oder Wohngebietes vorhanden. Eine Wahrnehmbarkeitsprobe (Akustik und Sichtverhältnisse) ist gemäß DGUV Vorschrift 78 § 5 (7) durchzuführen und durch die Sicherungsaufsicht im Sicherungsplan Abschnitt 6 zu dokumentieren.

- (10) Wird das Sicherungsverfahren im nicht gesperrten Arbeitsgleis verwendet, sind gemäß § 4 (3) DGUV Vorschrift 78 folgende Punkte einzuhalten:

Anwendung im nicht gesperrten Arbeitsgleis

- Räumzeit max. 20 Sekunden
- zur Sicherung der Beschäftigten an der Arbeitsstelle muss ein Innenposten ausreichend sein (Akustik beachten)
- in jeder Richtung darf nur ein Zwischenposten eingesetzt werden
- das Verhalten der Beschäftigten ist durch einen Überwachungsposten (Innenposten) zu überwachen

02 Aufgaben des ausführenden Unternehmens

- (1) Das ausführende Unternehmen (Arbeitsaufsicht führende Person/Bauleitung innehabende Person) hat sich durch die Sicherungsaufsicht u.a. in die Sicherungsmaßnahme und das Verhalten bei einer Warnung einweisen zu lassen. Außerdem ist das Handzeichen gegenüber dem Sicherungsposten (Überwachungsposten) zu vereinbaren, mit dem die Beschäftigten anzeigen, dass sie das Warnsignal wahrgenommen haben.

Einweisung

Das ausführende Unternehmen (Arbeitsaufsicht führende Person/Bauleitung innehabende Person) hat seine Beschäftigten u.a. über die Sicherungsmaßnahme, das Verhalten bei einer Warnung und das vereinbarte Handzeichen zu unterweisen.

- (2) Stellt das ausführende Unternehmen (Arbeitsaufsicht führende Person/Bauleitung innehabende Person) fest, dass das Warnsignal von seinen Beschäftigten nicht mehr wahrgenommen werden kann, stellt es die Arbeiten ein und informiert die Sicherungsaufsicht.

Unregelmäßigkeiten

Anhang	132.0118A10 Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke durch Sicherungsposten erkennen
	Seite 5 von 6

03 Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

- (1) Die BzS prüft vor Festlegung der Sicherungsmaßnahme Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke eindeutig und sicher erkennen unter Berücksichtigung der akustischen und örtlichen Verhältnissen gemäß Abschnitt 1, ob die Sicherungsmaßnahme sicher durchgeführt werden kann.

Festlegung des Sicherungsverfahrens

04 Aufgaben des Sicherungsunternehmens

- (1) Das Sicherungsunternehmen legt die Anzahl und Standorte der Sicherungsposten fest und trägt diese in den Abschnitt 3.5 des Sicherungsplanes ein. Ggf. ist eine Skizze beizufügen. Bei der Festlegung der Anzahl der Sicherungsposten sind die im Abschnitt 1 vorgegebenen Regelungen ebenso zu berücksichtigen wie die erforderlichen Ruhepausen der Sicherungsposten. Möglicherweise ist deshalb auf der gesamten Arbeitsstelle eine Ruhepause vorzusehen. Dies ist vorab mit dem ausführenden Unternehmen zu vereinbaren.
- (2) Die Standorte der Sicherungsposten sind so zu wählen, dass jeder Sicherungsposten einen sicheren Standort außerhalb des Bereiches einnehmen kann, in dem dieser durch Fahrten gefährdet werden kann. Die Sicherungsposten müssen sich untereinander sehen und hören können.
- (3) Das Sicherungsunternehmen (Sicherungsaufsicht) hat das ausführende Unternehmen (Arbeitsaufsicht führende Person/Bauleitung innehabende Person) u.a. in die Sicherungsmaßnahme und das Verhalten bei einer Warnung einzuweisen. Außerdem ist ein Zeichen zu vereinbaren, durch das die Beschäftigten anzeigen, dass sie das Warnsignal wahrgenommen haben.

Festlegung der Anzahl der Sicherungsposten

Standorte der Sicherungsposten

Einweisung

Die Beschäftigten (Sicherungsposten) sind

- über den sicheren Weg zu und von ihrem Standort,
- in die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen,
- das vorgesehene Verhalten der Beschäftigten,
- das vereinbarte Zeichen zwischen Sicherungsaufsicht und Seitenläufer, dass das Warnsignal aufgenommen wurde und
- das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten

zu unterweisen.

- (4) Die Sicherungsaufsicht vergewissert sich kontinuierlich, ob das Warnsignal von allen Beteiligten wahrgenommen wird. Stellt sie fest, dass die Beschäftigten nur verspätet oder nicht mehr auf die Warnsignale reagieren, lässt sie die Arbeiten einstellen und informiert das ausführende Unternehmen (Arbeitsaufsicht führende Person/ Bauleitung innehabende Person). Beide ermitteln die Ursache. Kann keine Lösung gefunden werden informiert die Sicherungsaufsicht die Sicherungsüberwachung, um eine Anpassung bzw. Änderung der Sicherungsmaßnahme herbeizuführen.
- (5) Vor Arbeitsbeginn ist eine Wahrnehmbarkeitsprobe gemäß DGUV Regel 101-024 durchzuführen.

Sicherungsaufsicht

Wahrnehmbarkeitsprobe

03 Aufgaben der Sicherungsüberwachung

- (1) Die Sicherungsüberwachung prüft vor Beginn der Arbeiten und stichprobenartig während der Arbeiten, ob die Sicherungsmaßnahme regelkonform umgesetzt wird.

Prüfung der regelkonformen Umsetzung

Dabei achtet sie besonders auf folgende Punkte:

- Können die Außenposten den Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen?
- Können sich die Sicherungsposten untereinander hören und sehen?
- Werden die Warnsignale von den Beschäftigten wahrgenommen?
- Reagieren die Beschäftigten bei einer Warnung so wie dies durch das Sicherungsunternehmen festgelegt wurde?

- (2) Stellt die Sicherungsüberwachung Unregelmäßigkeiten während der Durchführung fest, lässt sie die Arbeiten einstellen und informiert das ausführende Unternehmen (Arbeitsaufsicht führende Person/ Bauleitung innehabende Person) und das Sicherungsunternehmen (Sicherungsaufsicht). Sie wirkt auf eine Lösung hin, ggf. muss die Sicherungsmaßnahme durch die BzS geändert werden.

Unregelmäßigkeiten

Inhaltsverzeichnis

01	Allgemeine Hinweise.....	1
02	Einsatz von gleisgebundenen Großbaumaschinen unter den Sicherungsmaßnahmen FA und ATWS.....	2
03	Winterdienst – Arbeiten unter Selbstsicherung.....	11
04	Besondere Sicherungsmaßnahmen auf Strecken mit einer Geschwindigkeit über 280 km/h bis einschließlich 300 km/h befahren werden.....	14
05	Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis bei Arbeiten an Oberleitungsanlagen.....	15

01 Allgemeine Hinweise

- (1) Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS) nimmt im Auftrag des Vorstandes der DB Netz AG die Verkehrssicherungspflicht wahr. Zu den Aufgaben der BzS gehören u.a. die Festlegung der Sicherungsmaßnahme(n) und die Erstellung der Sicherungspläne auf Basis der Angaben des ausführenden Unternehmens im Abschnitt 1 des Sicherungsplanes.

Zweck

Die in diesem Anhang beschriebenen Regelungen zu Auswahl der Sicherungsmaßnahmen bieten bei den besonders ausgewählten Arbeitsverfahren bzw. Tätigkeiten, neben der Gleissperrung, die höchstmögliche Sicherheit.

- (2) Dieser Anhang beschreibt festzulegenden Sicherungsmaßnahmen für die jeweiligen Tätigkeiten. Sie entbindet die BzS jedoch nicht von ihrer Pflicht zur Festlegung der Sicherungsmaßnahme bzw. dem Recht zur Festlegung abweichender höherwertiger Sicherungsmaßnahmen. Letztere können im Einzelfall aufgrund der örtlichen bzw. betrieblichen Bedingungen geboten sein.

Pflicht der BzS

- (3) Die Festlegung von Sicherungsmaßnahmen erfolgt durch die Mitarbeiter der BzS. Hierbei ist in jedem Einzelfall zu prüfen, ob höherwertige Sicherungsmaßnahmen möglich sind. Wenn nicht, so sind die beschriebenen Sicherungsmaßnahmen anzuwenden.

Verantwortung

Anhang	132.0118A11 Besondere Sicherungsverfahren und Sicherungspläne
	Seite 2 von 17

02 Einsatz von gleisgebundenen Großbaumaschinen unter den Sicherungsmaßnahmen FA und ATWS

- (1) Sicherung der Gleisbauarbeiten mit gleisgebundenen Großbaumaschinen im Fließbandverfahren (UZ, BRM, PVM), die über ein maschineneigenes Warnsystem verfügen, bei einem Gleisabstand von 4,00 bis 5,00 m. Für die Vor- und Nacharbeiten wird zur Sicherung der Beschäftigten von der BzS die Sicherungsmaßnahme „Feste Absperrung“ festgelegt. Im Bereich der Kernmaschine erfolgt die Warnung der Beschäftigten über Fahrten im Nachbargleis durch das maschineneigene Warnsystem (MWS). An allen anderen eingesetzten Fahrzeugen erfolgt die Warnung der Beschäftigten über Fahrten im Nachbargleis durch an den Fahrzeugen angebrachte (mobile) Funk – Warnsignalgeber (WSG).

Stichwortartige Beschreibung

Wenn dieses Verfahren keine Anwendung findet, ist ersatzweise die Sicherung mit konventioneller feldseitiger ATWS gem. 132.0118A07 durchzuführen.

- (2) Kombination aus Fester Absperrung (FA) und automatischen Warnsystemen (ATWS). Dadurch kann auf die bisher üblichen feldseitigen Warnsignalgeber verzichtet werden. Vor- und nachlaufende Arbeiten werden durch die Feste Absperrung (FA) gesichert.

Beschreibung der empfohlenen Sicherungsmaßnahmen

1. Im Bereich der Großbaumaschine sowie Materialwagen (d.h. entlang des gesamten Zuges) wird die FA abgebaut, da in diesem Bereich die erforderlichen Arbeitsbreiten für die Seitenläufer/Beschäftigten nicht eingehalten werden können und dort beidseitig planmäßig Tätigkeiten auszuführen sind.
2. Wenn die Arbeitsbreite ausreicht, bleibt bei allen anderen Arbeiten die FA geschlossen.
3. Die akustische Warnung im Bereich der Kernmaschine erfolgt durch das MWS. Die Warnung im Bereich der anderen Fahrzeuge erfolgt durch mobil aufgesetzte Funk-WSG, die zu WSG-Gruppen zusammengeschlossen sind.
4. Die Überwachungsposten (ÜP) orientieren sich an den akustischen Warnsignalen und an den optischen Erinnerungsanzeigen.

Der Abbau der FA erfolgt unmittelbar (ca. 15 m) vor der Spitze des Zuges, der Wiederaufbau der FA erfolgt unmittelbar (ca. 15 m) hinter dem letzten Fahrzeug, das mit einem Funk-WSG ausgestattet ist.

- (3) Gleisabstand zwischen 4,00 und 5,00 m.

Örtliche Voraussetzungen

(4) Langsamfahrstelle (La) 70 km/h im Nachbargleis.

Betriebliche Voraussetzungen

(5) Feste Absperrung (FA)

Hinweise zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen inkl. Vor- und Nachbereitung

- Die Aufbau­länge der FA entspricht der Umbau­länge zzgl. Auf­stell­länge für Maschinen/Fahrzeuge am Baulos­beginn bzw. Baulos­ende (Ent­faltungslänge für Auf-/Abrüsten, Material­wagen). Weitere zusammen­hängende Plätze wie z.B. Material­lagerplätze, Maschi­nenvor­be­rei­gungsplätze und Ein­gleis­stellen sind separat zu betrachten.
- Zur Erreichung der notwendigen Arbeitsbreite ist die FA ~~ist~~ im Abstand von 1,9 m zur Achse des Nachbargleises zu montieren. Um die FA auf bei 1,90 m aufbauen zu dürfen muss die Geschwindigkeit im Nachbargleis auf eine max. Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h festgelegt werden. Für den Aufbau der FA vor Beginn und den Abbau nach Be­en­di­gung der Bau­maß­nahme sind die Vorgaben in RRil 132.0118A06 zu be­achten.
- Der Abbau der FA während der Baumaßnahme erfolgt unmittelbar (ca. 15 m) vor dem Beginn des Arbeitszuges, der mit Funk-WSG ausgerüstet ist. Der Wiederaufbau erfolgt unmittelbar (ca. 15 m) nach dem letzten Fahrzeug mit Funk-WSG.
- Die FA wird ebenfalls abgebaut, wenn im Arbeitsbereich anderer Fahrzeuge die notwendige Arbeitsbreite nicht eingehalten werden kann. Der Wiederaufbau erfolgt unmittelbar nachdem die Fahrzeuge den direkten Arbeitsbereich verlassen haben bzw. die Arbeiten beendet sind. Somit erfolgt der Ab- und Aufbau der FA mit dem Arbeitsverlauf.
- Die Sicherung der FA-Monteur­e erfolgt durch Funk-WSG (an den Fahrzeugen angebracht oder zusätzliche Funk-WSG mit­ge­führt). Weiterhin ist gemäß den Regelungen zum Einsatz von Überwachungs­posten der RRil 132.0118A08 Abschnitt 13 (28) bis (32) ein Überwachungs­posten je Trupp erforderlich. Reagieren die Beschäftigten nicht auf das Warnsignal, hat er das Warnsignal zu wiederholen oder das Signal "Gefahrenraum schnellstens räumen" zu geben (Festlegung durch die Sicherungsaufsicht).
- Zwischen dem durch FA gesicherten Bereich und dem durch Funk-WSG auf den Materialwagen gesicherten Bereich darf keine Sicherungslücke entstehen. Dazu kann es erforderlich sein, dass zum Beispiel beim Abziehen von Materialwagen die WSG dieser Fahrzeuge abgenommen werden und in der FA-Lücke zwischen Kernmaschine und Beginn der aufgebauten FA verbleiben.

- Die FA bleibt neben den Fc-Wagen geschlossen.
- Muss die FA zum kurzzeitigen Betreten des Nachbargleises (z.B. für Messarbeiten) oder wegen nicht ausreichender Arbeitsbreite punktuell geöffnet werden, erfolgt die Sicherung mit einem (mobilen) Funk-WSG. Die Öffnung und der Bereich, in dem das Nachbargleis betreten wird, dürfen nur so groß sein, dass ein ÜP diese überblicken kann, mit dem Warnsignal jeden Beschäftigten akustisch erreicht und nur von kurzer Dauer (höchstens 2 Std) sein.
- Arbeitsstellenlänge (FA-Montage und Demontage) darf maximal so groß sein, dass ein ÜP diese überblicken und mit dem Warnsignal jeden Beschäftigten akustisch erreicht.

Automatische Warnsysteme (ATWS)

- Die Warnung aller Beschäftigten erfolgt durch das Warnsignal Ro 2. Die Sicherungsaufsicht muss im Rahmen der Einweisung des ausführenden Unternehmens (Abschnitt 6 des Sicherungsplanes) auf die Bedeutung des Warnsignales und auf die betroffenen Gefahrenräume besonders hinweisen. Das ausführende Unternehmen muss seine Beschäftigten im Rahmen seiner Unterweisung speziell auf diese Festlegung hinweisen.
- Das Funksignal wird dauerhaft im gesamten Arbeitsbereich bereitgestellt und technisch ausgelöst. Ist dies auf Grund der Anzahl der möglichen betrieblichen Fahrwege nicht möglich, entscheidet die BzS gemäß RRil 132.0118A08
- Für die Berechnung der Annäherungsstrecke gelten die Bestimmungen für Fließbandmaschinen gemäß RRil 132.0118A08 (Sicherheitszuschlag für kurzzeitiges Betreten des Nachbargleises und zusätzlich 150 m Versatzlänge für die Warnbereichsumschaltung eingerechnet).
- Da Tätigkeiten zwischen Maschinen (ZwB, GSM/USM, SPM) und FA durchzuführen sind und der Bereich zwischen FA und der Maschine für den Fall einer Zugfahrt im Nachbargleis zu räumen ist, ist auch diese Zeit zu berücksichtigen. Ist diese länger als die o.g. Zeiten, ist die Annäherungsstrecke entsprechend zu verlängern. Die Zeit zum Erreichen des Sicherheitsraumes muss das ausführende Unternehmen bekannt geben (Sicherungsplan Abschnitt 1.3).
- Die Montage und Demontage der Schienenkontakte erfolgt grundsätzlich unter Sperrung des Arbeitsgleises. (siehe RRil 132.0118)
- Der Auf- und der Abbau der Zentralen erfolgt außerhalb des Gleisbereiches. Besteht beim Auf- und Abbau die Möglichkeit

des unbeabsichtigten Hineingeratens in den Gleisbereich, so legt die BzS Sicherungsmaßnahmen nach RIMINI fest.

- Die Warnbereichsumschaltung (Kernmaschine, Funk-WSG-Gruppen auf Materialwagen, Funk-WSG auf Maschinen) erfolgt von der gleisfreien Seite des Nachbargleises per Funk von Hand, solange keine automatische Funk-Umschaltung freigegeben ist.
- Die Warnbereichsgrenzen werden gekennzeichnet.
- Toleranzlänge für Umschaltung: max. 30 m.
- Maximale Länge einer Fahrzeuggruppe, deren Funk-WSG gleichzeitig umgeschaltet werden: 300 m.
- Da kein feldseitiges ATWS vorhanden ist und der ÜP sich daran nicht orientieren kann, sind die Arbeiten bei Funkunterbrechung zwischen feldseitiger Zentrale und dem Funkempfänger einzustellen. Eine Handauslösung des mobilen Warnsystems (MWS) ist nicht erlaubt.
- Die Ausrüstung der erforderlichen Fahrzeuge (Materialwagen wie z.B. Slps, MFS, Fc-Wagen) und Maschinen (wie z.B. Stopfmaschine (GSM/USM), SPM, ZWB) mit Funkwarnsignalgebern erfolgt außerhalb der Arbeitsstelle vor Zuführung. Die dafür notwendigen Voraussetzungen (Aufstellgleise für Auf- und Abrüstung in einem entsprechenden Bahnhof, Zugänge usw.) sind bereits im Rahmen der Planung und Voranmeldung der Baustelle zu berücksichtigen. Kann diese Infrastruktur nicht zur Verfügung gestellt werden, kann die Baustelle nicht nach dem beschriebenen Verfahren gesichert werden. Alternativ können die Fahrzeuge in den Beginn der Arbeitsstelle gefahren werden und unter Sperrung des Nachbargleises aus Gründen der Unfallverhütung ausgerüstet werden.
- Für die Installation und Inbetriebnahme der WSG sind durch die BzS Sicherungsmaßnahmen gemäß RIMINI festzulegen.
- Der „Seitenläufer“ im Nachbargleis reagiert auf die an den Fc Wagen angebrachten WSG und verlässt das Gleis in den Sicherheitsraum, z.B. feldseitig. Zur Überwachung der Reaktion des „Seitenläufers“ wird ein Überwachungsposten gemäß den Regelungen 132.0118A08 eingesetzt.
- Zweiwegebagger sind mit Funk-WSG auszurüsten.
- Gleisgebundene Zweiwegebagger haben die Schwenkbegrenzung einzuschalten. Die BzS legt fest, ob bei einer anstehenden Warnung der Zweiwegebagger die Arbeiten zusätzlich einzustellen hat. Die FA bleibt in diesem Bereich geschlossen, wenn die notwendige Arbeitsbreite vorhanden ist.

- Schotterzüge (Fc-Wagen) sind mit Funk-WSG auszurüsten. Dabei sind alle abzuladenden Wagen mit Funk-WSG auszurüsten; ggf. ist der Zug zu teilen.
- Die Signalthörbarkeit bei Arbeitsbetrieb ist bei allen Fahrzeugen/Maschinen mit mobil aufzusetzenden Warnsignalgebern (Funk-WSG) mit Dokumentation durch den Maschinenbetreiber nachzuweisen

(6) Feste Absperrung

Die Anforderungen an FA gemäß 132.0118A07 (wirksame Höhe mind. 90 cm über Standfläche) müssen erfüllt sein.

Fließbandmaschinen

Ausrüstung der Fließbandmaschinen mit optischen Anzeigen (fail safe) als Erinnerungsleuchten beidseits an allen Stellen, an denen die Maschinen seitlich verlassen werden können (in Arbeitsbereichen innerhalb der Maschinen wie an Durchgängen, in Kabinen und Containern vor seitlichen Ausgängen, am Umbauzug auch im Bereich der WES (= Kleineisendemontagewagen))

Andere gleisfahrbare Fahrzeuge

- Alle Fahrzeuge sind mit (mobilen) Funk-WSG auszurüsten. Diese können z.B. magnetisch angebracht werden.

Funk-Warnsignalgeber

- Für die (mobilen) Funk-WSG auf den Fahrzeugen/Maschinen/Wagen ist die erneute Signalauslösung durch den ÜP möglich.
- Funk-WSG auf Fahrzeugen/Maschinen/Wagen: Die WSG werden auf der Nachbargleisseite am Fahrzeug angebracht. Die Signalabstrahlung erfolgt parallel zum Gleis.
- Fahrzeuge, die keine fest installierte Funk-WSG haben (z.B. MFS, Slps, ZwB, GSM/USM, Pflug), müssen vor dem Einsatz akustisch vermessen werden. Die Punkte an denen entsprechend der akustischen Vermessung (mobile) Warnsignalgeber angebracht werden, müssen gekennzeichnet sein. Bei Fc-Wagen werden die Punkte für die Anbringung der (mobilen) Warnsignalgeber ebenfalls zuvor festgelegt.
- Funk-WSG dürfen nicht auf den Rangierertritten stehen.
- Bei Umbauzügen muss ggf. in den von Portalkranen befahrenen Bereichen die Signalthörbarkeit durch zusätzliche Funk-WSG hergestellt werden, wenn der Störschall des Portalkrans nicht durch das MWS abgedeckt werden kann. Dabei ist die Pegelabsenkung des MWS im „stand-by-Zustand“ und das Motorgeräusch des Portalkrans zu berücksichtigen. Die Angabe

Besondere technische Anforderungen

zum Störschallpegel liefert der Maschinenbetreiber. Die Verantwortung für die Warnsignalhörbarkeit liegt bei der Sicherungsaufsicht.

(7) Einsatz als Überwachungsposten

Besondere organisatorischen Anforderungen

Für Arbeiten im Mittelkern bzw. nahe des Betriebsgleises werden Überwachungsposten (ÜP) eingesetzt, die das Warnsignal wiederholen oder das Signal "Gefahrenraum schnellstens räumen" geben (Ro 3 nach Anordnung durch die Sicherungsaufsicht, Auslösung per Handfunksender oder per Schlagtaster am WSG muss möglich sein), wenn sie feststellen, dass das Warnsignal nicht befolgt wird.

Bei den folgenden Bauspitzen wird das Verhalten nach der Warnung durch ÜP überwacht:

- 1) Seitenläufer der Fließbandmaschine (ÜP mit Handfunktaster für erneute Auslösung der Maschinenwarnanlage)
- 2) Abbau- und Aufbaukolonne FA (ÜP mit Funk-WSG, dieser ist durch ÜP von Hand erneut auslösbar)
- 3) Seitenläufer neben Fc-Wagen (ÜP mit WSG mit Möglichkeit Ro 3 für erneute Auslösung der WSG auf Fc-Wagen)
- 4) Beim kurzzeitigen Betreten des Nachbargleises, z.B. für Messarbeiten bzw. wenn die Arbeitsbreite nicht ausreicht kann die FA punktuell geöffnet werden. Die Sicherung erfolgt gemäß den Regelungen im Anhang 07 zur RRil 132.0118. Erfolgt die Sicherung durch Funk-WSG, muss dieser durch den ÜP erneut auslösbar sein.

Der Einsatz des ÜP erfolgt gem. 132.0118A08.

Ein Überwachungsposten darf nicht mehr als eine Tätigkeit nach 1)-4) vornehmen.

(8) Allgemeine Hinweise:

Sonstige Hinweise

Für die Durchführung der Sicherung anhand dieses Anhangs ist eine Dokumentation zu erstellen. Aus dieser Dokumentation werden die Inhalte dieses Abschnittes auf die spezielle Arbeitsstelle angepasst und die Dokumentation lässt das Einvernehmen zwischen ausführendem Unternehmen und Sicherungsunternehmen erkennen.

Die Dokumentation ist Bestandteil des Sicherungsplanes und diesem somit beizufügen und zu beachten.

Mindestinhalte der Dokumentation:

- I. Regelungen, die für alle Bauspitzen gemeinsam gelten, z.B.:
 - Funksignal
 - Aufbau der FA

Anhang	132.0118A11 Besondere Sicherungsverfahren und Sicherungspläne
	Seite 8 von 17

- (mobile) Funk-WSG
- UP
- Warnbereichsumschaltung
- II. Regelungen zu Sicherungsmaßnahmen, die für einzelne Bauspitzen gelten, z.B.
 - Funksignal
 - Sicherung der FA - Monteur
 - Fachdienste des AG
 - Montagetrupp Leitseil bei PVM
 - Abbau der FA vor Fließbandmaschinen/anderen Fahrzeugen
 - Fließbandmaschinen (Seitenläufer)
 - Wiederaufbau der FA hinter Fließbandmaschinen/anderen Fahrzeugen
 - Slps- und MFS-Wagen
 - Schienenladezug für Abladen der Neuschienen und Aufladen der Altschienen
 - Kurzzeitiges Betreten des Nachbargleises
 - Schraubkolonnen
 - Trennen der Altschienen
 - Schweißarbeiten
 - Schleifarbeiten
 - Schotterzug
 - Zweiwegelbagger
 - Schotterplaniermaschine
 - Stopfmaschine
 - Endgültige Demontage von FA und ATWS
- III. Unterschriften über das Einvernehmen
- IV. Unterschriften über die Einweisung der einzelnen Verantwortlichen

Ein Überblick über die Zuordnung der möglichen Sicherungsmaßnahmen ist im Anhang als Schnellübersicht in einer Matrix dargestellt.

Bauverfahren

Wenn das Regelprofil nicht vorhanden ist: Herstellung mit Belastungsstopfgang. Wesentlich: Schotterprofil bis 40 cm vor Schwellenkopf.

Die Herstellung des Profils im Mittelkern mit dem Belastungsstopfgang wird bei der Sicherung entsprechend diesem Anhang durch die DB Netz AG akzeptiert.

Ist kein Belastungsstopfgang geplant, ist die Reprofilierung nach Absprache mit der DB Netz AG herzustellen.

Wesentlich: Aus Gründen der Gleislagestabilität hat eine vollständige Einschotterung vor Kopf und Schwellenfach gemäß RIL 820.210 zu erfolgen.

Regelungen der RRIL 132.0118

Die Regelungen im Abschnitt 8 (33) der RRIL 132.0118A08 treffen für die Kombination FA mit ATWS nicht zu, da im Bereich der Kernmaschine in dem Seitenläufer eingesetzt sind, die FA abgebaut wird.

Die Signal-Hörbarkeit an der Fließbandmaschine ist durch die akustische Vermessung der Maschinenwarnanlage dokumentiert (132.0118A08, Abschnitt 8, Unterabschnitt 1 (3)): Das MWS muss an der Längsseite zum Mittelkern und an den Durchgängen von der Feldseite zum Mittelkern wahrgenommen werden.

Beim Einsatz in Innengleisen sind die Regelungen im Abschnitt 8 (34) und (35) der RRIL 132.0118A08 zu beachten.

Wegen des Sicherheitsraumes für die ÜP sind beim Einsatz in Innengleisen bzw. beim Einsatz mit einem weiteren Gleis neben dem Nachbargleis die Regelungen im Abschnitt 8 (34) und (35) der RRIL 132.0118A08 zu beachten.

- Gleisabstand kleiner 4,00 m
- Geschwindigkeit im Nachbargleis größer 70 km/h
- Die Herstellung des Profils im Mittelkern mit dem Belastungsstopfgang ist nicht möglich.
- Die betriebliche Situation im Nachbargleis lässt eine Demontage und Montage der FA nicht zu.
- Die Infrastruktur zur Montage der WSG an den Fahrzeugen ist nicht vorhanden.
- Die FA erreicht auf der gesamten Arbeitsstellenlänge nicht die erforderliche wirksame Höhe. Wird die wirksame Höhe, trotz der möglichen Erhöhungsmodule für die FA, nur in Teilbereichen nicht erreicht sind für diese Bereiche andere Sicherungsmaßnahmen festzulegen.

Ausschlusskriterien

Tabelle 1 Überblick über die Zuordnung der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen

Hinweis:

Die Arbeiten erfolgen grundsätzlich im gesperrten Arbeitsgleis!

	Gleissper- rung aus Gründen der Unfall- verhütung	FA (1,90m ab NbGl.)	MWS	Funk- WSG	ÜP
Sk-Montage	X				
FA-Montage Baubeginn/ Demontage Bauende	X			X	X
Fachdienste (im Arbeits- gleis)		X			
FA-Abbau vor FV				X	X
Materialwa- gen (Slps, MFS)				X	X
FV-Maschine			X		X
FA-Aufbau nach FV				X	X
Schotterzug		X		X	X
GSM/USM		X		X	
SPM		X		X	
ZwB		X		X	
Vor-Nachar- beiten (im Ar- beitsgleis)		X			
Öffnung der FA				X	X

Zur Durchführung dieses Verfahrens wird der Sicherungsplan 132.0118V15 verwendet.

Sicherungsplan

03 Winterdienst – Arbeiten unter Selbstsicherung

- (1) Durchführung von Arbeiten im Winterdienst mit den notwendigen Handgeräten und dem Einsatz von Maschinen auf Betriebsstellen mit Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h.
- (2) Die Arbeiten werden unter dem Schutz von Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 und Sicherung gem. Vordrucke 132.0118V16A, 132.0118V16B und 132.0118V16C durchgeführt.

Stichpunktartige Beschreibung**Beschreibung der empfohlenen Sicherungsmaßnahme**

Dazu werden in der Leistungsübersicht Winter alle Betriebsstellen im Rahmen einer Gefährdungsanalyse kategorisiert. Auf Grund dieser Kategorisierung werden vom Selbstsicherer bestimmte Erfahrungen im Gleisbereich abverlangt.

Generell wird die Uv-Sperrung als Sicherungsmaßnahme festgelegt. Bei Arbeiten auf Bü ohne Maschineneinsatz kann die BzS auch die Sicherungsmaßnahme „Die Anzeichen der Annäherung von Fahrten werden sicher und rechtzeitig gedeutet“ auswählen. Eine Auswertung der Schrankenanlage als Anzeichen der Annäherung von Fahrten darf nur bei technisch gesicherten Bü erfolgen. Schrankenwärter bediente Schranken dürfen nicht als Sicherungsmaßnahme genutzt werden.

Die Entscheidung zur Arbeit unter Selbstsicherung trifft letztendlich die das Unternehmen leitende Person.

- (3) Geschwindigkeiten bis Vmax. 160 km/h
siehe Kategorisierung gemäß Absatz (7)
- (4) Siehe Kategorisierung gemäß Absatz (7)
- (5) Dieses Verfahren gilt nur auf Betriebsstellen mit einer Geschwindigkeit von Vmax. 160 km/h. Bei Geschwindigkeiten über 160 km/h müssen die Sicherungspläne 132.0118V16D oder 132.0118V10 angewendet werden. Von der BzS ist bei Geschwindigkeiten über 160 km/h ein Antrag auf Winterdienstarbeiten mit dem Abschnitt 1 der Sicherungspläne 132.0118V11, 132.0118V16A, 132.0118V16B oder 132.0118V16C abzulehnen.

Örtliche Voraussetzung**Betriebliche Voraussetzungen****Hinweise zur Durchführung der Sicherungsmaßnahme inkl. Vor- und Nachbereitung**

Die Beschäftigten dürfen die zum Nachbargleis zugewandte Schiene nicht überschreiten. Ist dies arbeitstechnisch erforderlich, ist das Nachbargleis zu sperren.

Der aufzusuchende Sicherheitsraum ist für die Gefahr des Eisabwurfs bei der Gleissperrung zu berücksichtigen (steht kein feldseitiger Bereich zur Verfügung, ist das Nachbargleis/die Nachbarweiche zusätzlich zu sperren).

Für Arbeiten zum Winterdienst sind vorrangig die Sicherungspläne 132.0118V16A bis 132.0118V16D zu verwenden. Die besonderen örtlichen und betrieblichen Verhältnisse sind bei der Erstellung des Sicherungsplanes zu berücksichtigen. Können die Mustersicherungspläne nicht angewendet werden, dann sind die Sicherungspläne 132.0118V10 oder 132.0118V11 zu nutzen.

- (6) Es gibt keine besonderen technischen Anforderungen
- (7) Im Vorfeld ist zu prüfen, ob die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse die angedachte Sicherungsmaßnahme Uv-Sperrung zulassen. Dabei sind u.a. folgende Faktoren zu berücksichtigen:
- Zugdichte
 - können Züge in angemessenem Umfang zurückgehalten werden
 - können Gleisänderungen realisiert werden
 - können Züge unter vereinfachten Bedingungen umgeleitet werden
 - lässt die Belastung des Fdl dieses Verfahren zu

Besondere technische Anforderungen

Besondere organisatorische Anforderungen

Berücksichtigt werden müssen ebenfalls die Auswirkungen auf den Zug- und Rangierverkehr, wenn der Winterdienst nicht zeitgerecht durchgeführt werden kann. Dadurch kann eine Gleissperrung zur Durchführung der Tätigkeiten die zuvor genannten Punkte in den Hintergrund drängen.

Im Vorfeld sind alle Betriebsstellen zu kategorisieren:

Kategorie 1

Betriebsstelle (Bst) mit bis zu 4 Weichen und Bahnübergängen i.d.R. mit zwei durchgehenden Hauptgleisen und zwei Überholgleisen (Arbeiten mit Uv-Sperrung eines Arbeitsgleises mit Austrittsfläche immer Feldseitig)

Kategorie 2

Bst mit mehreren Innengleisen, bei denen neben der Sperrung des Arbeitsgleises die Sperrung eines Innengleises als Austrittsfläche erforderlich wird

Kategorie 3

Bst wie Kat 2 jedoch mit Streckenverzweigungen

Kategorie 4

Großknoten mit mehr als 40 Weichen

Kategorie 5

- einzeln definierte Bst, die aufgrund ihrer Ausdehnung eine besondere Ortskenntnis verlangen.
- Bst mit Geschwindigkeiten über 160 km/h
- Einsatz von Geräten, die eine Uv-Sperrung ausschließen

Demgegenüber stehen die zusätzlichen und vom Sicherungsunternehmen / ausführendem Unternehmen nachzuweisenden Anforderungen an die Sicherungspersonale / den Selbstsicherer:

Kategorie 1

Einsatz von mindestens 60 Stunden als Selbstsicherer oder Arbeiter im Gleisbereich¹⁾

Kategorie 2

Einsatz von mindestens 120 Stunden als Selbstsicherer oder Arbeiter im Gleisbereich¹⁾

Kategorie 3

Einsatz von mindestens 240 Stunden als Selbstsicherer oder Arbeiter im Gleisbereich¹⁾

Kategorie 4

Einsatz von mindestens 480 Stunden als Selbstsicherer oder Arbeiter im Gleisbereich¹⁾

Kategorie 5

Keine Arbeit unter Selbstsicherung zugelassen.

¹⁾ DGUV Vorschrift 78 (2) erläutert den Gleisbereich wie folgt:
1. Arbeiten im Gleisbereich sind alle Tätigkeiten, die zur Errichtung, Instandhaltung, Änderung und Beseitigung von Bahn- und anderen Anlagen im Gleisbereich durchgeführt werden, einschließlich der damit zusammenhängenden Arbeiten.

2. Gleisbereich ist der von bewegten Schienenfahrzeugen in Anspruch genommene Raum sowie der Raum unter, neben oder über Gleisen, in dem Versicherte durch bewegte Schienenfahrzeuge gefährdet werden können. Zum Gleisbereich gehört bei elektrisch betriebenen Bahnen auch der Bereich der Fahrleitung mit den davon zusätzlich ausgehenden Gefahren des elektrischen Stromes. Der Gleisbereich schließt den in der Anlage dargestellten Gefahrenbereich ein.

- (8) Die das Unternehmen leitende Person hat sicher zu stellen, dass die Beschäftigten die besonderen Voraussetzungen gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 in Verbindung mit Abschnitt 5.6 der DGUV Regel 101-024 und der RRil 132.0118 erfüllen.

Sonstige Hinweise

Außerdem darf sie nur Selbstsicherer einsetzen, die über die zusätzlichen Anforderungen (Anzahl der Schichten im Gleisbereich)

Anhang	132.0118A11 Besondere Sicherungsverfahren und Sicherungspläne
	Seite 14 von 17

verfügen und muss dies gegenüber der BzS auf Verlangen nachweisen.

- (9) Folgende Kriterien schließen die Nutzung der zuvor genannten Vorgehensweise aus:

Ausschlusskriterien

- Sicherungsmaßnahme nicht in Kleingruppe (max. drei Personen) möglich.
- Wenn die Voraussetzungen gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i.V. mit Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 und RRil 132.0118 nicht mehr erfüllt sind
- Wenn die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse keinen Einsatz von Selbstsicherer im Winterdienst zulassen
- Bei Geschwindigkeiten über 160 km/h

- (10) Zur Durchführung dieses Verfahrens werden je nach Einsatzfall folgende Sicherungspläne verwendet:

Sicherungspläne

- 132.0118V16A
Schneeräumarbeiten/Winterdienst an Weichen und höhen-
gleichen Bahnsteigzugängen ohne Einsatz von Maschinen
und Schneeräumarbeiten/Winterdienst in Rangierwegen
ohne/mit Einsatz von Maschinen
- 132.0116V16B
Schneeräumarbeiten/Winterdienst an Gleisen und Weichen
ohne Einsatz von Maschinen auf der freien Strecke
- 132.0118V16C
Schneeräumarbeiten/Winterdienst an Bahnübergängen mit
und ohne Einsatz von Maschinen
- 132.0118V16D
Schneeräumarbeiten/Winterdienst für alle Fälle, die nicht un-
ter die Sicherungspläne 132.0118V16A, B oder C passen.

04 Besondere Sicherungsmaßnahmen auf Strecken mit einer Geschwindigkeit über 280 km/h bis einschließlich 300 km/h befahren werden

- (1) Die nachfolgenden Regelungen gelten für alle Beschäftigten, die Arbeiten auf Strecken über 280 km/h durchführen möchten.
- (2) Vor dem erstmaligen Erlebnis einer Vorbeifahrt mit Geschwindigkeiten von über 280 km/h sind die Beschäftigten vor Ort besonders zu unterweisen. Unterweisungsinhalte sind z.B. Hinweise auf die Druck- und Sogwirkungen, Lärm, Geschwindigkeit (Annäherung bei 300 km/h = 83 m/s), der Vorbeifahrt entgegenschauen, Verhalten während der Vorbeifahrt, etc.)

Geltungsbereich

Ersteinsatz

Die erste Vorbeifahrt mit einer Geschwindigkeit über 280 km/h darf grundsätzlich nur in Begleitung eines erfahrenen Beschäftigten (verfügt z.B. über Kenntnisse im Umgang mit der Bahnbetriebsgefahr, etc.) erfolgen, dabei sollte man sich langsam von der Feldseite in Richtung Betriebsgleis annähern.

- (3) Bei Geschwindigkeiten über 280 km/h ist ein Abstand von Gleismitte von 3,30 m einzuhalten (Gefahrenbereich).
- (4) Für den Weg zur und von der Arbeitsstelle sind möglichst öffentliche Wege bzw. innerbetriebliche Verkehrswege außerhalb des Gefahrenbereiches zu nutzen.

Gleisbereich**Weg zur und von der Arbeitsstelle**

Müssen Gleis mit Geschwindigkeiten über 280 km/h überschritten werden, sind diese zum Schutz der Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung zu sperren (Uv-Sperrung).

Beim Aufenthalt im Bereich von Schallschutzwänden oder Brückenbauwerken ist der seitliche Gleisbereich von 3,30 m zu beachten. Wird dieser unterschritten ist das entsprechende Gleis zum Schutz der Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (Uv-Sperrung) zu sperren.

- (5) Bei Arbeiten auf Strecken mit einer Geschwindigkeit über 280 km/h dürfen für das Arbeits- und Nachbargleis folgende Sicherungsmaßnahmen angewendet werden:

Sicherungsmaßnahmen

- Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage
- Sperrung des Gleises

Weiterhin gelten die Regelungen der DGUV Regel 101-024 Abschnitt 5.7.1

- (6) Der Aufenthalt in Tunnel und Einhausungen (Trögen) ist während des Regelbetriebes (ohne Sperrung und / oder Betra) untersagt. Für Arbeiten in Tunnel sind die Regelungen des § 6 (6) der DGUV Vorschrift 78 anzuwenden.

Arbeiten und Begehungen in Tunnel

Streckenbegehungen von Gleisen außerhalb von Tunnel sind nur im gesperrten Gleis oder im Sicherheitsraum zugelassen (DGUV Regel 101-024 Abschnitt 5.11.2).

Streckenbegehungen

05 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis bei Arbeiten an Oberleitungsanlagen

- (1) Dieser Abschnitt regelt die Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten auf dem Nachbargleis bei Arbeiten an Oberleitungsanlagen auf Arbeitsbühnen und Oberleitungsziehwagen bzw. Oberleitungsbauwagen.

Geltungsbereich

- (2) Bei Arbeiten an Oberleitungsanlagen von der Arbeitsbühne des Instandhaltungsfahrzeuges für Oberleitungsanlagen (TVT, ORT, IFO) kann auf die Warnung vor Fahrten im Nachbargleis (Betriebsgleis) und auf die Unterbrechung der Arbeiten während der Vorbeifahrt von Fahrten verzichtet werden, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- das Arbeitsgleis ist gesperrt,
- die Geschwindigkeit im Nachbargleis ≤ 160 km/h,
- Arbeiten finden außerhalb von Tunnel statt,
- die Beschäftigten arbeiten auf der Arbeitsbühne des Instandhaltungsfahrzeuges für Oberleitungsanlagen (TVT, ORT, IFO) außerhalb des Gefahrenbereiches des Nachbargleises. Die Arbeitsbühne und damit das Geländer darf bei einer Fahrt im Nachbargleis nicht über die Fahrzeugumgrenzung in Richtung des Nachbargleises hinausragen und die Beschäftigten dürfen sich nicht, auch nicht mit Werkzeugen, Geräten oder Bauteilen über das Geländer in Richtung des Nachbargleises hinauslehnen,
- das Geländer der Arbeitsbühne/des Arbeitskorbes ist in der oberen (Arbeits-) Stellung arretiert und ist nicht unterbrochen
- der Gleisabstand beträgt mindestens 4,00 m und
- die aerodynamischen Kräfte, die durch vorbeifahrende Züge auf die Beschäftigten wirken stellen für diesen keine Gefährdung dar

Arbeiten auf Arbeitsbühnen von Instandhaltungsfahrzeugen

- (3) Bei Arbeiten an Oberleitungsanlagen auf dem Oberleitungsziehwagen bzw. Oberleitungsbauwagen darf mit einer maximalen Geschwindigkeit von 200 km/h vorbeigefahren werden.

Auf die Warnung vor Fahrten im Nachbargleis (Betriebsgleis) und auf die Unterbrechung der Arbeiten während der Vorbeifahrt von Fahrten kann verzichtet werden, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- das Arbeitsgleis ist gesperrt,
- die Geschwindigkeit im Nachbargleis ≤ 120 km/h,
- Arbeiten finden außerhalb von Tunnel statt,
- der Gleisabstand beträgt mindestens 4,00 m und
- das Geländer ist im Bereich der Abstiege durch eine zwangsläufig wirkende technische Maßnahme geschlossen. Hinweis: Das Verschließen der Abgänge durch das Einhängen z.B. einer Kette ist keine Verriegelung im Sinne der Unfallverhütungsvorschriften.

Arbeiten auf Oberleitungsziehwagen bzw. Oberleitungsbauwagen

- (4) Muss von den zuvor genannten Fahrzeugen abgestiegen werden, z.B. zum Bahnerden, muss zur feldseitigen Seite das Fahrzeug verlassen werden.

Absteigen von Fahrzeugen

Muss das Fahrzeug zu einem Nachbargleis verlassen werden ist die Sicherungsaufsicht zu informieren und das Nachbargleis zum Schutz der Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (Uv-Sperrung) zu sperren.

- (5) Zum Anbringen von Erdungsstangen zur Bahnerdung von ausgeschalteten Oberleitungen, ist ein Sicherungsplan erforderlich.

Erdungsstangen anbringen

Anhang	132.0118A12 Befähigungsausweis
	Seite 1 von 3

Inhaltsverzeichnis

01	Befähigungsausweis	1
----	--------------------------	---

01 Befähigungsausweis

- | | | |
|-----|--|--------------------------------|
| (1) | Sicherungsaufsichten, Sicherungs-, Absperr- und Überwachungs-
posten sowie Bediener von ATWS müssen den Befähigungsaus-
weis gemäß Vordruck Nr. 132.0118V06 verwenden. | Vordruck |
| (2) | Der Befähigungsausweis ist ein Heft im Format DIN A 6 mit violet-
tem Kunststoffumschlag. | Format, Farbe |
| (3) | <p>Inhalt des Befähigungsausweises sind in nachfolgend aufgeführter
Reihenfolge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stammdatenblatt Vorderseite – Angaben zur Person, - Stammdatenblatt Rückseite – Benutzungsbestimmungen, - Nachgewiesene Prüfungen, - Maßnahmeblatt – Arbeitsverhältnis, - Maßnahmeblatt – Körperliche Tauglichkeit, - Maßnahmeblatt – Psychologische Eignungsuntersuchung, - Maßnahmeblatt – Sicherungsposten und - Maßnahmeblatt – Sicherungsaufsicht. <p>In die Maßnahmeblätter Sicherungsposten/Sicherungsaufsicht
sind Zusatzausbildungen, wie z.B. als Bediener eines ATWS so-
wie die regelmäßige Fortbildung einzutragen.</p> <p><i>Hinweis:</i>
<i>Dem Befähigungsausweis können weitere Maßnahmeblätter hin-
zugefügt werden.</i></p> | Inhalt |
| (4) | <p>Die Befähigungsausweise werden durch die von der DB Netz AG
anerkannten Bildungsträger ausgestellt.</p> <p>Der Bildungsträger</p> <ul style="list-style-type: none"> - stellt auf Antrag des Unternehmens den Befähigungsausweis
mit den Maßnahmeblättern aus und händigt diesen dem Un-
ternehmen aus, wenn die Eignung und der erfolgreiche Ab-
schluss der Ausbildung durch Vorlage der entsprechenden
Bescheinigungen nachgewiesen sind. | Ausstellende
Stelle |

Anhang	132.0118A12 Befähigungsausweis
	Seite 2 von 3

Der Antrag muss folgende Angaben enthalten:

1. Name und Anschrift des Unternehmens, bei Sicherungsunternehmen mit Nummer der Rahmenvereinbarung
2. Name, Vorname, Geburtsdatum und Anschrift der vorgesehenen Person mit aktuellem Lichtbild (Lichtbild nur bei Dritten),

- versieht jeden Befähigungsausweis und die darin geführten Maßnahmenblätter mit einer Nummer,
- führt Änderungen/Ergänzungen im Befähigungsausweis durch,
- stellt sicher, dass für jede Person nur ein Befähigungsausweis ausgestellt wird,
- erfasst Verlustmeldungen von Befähigungsausweisen,
- ist Annahmestelle für zurückzugebende Befähigungsausweise,
- erfasst alle Daten in einer Datenbank und
- stellt die Daten dem DB-Konzern zur weiteren Verwendung zur Verfügung.

- (5) Die das Unternehmen leitende Person muss sicherstellen, dass die Eintragungen im Befähigungsausweis vollständig und richtig sind. Im Maßnahmeblatt - Arbeitsverhältnis - müssen alle bestehenden Arbeitsverhältnisse dokumentiert sein.

Eintragungen

- (6) Die das Unternehmen leitende Person muss den Befähigungsausweis bzw. das entsprechende Maßnahmeblatt bei

Rückgabe

- Wegfall der Voraussetzungen (z.B. Eignung, Fortbildung, Zuverlässigkeit),
- Kündigung des Arbeitsverhältnisses bzw.
- Beendigung der Beschäftigung

einziehen.

Die das Unternehmen leitende Person muss den Befähigungsausweis bei Kündigung des Arbeitsverhältnisses (soweit kein weiteres besteht) bzw. bei Beendigung der Beschäftigung an die ausstellende Stelle zurückgeben.

- (7) Die ausstellende Stelle muss den Befähigungsausweis unter Angabe der Vordrucknummer 132.0118V06 bei

Bezugsquelle

DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien- und Kommunikationsdienste
Logistikcenter - Kundenservice -

Kriegsstraße 136
76133 Karlsruhe

bestellen.

- (8) Der in Papier ausgestellte Befähigungsausweis nach Vordruck 132.0118V06 kann von der DB Netz AG sukzessive für die Funktionen Sicherungsaufsicht, Sicherungs-, Absperr- und Überwachungsposten durch ein für die Sicherungsunternehmen verbindliches elektronisches Ausweissystem ersetzt werden. Die DB Netz AG ist befugt, dieses elektronische Ausweissystem auf weitere Funktionen (Bediener ATWS, Selbstsicherer, Bahnsteigpfliegerkraft) auszuweiten, auch wenn für diese bislang kein Befähigungsausweis vorgeschrieben ist. Im Gegenzug kann dann auf das bisher geforderte Mitführen von Nachweisdokumenten für die Befähigung verzichtet werden. Die Sicherungsunternehmen sind dann neben der Datenpflege im elektronischen Ausweissystem dazu verpflichtet, ihre Sicherungspersonale mit den hierfür erforderlichen mobilen Endgeräten inkl. Software auszustatten und deren funktionsfähige Mitführung zu gewährleisten. Eine „Übersicht der von der DB Netz AG freigegebenen elektronischen Ausweissysteme“, inkl. der damit verbundenen Verfahrensregelungen sowie der relevanten Funktionen, sind auf Internetseite „DB Netz AG Arbeiten im Gleisbereich“ in der Rubrik *Downloads* unter der Überschrift „Ausweissysteme“ abrufbar. Die Sicherungsunternehmen sind verpflichtet, Befähigungsausweise nach 132.0118V06 auf Anforderung der DB Netz AG zurückzugeben.

**elektronischer
Befähigungs-
ausweis**



Anhang	132.0118A13 Einsatznachweis für Sicherungsposten
	Seite 1 von 2

Inhaltsverzeichnis

01	Einsatznachweis für Sicherungsposten.....	1
----	---	---

01 Einsatznachweis für Sicherungsposten

- | | |
|---|----------------------------|
| (1) Sicherungs-, Absperr- und Überwachungsposten sowie Bediener von ATWS müssen den Einsatznachweis für Sicherungsposten gemäß Vordruck-Nr. 132.0118V07 verwenden. | Vordruck |
| (2) Der Einsatznachweis ist ein Heft im Format DIN A 6 mit grünem Kartonschlag. | Format, Farbe |
| (3) Der Inhalt des Einsatznachweises ist aus Vordruck-Nr. 132.0118V07 ersichtlich. | Inhalt |
| (4) Der Einsatznachweis wird durch die das Unternehmen leitende Person ausgestellt. Die Unternehmen leitende Person darf dem Sicherungsposten gleichzeitig nur einen Einsatznachweis ausstellen. Beim Vorliegen mehrerer Arbeitsverhältnisse darf nur ein Einsatznachweis ausgegeben werden. | Ausstellende Stelle |
| (5) Die das Unternehmen leitende Person muss den Einsatznachweis <ul style="list-style-type: none"> - bei Abschluss des Einsatznachweises, - bei Wegfall der Voraussetzungen (z.B. Eignung, Fortbildung, Zuverlässigkeit) - bei Kündigung des Arbeitsverhältnisses bzw. - bei Beendigung der Beschäftigung einziehen. | Rückgabe |
| (6) Die das Unternehmen leitende Person muss den Einsatznachweis nach Ablauf seiner Gültigkeit (letzter Eintrag) 10 Jahre aufbewahren. | Aufbewahrungsfrist |
| Die das Unternehmen leitende Person muss den Einsatznachweis unter Angabe der Vordrucknummer 132.0118V07 bei

DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien- und Kommunikationsdienste
Logistikcenter – Kundenservice -
Kriegsstraße 136
76133 Karlsruhe

bestellen. | Bezugsquelle |

Anhang	132.0118A13 Einsatznachweis für Sicherungsposten
	Seite 2 von 2

- (7) Der in Papier ausgestellte Einsatznachweis nach Vordruck 132.0118V07 kann von der DB Netz AG sukzessive für die Funktionen Sicherungs-, Absperr- und Überwachungsposten durch ein für die Sicherungsunternehmen verbindliches elektronisches Ausweissystem ersetzt werden. Die DB Netz AG ist befugt, dieses elektronische Ausweissystem auf weitere Funktionen (Sicherungsaufsichten, Bediener ATWS, Selbstsicherer, Bahnsteigpflegekraft) auszuweiten, auch wenn für diese bislang kein Einsatznachweis vorgeschrieben ist. Die Sicherungsunternehmen sind dann neben der Datenpflege im elektronischen Ausweissystem dazu verpflichtet, ihre Sicherungspersonale mit den hierfür erforderlichen mobilen Endgeräten inkl. Software auszustatten und deren funktionsfähige Mitführung zu gewährleisten. Eine „Übersicht der von der DB Netz AG freigegebenen elektronischen Ausweissysteme“, inkl. der damit verbundenen Verfahrensregelungen sowie der relevanten Funktionen, sind auf der *Internetseite „DB Netz AG Arbeiten im Gleisbereich“* in der Rubrik *Downloads* unter der Überschrift „Ausweissysteme“ abrufbar.

**elektronischer
Einsatznach-
weis**



Der Vordruck 01 zur RRil 132.0118 bleibt frei

Der Vordruck 02 zur RRil 132.0118 bleibt frei

Der Vordruck 03 zur RRil 132.0118 bleibt frei

Der Vordruck 04 zur RRil 132.0118 bleibt frei

Der Vordruck 05 zur RRil 132.0118 bleibt frei



Befähigungsausweis

132.0118V06 Befähigungsausweis

132.0118V06

Befähigungsausweis
Fachautor: I.NVS 3; Frank Kott; Tel: (069) 265-32550

Seite 22
01.01.2016



Befähigungsausweis

Nr.:

Lichtbild
oder
Konzernausweis DB AG

.....
(Ausstellende Stelle: Stempel)

.....
(Datum, Unterschrift)

Personalien:

Name:

Vorname:

Geburtsdatum:

Mit der Unterschrift erkennt die Inhaberin/der Inhaber die Benutzungsbestimmungen an und willigt in die Datenschutzklausel auf der Rückseite ausdrücklich ein.

(Unterschrift Vor- und Zuname der Inhaberin/des Inhabers)

Die Inhaberin/der Inhaber dieses Befähigungsausweises ist berechtigt bei ihrem/seinem Einsatz die Bahnanlagen zu betreten.

Stammdatenblatt Vorderseite – Angaben zur Person

Benutzungsbestimmungen

1. Der Befähigungsausweis bleibt Eigentum der Deutschen Bahn AG.
2. Der Befähigungsausweis ist nicht übertragbar und muss von der Inhaberin/dem Inhaber unterschrieben sein.
3. Änderungen der Eintragungen machen den Befähigungsausweis ungültig.
4. Wer den Befähigungsausweis missbräuchlich benutzt, setzt sich der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung aus.
5. Die Inhaberin/der Inhaber des Befähigungsausweises ist verpflichtet, diesen bzw. das entsprechende Maßnahmeblatt bei
 - Wegfall der Voraussetzungen (z. B. Eignung, Fortbildung, Zuverlässigkeit)
 - Kündigung des Arbeitsverhältnisses bzw.
 - Beendigung der Beschäftigungan den Unternehmer zurückzugeben.
Der Unternehmer muss den Befähigungsausweis bei Kündigung des Arbeitsverhältnisses (soweit kein weiteres besteht) bzw. bei Beendigung der Beschäftigung an die ausstellende Stelle zurückgeben.

Datenschutzklausel

Die Inhaberin/der Inhaber dieses Ausweises erklärt sich mit der Erfassung und Auswertung von Daten zu seiner Person durch die ausstellenden Stellen sowie vertragsabwickelnden Stellen der Deutschen Bahn AG einverstanden.

Es werden folgende Daten durch die ausstellenden Stellen erhoben, verarbeitet und genutzt:

- die im Befähigungsausweis enthaltenen Daten,
- im Falle des Ausscheidens wird der Grund vermerkt und ggf., wenn die Deutsche Bahn AG dies aus sicherheitsrelevanten Gründen für erforderlich hält, in einer Ausschlussdatei gespeichert und an die vertragsabwickelnden Stellen der Deutschen Bahn AG übermittelt.

Ausweis Nr.:

Name, Vorname:

Nachgewiesene Prüfungen gem. Funktionsausbildung

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

Nachgewiesene Prüfungen

Ausweis Nr.:

Name, Vorname:

Nachgewiesene Prüfungen gem. Funktionsausbildung

9.

10.

11.

12.

13.

14.

15.

16.

Nachgewiesene Prüfungen

Ausweis Nr.:

Name, Vorname:

Arbeitsverhältnis

Beginn / Ende	Unterschrift und Stempel des Arbeitgebers
Beginn _____ (Datum)	
Ende _____ (Datum)	
Beginn _____ (Datum)	
Ende _____ (Datum)	
Beginn _____ (Datum)	
Ende _____ (Datum)	
Beginn _____ (Datum)	
Ende _____ (Datum)	

Maßnahmeblatt – Arbeitsverhältnis

Beginn / Ende	Unterschrift und Stempel des Arbeitgebers
Beginn _____ (Datum)	
Ende _____ (Datum)	
Beginn _____ (Datum)	
Ende _____ (Datum)	
Beginn _____ (Datum)	
Ende _____ (Datum)	
Beginn _____ (Datum)	
Ende _____ (Datum)	

Maßnahmeblatt – Arbeitsverhältnis

Ausweis Nr.:

Name, Vorname:

Körperliche Tauglichkeit*¹⁾

Erstuntersuchung

durch:

.....
Name des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

Einsatz als:

.....

.....

Ergebnis:

Tauglich ☐ ja ☐ nein

Tauglich mit Bedingungen ☐ ja

.....

.....

ohne – mit – Brille*²⁾

Nachuntersuchung bis (TT/MM/JJ)

Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

*¹⁾ Die Erstuntersuchung sowie die Nachuntersuchungen beinhalten die Anforderungen nach dem Berufsgenossenschaftlichen Grundsatz G 25.

*²⁾ Nichtzutreffendes streichen

Nachuntersuchung

durch:

.....
Name des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

Einsatz als:

Ergebnis:

Tauglich ☐ ja ☐ nein

Tauglich mit Bedingungen ☐ ja

.....
.....
ohne – mit – Brille*).

Nachuntersuchung bis (TT/MM/JJ):

Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

*) Nichtzutreffendes streichen

Nachuntersuchung

durch:

.....
Name des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

Einsatz als:

Ergebnis:

Tauglich ☐ ja ☐ nein

Tauglich mit Bedingungen ☐ ja

.....
.....
ohne – mit – Brille*).

Nachuntersuchung bis (TT/MM/JJ):

Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

*) Nichtzutreffendes streichen

Maßnahmeblatt – Körperliche Tauglichkeit

Nachuntersuchung

durch:

.....
Name des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

Einsatz als:

Ergebnis:

Tauglich ☐ ja ☐ nein

Tauglich mit Bedingungen ☐ ja

.....
ohne – mit – Brille*).

Nachuntersuchung bis (TT/MM/JJ):

Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

*) Nichtzutreffendes streichen

Nachuntersuchung

durch:

.....
Name des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

Einsatz als:

Ergebnis:

Tauglich ☐ ja ☐ nein

Tauglich mit Bedingungen ☐ ja

.....
ohne – mit – Brille*).

Nachuntersuchung bis (TT/MM/JJ):

Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

*) Nichtzutreffendes streichen

Maßnahmeblatt – Körperliche Tauglichkeit

Nachuntersuchung

durch:

.....
Name des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

Einsatz als:

Ergebnis:

Tauglich ☐ ja ☐ nein

Tauglich mit Bedingungen ☐ ja

.....
.....
ohne – mit – Brille*).

Nachuntersuchung bis (TT/MM/JJ):

Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

*) Nichtzutreffendes streichen

Nachuntersuchung

durch:

.....
Name des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

Einsatz als:

Ergebnis:

Tauglich ☐ ja ☐ nein

Tauglich mit Bedingungen ☐ ja

.....
.....
ohne – mit – Brille*).

Nachuntersuchung bis (TT/MM/JJ):

Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Betriebsarztes/des ermächtigten Arztes

*) Nichtzutreffendes streichen

Maßnahmeblatt – Körperliche Tauglichkeit

Ausweis Nr.:

Name, Vorname:

Psychologische Eignungsuntersuchung

Erstuntersuchung

durch

.....
Name des Diplom-Psychologen

Ergebnis, geeignet für die Tätigkeit als:

.....

.....

Wiederholungsuntersuchung bis (TT/MM/JJ):

Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Diplom-Psychologen

Erstuntersuchung*)
Wiederholungsuntersuchung*)

durch:
Name des Diplom-Psychologen

Ergebnis, geeignet für die Tätigkeit als:
.....

Wiederholungsuntersuchung bis (TT/MM/JJ):

.....
Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Diplom-Psychologen

*) Nichtzutreffendes streichen

Erstuntersuchung*)
Wiederholungsuntersuchung*)

durch:
Name des Diplom-Psychologen

Ergebnis, geeignet für die Tätigkeit als:
.....

Wiederholungsuntersuchung bis (TT/MM/JJ):

.....
Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Diplom-Psychologen

*) Nichtzutreffendes streichen

Maßnahmeblatt – Psychologische Eignungsuntersuchung

Erstuntersuchung*)
Wiederholungsuntersuchung*)

durch:
Name des Diplom-Psychologen

Ergebnis, geeignet für die Tätigkeit als:
.....

Wiederholungsuntersuchung bis (TT/MM/JJ):

Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Diplom-Psychologen

*) Nichtzutreffendes streichen

Erstuntersuchung*)
Wiederholungsuntersuchung*)

durch:
Name des Diplom-Psychologen

Ergebnis, geeignet für die Tätigkeit als:
.....

Wiederholungsuntersuchung bis (TT/MM/JJ):

Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Diplom-Psychologen

*) Nichtzutreffendes streichen

Maßnahmeblatt – Psychologische Eignungsuntersuchung

Erstuntersuchung*)
Wiederholungsuntersuchung*)

durch:
Name des Diplom-Psychologen

Ergebnis, geeignet für die Tätigkeit als:
.....

Wiederholungsuntersuchung bis (TT/MM/JJ):

.....
Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Diplom-Psychologen

.....
*) Nichtzutreffendes streichen

Erstuntersuchung*)
Wiederholungsuntersuchung*)

durch:
Name des Diplom-Psychologen

Ergebnis, geeignet für die Tätigkeit als:
.....

Wiederholungsuntersuchung bis (TT/MM/JJ):

.....
Stempel

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift des Diplom-Psychologen

.....
*) Nichtzutreffendes streichen

Maßnahmeblatt – Psychologische Eignungsuntersuchung

Ausweis Nr.:

Name, Vorname:

Sicherungsstellen

Ausgebildet vom bis

durch
Bildungseinrichtung

Prüfung abgelegt am:

Prüfungsstelle:

Name des Prüfungsleiters:

.....
Unterschrift des Prüfungsleiters

Die Voraussetzung für den Einsatz als Außenposten
ist erfüllt (mindestens 40 Schichten als Innen-,
Zwischen- und Absperrposten)

.....
Ort, Datum

Stempel

.....
Unterschrift des Arbeitgebers

Zusatzausbildung:

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

Maßnahmeblatt – Sicherungsposten

Zusatzausbildung:

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

Maßnahmeblatt – Sicherungsposten

Regelmäßige Fortbildung:

Datum	Bildungseinrichtung (Stempel)	Unterschrift

Maßnahmeblatt – Sicherungsposten

Regelmäßige Fortbildung:

Datum	Bildungseinrichtung (Stempel)	Unterschrift

Maßnahmeblatt – Sicherungsposten

Ausweis Nr.:

Name, Vorname:

Sicherungsaufsicht

Ausgebildet vom bis

durch
Bildungseinrichtung

Prüfung abgelegt am:

Prüfungsstelle:

Name des Prüfungsleiters:

.....
Unterschrift des Prüfungsleiters

Die Voraussetzung für den ersten eigenverantwortlichen Einsatz als Sicherungsaufsicht ist erfüllt (mindestens in 15 Schichten von erfahrener Sicherungsaufsicht betreut)

.....
Ort, Datum

Stempel

.....
Unterschrift des Arbeitgebers

Zusatzausbildung:

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

Maßnahmeblatt – Sicherungsaufsicht

Zusatzausbildung:

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

Maßnahmeblatt – Sicherungsaufsicht

Regelmäßige Fortbildung:

[illegible]

Regelmäßige Fortbildung:

Datum	Bildungseinrichtung (Stempel)	Unterschrift

Maßnahmeblatt – Sicherungsaufsicht





Einsatznachweis für Sicherungsposten

Benutzungsbestimmungen:

1. Jeder im Einsatz befindliche Sicherungsposten/Absperrposten hat zusätzlich zu dem Befähigungsausweis einen „Einsatznachweis für Sicherungsposten“ mit sich zu führen.
2. Der Einsatznachweis ist nicht übertragbar und muss von der Inhaberin/dem Inhaber eigenhändig unterschrieben sein.
3. Missbräuchliche Benutzung oder Änderungen an den Eintragungen sowie das Führen mehrerer Einsatznachweise für einen Unternehmer sind verboten und können zum Einzug des Befähigungsausweises sowie zu Sanktionen für Sicherungsunternehmen führen.
4. Die Sicherungsaufsicht muss Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie der Ruhepause(n) eintragen.
5. Die örtlichen Einweisungen der Sicherungsposten/Absperrposten durch die Sicherungsaufsicht sind jeweils in der vorhergehenden Zeile für den ersten Einsatz auf einer neuen Arbeitsstelle einzutragen (siehe hierzu Mustereintragung auf Seite 4 - 5).
6. Die Inhaberin/der Inhaber des Einsatznachweises ist verpflichtet diesen bei
 - Abschluss des Einsatznachweises,
 - Wegfall der Voraussetzungen (z. B. Eignung, Fortbildung, Zuverlässigkeit),
 - Kündigung des Arbeitsverhältnisses bzw.
 - Beendigung der Beschäftigungan den Unternehmer zurückzugeben.

Personalien:

Name:

Vorname:

Geburtstag:

Befähigungsausweis Nr.:

.....
(Unterschrift Vor- und Zuname der Inhaberin/des Inhabers)

Einsatznachweis begonnen am:

Firmen-Stempel

.....
Unterschrift

Einsatznachweis beendet am:

.....
Firmen-Stempel

.....
Unterschrift

Aufbewahrungspflicht endet am:

① Einweisungs-/ ② Einsatztag	Arbeitsstelle	Arbeitszeit von bis
<input type="radio"/>		
<input type="radio"/>		
<input type="radio"/>		
<input type="radio"/>		
<input type="radio"/>		
<input type="radio"/>		
<input type="radio"/>		
<input type="radio"/>		
<input type="radio"/>		
<input type="radio"/>		

Seite 4, 6, 8 ...

Ruhepause(n) von bis	Einsatz als Außenposten (AP) Zwischenposten (ZP) Innenposten (IP) Absperreposten (ASP) Meldeposten (MP)	Sicherungs- aufsicht - Name in Druckbuch- staben - Unterschrift	Sicherungs- überwachung Namenszeichen

Seite 5, 7, 9 ...

Sicherungsplan Nr. zu Betra Nr,

**Checkliste zur Technischen Funktionsabnahme von ATWS bzw.
zur Funktionskontrolle von Funk ATWS nach Modul 132.0118A07 ***

(für jedes ATWS gesondert)

Baumaßnahme: **Ort:**

Datum / Zeitraum *

Gleis: von nach

von km: bis km

Sicherungsunternehmer:

ATWS-Typ: Art der Einschaltung:

Verwendung von:

☐ akustischen Warnsignalgebern Typ: Anzahl:

☐ Funkkomponenten* Typ: Anzahl:

☐ sonstige Komponenten* Typ: Anzahl:

1. Ist der ATWS-Plan vom Planer, Planprüfer und Monteur unterschreiben ☐ ja ☐ nein
2. Entspricht die Montage des Systems den Angaben im Sicherungsplan, der ATWS-Planung und der Örtlichkeit? ☐ ja ☐ nein
3. Entsprechen die Annäherungstrecken den Vorgaben aus dem Sicherungsplan (auch bzgl. der Örtlichkeit, z.B. Arbeits-/Betriebsgleis)? ☐ ja ☐ nein
4. Sind alle Fahrmöglichkeiten planerisch erfasst? ☐ ja ☐ nein
5. Sind die technisch detektierten Ein- und Ausschaltungen ordnungsgemäß montiert bzw. funktionieren die HS ordnungsgemäß? ☐ ja ☐ nein
6. Ist der Abstand der Warnsignalgeber benachbarter ATWS soweit vorhanden ordnungsgemäß? ☐ nicht zutreffend ☐ ja ☐ nein
7. Funktioniert das montierte ATWS ordnungsgemäß (inkl. aller Komponenten)? ☐ ja ☐ nein
8. Ist die Funktionsabnahme / Funktionskontrolle im Betriebsbuch / in den Betriebsbüchern eingetragen? ☐ ja ☐ nein
9. Erfolgt der Einsatz mit Signalabhängiger Wirksamkeitsschaltung?
- bei nein ist die Beantwortung der Frage 11.1 bis 11.6 nicht erforderlich - ☐ ja ☐ nein

10. Bemerkungen:

Prüfer:
(Datum) (OE/ Unternehmen) (Name in Druckbuchstaben) (Unterschrift)

Sicherungsaufsicht:

.....
(Datum) (OE/ Unternehmen) (Name in Druckbuchstaben) (Unterschrift)

*) Nicht zutreffendes streichen

Die Checkliste ist nach Abnahme dem Sicherungsplan beizufügen!

Sicherungsplan Nr. zu Betra Nr,

**Checkliste zur Technischen Funktionsabnahme von ATWS bzw.
zur Funktionskontrolle von Funk ATWS nach Modul 132.0118A07 ***

(für jedes ATWS gesondert)

11. Signalabhängige Wirksamkeitsschaltung

- 11.1 Wirkt die Einschaltung (ggf. erforderliche Wiederholkontaktstellen) entsprechend so wie es die Planungsunterlagen vorgeben unter der Nutzung der Informationen aus der Leit- und Sicherungstechnik? ☐ ja ☐ nein
- 11.2 Ist die Warneuslösung bei Signalstellung "Fahrt" bzw. der Weichenstellung zu der Baustelle hin wirksam? ☐ ja ☐ nein
- 11.3 Ist die Warneuslösung bei Signalstellung "Halt" bzw. der Weichenstellung von der Baustelle weg unwirksam? ☐ ja ☐ nein
- 11.4 Ist die Warneuslösung bei Besetzungsanzeige des Gleisabschnittes in der Leit- und Sicherungstechnik wirksam? ☐ ja ☐ nein
- 11.5 Ist der Abstand zwischen dem die Baustelle deckenden Signal und dem Beginn der Baustelle so groß, dass ein anfahrendes Fahrzeug die Baustelle nicht innerhalb der Sicherheitsfrist erreicht? ☐ ja ☐ nein
- 11.6 Sind betriebliche Regelungen für die Vorbeifahrt an einem gestörten Signal oder Halt zeigendem Signal - in der Annäherungsstrecke befindlichen Signal - getroffen? ☐ ja ☐ nein

Wenn ja, welche?
.....

12. Bemerkungen:

Prüfer:
(Datum) (OE/ Unternehmen) (Name in Druckbuchstaben) (Unterschrift)

Sicherungsaufsicht:

.....
(Datum) (OE/ Unternehmen) (Name in Druckbuchstaben) (Unterschrift)



Sicherungsplan Nr. zu Betra Nr.
**Checkliste für die Inbetriebnahme der Koppelung feldseitiges ATWS -
 Funkempfänger - Maschinenwarnsystem**

Baumaßnahme: **Ort:**

Vorprüfung:

JA **NEIN**

01. Folgende Komponenten des **Sicherungsunternehmers** vorhanden und funktionsbereit?
 Funkempfänger mit Kabel und Komponenten für Stromversorgung
 ERRI-Kabel (valent, antivalent)
 Antennenbox (flexibel)
 ERRI-Prüfbox
 Handfunksender zur Auslösung des MWS und der WBU

02. Folgende Komponenten des **Maschinenbetreibers** vorhanden und funktionsbereit?
 Anschluss ERRI-Kabel an MWS - Zentrale
 Anschluss Stromversorgung für Funkempfänger
 Anschluss Antenne (ggf. Adapter) für Funkempfänger
 ERRI-Prüfbox

Einweisung:

03. Standort des Funkempfängers zugewiesen und dauerhaft erreichbar?
 04. Standort für Arbeiten am Funkempfänger und der manuellen Auslösung des MWS zugewiesen und sicher erreichbar?
 05. Mitte und +/- 10 m der Kernmaschine gekennzeichnet, erkennbar und zugewiesen?

Inbetriebnahme:

06. Feldseitiges ATWS betriebsbereit?
 07. MWS inkl. aller Warnmittel betriebsbereit?
 08. Test der Auslösung des MWS und der WBU mittels Handfunksender durch den Überwachungsposten erfolgreich?
 09. Test des feldseitigen ATWS inkl. Funkempfänger mittels ERRI Prüfbox erfolgreich?
 10. Test des MWS mittel ERRI-Prüfbox erfolgreich?
 11. Funkempfänger mit MWS verbunden, in Grundstellung gesetzt und betriebsbereit?

Funktionsbereitschaft:

12. Funktionsbereitschaft des ATWS inkl. FE und des MWS hergestellt?

--	--

Fehlerbeschreibung (zu jedem o.g. Punkt der mit „Nein“ beantwortet wurde):

.....

Sicherungsaufsicht:

..... (Datum) (Sicherungsunternehmen) (Name in Druckbuchstaben) (Unterschrift)

Maschinenverantwortlicher:

..... (Datum) (Unternehmen) (Name in Druckbuchstaben) (Unterschrift)

**Hinweis: Sollte eine der Fragen 01 bis 12 mit nein beantwortet werden, sind ergänzende
 Sicherungsmaßnahmen mit der BzS abzustimmen und zu dokumentieren.**

Die Checkliste ist nach Dokumentation der Inbetriebnahme dem Sicherungsplan beizufügen!

Sicherungsplan

(Notwendige Angaben eintragen, Zutreffendes ankreuzen, Nicht zutreffendes streichen)

In Kraft ab	um	Uhr	Außer Kraft ab	um	Uhr
(wird von der BzS ausgefüllt)					

1. Angaben des ausführenden Unternehmens zur Arbeitsstelle**1.1 Ausführendes Unternehmen** (Unternehmen, Anschrift, E-Mail-Adresse):**1.2 Art der Arbeiten:****1.3 Lage der Arbeitsstelle** siehe bemaßte Skizze einschließlich der Arbeitsbereiche für Maschinen/Geräte☐ Bauablauf ist beigelegt (falls vorhanden)☐ Freie Strecke☐ Arbeiten neben dem Gleis

VzG-Strecken Nr.

Gleis: von nach

von km: bis km

☐ Bahnhof☐ Arbeiten neben dem Gleis

Betriebsstelle:

Gleis(e) Nr.:

Weiche(n) Nr.:

Weiche(n) Nr.:

Gleis(e) Nr.:

Weiche(n) Nr.:

Weiche(n)Nr.:

Art der Arbeitsstelle:☐ feste Arbeitsstelle (Arbeiten im gesamten oben angegebenen Arbeitsbereich, beinhaltet die Arbeitslänge)☐ kontinuierlich wandernde Arbeitsstelle (z.B. Begehungen, durchlaufende Tätigkeiten, Gleisumbauten in Teilabschnitten etc),

Arbeitsfortschritt: m pro Std.

Länge des wandernden Arbeitsbereiches m

☐ punktuelle Arbeitsstelle, (Angabe der einzelnen Punkte):

Arbeitsort [km]	Länge der punktuellen Arbeitsstelle [m]	geplante Dauer der Arbeiten [min]	Wie erfolgt der Weg zum nächsten Punkt

1.4 Dauer der Arbeiten einschließlich Vor- und Nacharbeiten sowie Auf- und Abrüstzeiten von Maschinen/Geräten innerhalb der Arbeitsstelle (am/von – bis, Datum, Uhrzeit):

1.5 Beschreibung der Arbeitsstelle

1.5.1 Allgemeine Angaben

Gleichzeitig an der Arbeitsstelle anwesende Beschäftigte:

Größte Arbeitsbreite in Richtung (Nachbargleis)		Arbeitsgleis (Bezeichnung) / Angaben zur Feldseite (Lage)	Größte Arbeitsbreite in Richtung (Nachbargleis)	
Gleisbezeichnung/ Feldseite	Angaben (m) *		Gleisbezeichnung/ Feldseite	Angaben (m) *

* Hinweise: Die Angabe in m berücksichtigt den Abstand ab Achse Arbeitsgleis in Richtung Nachbargleis / bei Arbeiten neben dem Gleis wird der kleinste Abstand von Achse Betriebsgleis zur Arbeitsstelle angegeben

Räumzeit (Arbeitsgleis): s

Es sind Arbeiten im Nachbargleis im Zusammenhang mit den Hauptarbeiten im gesperrten Arbeitsgleis (z.B. Seitenläufer bei Materialwagen, Fc Schotterentladung, Bediener Fas Fahrzeugen) erforderlich bzw. ist aufgrund der Arbeitsbreite davon auszugehen, dass sich die Arbeiten auf das Nachbargleis (2. Arbeitsgleis) ausdehnen:

☐ ja ☐ nein

bei „ja“:

- Zeit zum Erreichen des Sicherheitsraums: s (max. 20 s)

1.5.2 Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräte

Einsatz von Fahrzeugen/Maschinen mit maschineneigener Warnanlage (Anzahl, Art, Länge):

☐ nicht zutreffend

Anzahl der Seitenläufer (z.B. beim Einsatz von GBM im Fließbandverfahren inkl. Seitenläufer von MFS, Slps oder bei DUA):

☐ nicht zutreffend

Einsatz von Fahrzeugen/Maschinen/Geräten ohne maschineneigene Warnanlage (Anzahl, Art und Länge der Fahrzeuge, maschineneigener Störschallpegel L_N in dB(A)):

☐ nicht zutreffend

Maximale Entfaltungslänge der Maschinen über den Arbeitsbereich hinaus:

vor der Arbeitsstelle m, nach der Arbeitsstelle m ☐ nicht zutreffend

maximale Fahrzeugbreite im Arbeitseinsatz ab Gleismitte m (Angabe entspricht nicht der Arbeitsbreite)

1.6 Wege zur und von der Arbeitsstelle bzw. für Baustellenlogistik

Der Zutritt zur Arbeitsstelle ist wie folgt vorgesehen (zusätzliche Angaben zur Skizze):

(Benennung der genauen Eintrittsstelle, Festlegung eines Sammelplatzes, Treffen Sammelplatz gemeinsamer Zugang, etc.)

1.7 Weitere Angaben (z. B. bei Maschinen: Sicherung der Ausgänge zum Nachbargleis werden gemäß § 4 (8) Nr. 2 DGUV Vorschrift 78 verriegelt, Sicherheitsabstand von Maschinen und Geräten, Auf- und Abrüsten von Maschinen):

☐ nicht zutreffend

1.8 Einsatz von Absperrposten - Festlegung des ausführenden Unternehmens -

Hinweis: Dieser Abschnitt findet nur Berücksichtigung, für den Fall, dass die BzS die Sicherungsmaßnahme Absperrposten festlegt. In diesem Fall gibt diese Festlegung ein Hinweis für das Sicherungsunternehmen, ob eine Absprache mit dem ausführenden Unternehmen erforderlich ist. Aufgrund der Art der Arbeiten, sowie der örtlichen und betrieblichen Verhältnisse stellt das ausführende Unternehmen jederzeit sicher, dass sich bei Auswahl des Sicherungsverfahrens „Absperrposten“ durch die BzS, Gruppen von zwei bzw. drei Beschäftigten im direkten Zugriffsbereich von einem Absperrposten aufhalten. Die Bestimmungen in der RRil 132.0118 sind zwingend zu beachten.

☐ Ja, Begründung ☐ Nein

1.9 Nachunternehmen (Hinweis für die BzS)

☐ zutreffend ☐ nicht zutreffend

Zur Ausführung der vertraglich vereinbarten Leistung werden von mir folgende Nachunternehmen in folgenden Gewerken eingesetzt:

Nachunternehmen / Gewerk	Im Abschnitt 1 berücksichtigt (zutreffendes ankreuzen)	
	Ja	Nein

1.10 Mindestdauer von Sperrpausen

☐ zutreffend ☐ nicht zutreffend

Falls die BzS für die Durchführung der Arbeiten die Sicherungsmaßnahme „Sperrung des Gleises / der Weiche“ festlegt:

Ist für die Durchführung der Arbeiten eine Dauer der Sperrung des Arbeitsgleises von mindestens 20 Minuten erforderlich? (Nicht für Zeiten erforderlich, solange sich im Arbeitsgleis eine gleisfahrbare Maschine befindet, z.B. Stopfmaschine, Zweiwegebagger. In diesem Fall ist eine technische Sperrung erforderlich).

Gleis (Bezeichnung) und Art der Tätigkeit (wenn möglich Zeitraum der Arbeitsdurchführung sowie deren genauen Örtlichkeit angeben)	Ja	Nein
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.11 vertragliche Regelungen zur Ausschaltung von ATWS-Ketten (Hinweis für die BzS)

Es gibt vertragliche Regelungen zum Ausschalten von ATWS-Ketten ☐ Ja ☐ Nein

Bei „Ja“: folgende vertragliche Regelungen wurden getroffen:

Anlagen: Skizze zu 1.3 und 1.6,

(Ausführendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.):

(Datum)

.....
(Unterschrift)

2. Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

2.1 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Arbeitsgleis:

Die unten festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

Arbeitsgleis (Freie Strecke von/nach; Bahnhof Gleis Nr.):

Lage der Arbeitsstelle (km von/bis):

Dauer der Arbeiten (am/von - bis, Datum, Uhrzeit):

Beachte: Das Arbeitsgleis ist stets zu sperren

- bei Geschwindigkeiten über 200 km/h (Ausnahme: siehe Abschn. 5.7.1 DGUV Regel 101-024)
- bei Geschwindigkeiten bis 200 km/h in Tunneln
 - ohne Nischen oder
 - ohne Sicherheitsraum oder
 - wenn Nischen nicht aufgesucht werden können.

☐ **Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage (AKA L90 nur Strecken Ma-Stg und Han-Wül)**

☐ AKA L90 ist nicht vorhanden bzw. nicht einsatzbereit

Die Sicherungsmaßnahmen sind in der linken Spalte entsprechend ihrer Wertigkeit aufgezählt. Eine nachgeordnete Sicherungsmaßnahme darf nur verwendet werden, wenn **alle** vorher genannten, unter Angabe nachvollziehbarer Gründe, ausgeschlossen werden mussten.

Die ausgewählte Maßnahme ist zur Dokumentation in der linken Spalte anzukreuzen. Es darf nur eine Sicherungsmaßnahme ausgewählt werden (zusätzlich notwendige Sicherungsmaßnahmen werden im Abs. 2.13 eingetragen).

Kann keine Sicherungsmaßnahme ausgewählt werden, so ist das gesamte Verfahren nochmals, unter veränderten Randbedingungen (z. B. veränderter Arbeitsablauf und/oder Betriebsablauf), zu durchlaufen.

Sicherungsmaßnahme	Ausschlusskriterium
<p>1 <input type="checkbox"/> es finden <u>keine</u> Fahrten statt bzw. Fahrzeuge im Arbeitsgleis sind während der Arbeiten festgelegt und bewegen sich nicht mehr</p> <p>Sperrung des Arbeitsgleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung</p>	<p><input type="checkbox"/> Belastung des Fahrdienstleiters in Verbindung mit der hohen Anzahl der erforderlichen Sperrungen ist zu hoch, zusätzliches Personal bzw. zusätzlicher Bedienplatz ist nicht verfügbar</p> <p><input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeiten der Sperrung</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwischen Fahrdienstleiter und Arbeitsstelle - innerhalb der Arbeitsstellen an die Beschäftigten ist aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen nicht gegeben <p><input type="checkbox"/> Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; t_{Sperrung} kleiner t_{Wartezeit}</p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (ab einer t_{Sperrung} größer 20 Min. ist eine Sperrung sinnvoll)</p> <p><input type="checkbox"/> Sperrung auf Grund von Stichstreckenblock nicht möglich</p> <p><input type="checkbox"/> während der Arbeitsdurchführung sind Fahrten erforderlich</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
<p>2 <input type="checkbox"/> es finden Fahrten im Arbeitsgleis statt</p> <p>Sperrung des Arbeitsgleises zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit (es finden Fahrten statt!)</p> <p><input type="checkbox"/> Warnung mittels ATWS/Sipo</p> <p><input type="checkbox"/> Fahren mit höchstens 20 km/h - und im gesperrten Gleis der freien Strecke auf Sicht - bei gleichzeitigem Verzicht auf die Warnung mittels ATWS oder Sipo</p>	<p><input type="checkbox"/> Belastung des Fahrdienstleiters in Verbindung mit der hohen Anzahl der erforderliche Sperrungen ist zu hoch, zusätzliches Personal bzw. zusätzlicher Bedienplatz ist nicht verfügbar</p> <p><input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeiten der Sperrung</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwischen Fahrdienstleiter und Arbeitsstelle - innerhalb der Arbeitsstellen an die Beschäftigten ist aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen nicht gegeben <p><input type="checkbox"/> Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; t_{Sperrung} kleiner t_{Wartezeit}</p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (ab einer t_{Sperrung} größer 20 Min. ist eine Sperrung sinnvoll)</p> <p><input type="checkbox"/> Sperrung auf Grund von Stichstreckenblock nicht möglich</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>

<p>3 <input type="checkbox"/> ATWS und Überwachungsposten</p> <p><input type="checkbox"/> es liegen einfache technische und betriebliche Verhältnisse vor (Verzicht auf technische Funktionsabnahme)</p>	<p><input type="checkbox"/> t Gefährdung größer t Bauzeit</p> <p><input type="checkbox"/> Aufwand der Montage und Demontage inkl. Logistik ist 3 x so hoch wie die Bauzeit</p> <p>(t Aufwand größer 3 x t Bauzeit)</p> <p><input type="checkbox"/> Räumzeit größer 30 s (Abschnitt 4.5.6 DGUV Regel 101-024)</p> <p><input type="checkbox"/> das Warnsignal kann auf der gesamten Arbeitsstelle nicht mit 3 dB(A) über dem Störschallpegel am Ohr des Beschäftigten aufgenommen werden. (Hinweis: Für einzelne Störlärmstarke Tätigkeiten, z.B. Einsatz Schienentrennschleifmaschine, müssen andere Sicherungsmaßnahmen gemäß RIMINI ausgewählt werden, Festlegung im Abschnitt 2.13)</p> <p><input type="checkbox"/> Anzahl der Fehlwarnungen ist zu hoch</p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Zugpausen ist nicht geeignet</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
<p>4 <input type="checkbox"/> Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem und Überwachungsposten</p> <p><input type="checkbox"/> bei wandernden Arbeitsstellen: Handschalter mit zusätzlicher automatischer Abstandsmessung oder dauerhafter Sprechkontakt zwischen Innenposten und Außenposten ist erforderlich</p> <p><input type="checkbox"/> es liegen einfache technische und betriebliche Verhältnisse vor (Verzicht auf technische Funktionsabnahme)</p>	<p><input type="checkbox"/> Es können nicht alle Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt werden.</p> <p><input type="checkbox"/> Räumzeit größer 20 s (§ 4 Absatz 3 Nr. 1 DGUV Vorschrift 78)</p> <p><input type="checkbox"/> gesamte Arbeitsstelle kann nicht durch einen Überwachungsposten eingesehen werden</p> <p><input type="checkbox"/> bei wandernden Arbeitsstellen ist keine automatische Abstandsmessung oder dauerhafte und sichere Sprechverbindung möglich</p> <p><input type="checkbox"/> Arbeiten eignen sich aufgrund des Störschallpegels nicht für die Art der Sicherung</p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Zugpausen ist nicht geeignet</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
<p>5 <input type="checkbox"/> Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke</p> <p>Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) müssen ausgeschlossen sein.</p> <p>schützendes Signal:</p>	<p><input type="checkbox"/> Gleis im Bahnhof</p> <p><input type="checkbox"/> Betriebsstellenbuch lässt Anwendung nicht zu</p> <p><input type="checkbox"/> nicht zulässig wegen Belastung FdI</p> <p><input type="checkbox"/> Abstand ASig/BkSig zu Arbeitsstelle ist kleiner als die Annäherungsstrecke</p> <p><input type="checkbox"/> Funk-/Fernsprechverbindung technisch nicht möglich</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung</p> <p><input type="checkbox"/> 1 Innenposten reicht zur Sicherung nicht aus</p> <p><input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeit ist innerhalb der Arbeitsstelle aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen innerhalb der Arbeitsgruppe nicht gegeben.</p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Zugpausen ist nicht geeignet</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
<p>6 <input type="checkbox"/> persönliches Warngerät mit zusätzlichem Überwachungsposten</p> <p><input type="checkbox"/> Einschaltung durch technische Detektion</p> <p><input type="checkbox"/> Einschaltung erfolgt mit Handschalter</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> persönliche Warnung derzeit nicht zugelassen</p>
<p>7 <input type="checkbox"/> Sicherungsposten</p>	<p><input type="checkbox"/> keine Sicht auf den Beginn der Annäherungsstrecke</p> <p><input type="checkbox"/> Räumzeit größer 20 s (§ 4 Absatz 3 Nr. 1 DGUV Vorschrift 78)</p> <p><input type="checkbox"/> mehr als 1 Zwischenposten je Richtung erforderlich</p> <p><input type="checkbox"/> Sicht- und Hörverbindung der Sicherungsposten untereinander bzw. zu den Beschäftigten nicht möglich</p> <p><input type="checkbox"/> mehr als 1 Innenposten erforderlich</p> <p><input type="checkbox"/> das Warnsignal wird vom Störschallpegel von Fahrten in einem 3. Gleis überlagert</p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Zugpausen ist nicht geeignet</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>

2.2 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis

Betroffener Bereich des Nachbargleises bezogen auf die Arbeitsstelle

☐ freie Strecke (Streckenummer, Freie Strecke von/nach, von km bis km):☐ Bahnhof (Bezeichnung) Gleis-Nr. (von Signal/Weiche bis Signal/Weiche)

Die Arbeiten werden durchgeführt

☐ im gesperrten Arbeitsgleis oder im Baugleis☐ im nicht gesperrten Arbeitsgleis☐ neben dem Gleis (bis max. 4,50 m ab Gleismitte zum benachbarten Gleis) bzw. zwischen 2 Gleisen

Die Sicherung vor Fahrten in einem weiteren Nachbargleis muss in einem zusätzlichen Abschnitt 2.2 festgelegt werden.

Die nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

☐ siehe Abschnitt 2.13☐ Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage (AKA L90 nur Strecken Ma-Stg und Han-Wü)☐ AKA L90 ist nicht vorhanden bzw. nicht einsatzbereit

Sicherungsmaßnahmen sind in der linken Spalte entsprechend ihrer Wertigkeit aufgezählt. Eine nachgeordnete Sicherungsmaßnahme darf nur verwendet werden, wenn **alle** vorher genannten, unter Angabe nachvollziehbarer Gründe, ausgeschlossen werden mussten.

Die ausgewählte Maßnahme ist zur Dokumentation in der linken Spalte anzukreuzen.

Sicherungsmaßnahme	Ausschlusskriterium
1 <input type="checkbox"/> Sperrung des Nachbargleises zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (Uv-Sperrung, es finden <u>keine</u> Fahrten statt!)	<input type="checkbox"/> Belastung des Fahrdienstleiters in Verbindung mit der hohen Anzahl der erforderlichen Sperrungen ist zu hoch, zusätzliches Personal bzw. zusätzlicher Bedienplatz ist nicht verfügbar <input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeiten der Sperrung - zwischen Fahrdienstleiter und Arbeitsstelle - innerhalb der Arbeitsstellen an die Beschäftigten ist aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen nicht gegeben <input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrten ist zu hoch (Zugfolge nach der Baustellenplanung muss beachtet werden) <input type="checkbox"/> Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; tSperrung kleiner tWartezeit <input type="checkbox"/> Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (Sperrpause ist während der Arbeit als Sicherungsmaßnahme im Nachbargleis notwendig) <input type="checkbox"/> Sperrung auf Grund von Stichstreckenblock nicht möglich <input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:
2 <input type="checkbox"/> Feste Abspernung <input type="checkbox"/> mit / <input type="checkbox"/> ohne Reduzierung des seitlichen Gleisbereichs um bis zu 0,2 m	<input type="checkbox"/> t Gefährdung größer t Bauzeit <input type="checkbox"/> Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich Hinweis: Gelegentliches kurzzeitiges Betreten ist kein Ausschlusskriterium <input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsreduzierung im Nachbargleis nicht möglich (max. 120 km/h) <input type="checkbox"/> Montage nicht möglich <input type="checkbox"/> wirksame Höhe kann nicht erreicht werden und eine Erhöhung der FA ist nicht anwendbar (wenn nur in Teilbereichen die wirksame Höhe nicht erreicht werden kann, sind für diese Bereiche Festlegungen zur Sicherung im Abschnitt 2.13 erforderlich) <input type="checkbox"/> beim Einsatz von GBM: Gleisabstand ist kleiner 5,00 m <input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:
3 <input type="checkbox"/> Feste Abspernung in Kombination mit ATWS (auch mit Handschalter) <input type="checkbox"/> die Ausschaltung von einzelnen ATWS-Ketten während der Arbeiten ist vorgesehen (siehe Abschnitt 2.12) <input type="checkbox"/> max. auf Grenze des Gefahrenbereichs des Nachbargleises mit Arbeitsunterbrechung <input type="checkbox"/> dichter als Grenze Gefahrenbereich (1,90 - 2,50 m) und somit Räumung des Gefahrenbereichs des Nachbargleises	<input type="checkbox"/> t Gefährdung größer t Bauzeit <input type="checkbox"/> Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich Hinweis: Gelegentliches kurzzeitiges Betreten ist kein Ausschlusskriterium <input type="checkbox"/> Gleisbereich des Nachbargleises kann nicht verlassen werden <input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrmöglichkeiten im Zusammenhang zwischen Arbeitsdauer und Aufwand der Installation (Faktor 3:1) t Aufwand größer t Bauzeit <input type="checkbox"/> Montage nicht möglich <input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsreduzierung im Nachbargleis ist nicht möglich (max. 160 km/h) <input type="checkbox"/> beim Einsatz von GBM: Gleisabstand ist kleiner 5,00 m <input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:

Zusatzausbildung:

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

.....	
.....	
Thema/Funktion	
.....	
Bildungseinrichtung	
.....	
Ort, Datum	Unterschrift

Maßnahmeblatt – Sicherungsaufsicht

Bei einem gelegentlichen kurzzeitigen Betreten des Gleisbereiches des Nachbargleis wird zusätzlich eine der folgenden Sicherungsmaßnahmen festgelegt (ist mit dem ausführenden Unternehmen abzustimmen):

<input type="checkbox"/> UV - Sperrung	<input type="checkbox"/> Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke	<input type="checkbox"/> Erhöhung der Sicherheitsfrist (nicht bei den Sicherungsmaßnahmen FA ohne ATWS oder Absperrposten)
<p>Mögliche Ausschlusskriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Belastung des Fahrdienstleiters in Verbindung mit der hohen Anzahl der möglichen Sperrungen ist zu hoch • Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; t_{Sperrung} kleiner $t_{\text{Wartezeit}}$ 	<p>Mögliche Ausschlusskriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleis im Bahnhof • Betriebsstellenbuch lässt Anwendung nicht zu • nicht zulässig wegen Belastung Fdl (entspr. Abschnitt 4 Anhang 3) • Abstand ASig/BkSig zu Arbeitsstelle ist kleiner als Annäherungsstrecke • Funk-/Fernsprechanlage technisch nicht möglich • Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung • 1 Innenposten reicht zur Sicherung nicht aus 	<p>Mögliche Ausschlusskriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung von $t_{\text{Gefährdung}}$, dadurch $t_{\text{Gefährdung}}$ größer t_{Bauzeit} • Anzahl der Fahrmöglichkeiten wird dadurch zu groß • Weitergabe der Warnsignale der Sicherungsposten wird dadurch unverhältnismäßig verlängert

2.3 Durchführung der Sicherungsmaßnahme durch (OE/Sicherungsunternehmen):

2.4 Ständige Anwesenheit der Sicherungsaufsicht auf der Arbeitsstelle: ☐ ja ☐ nein
Beachte DGUV Regel 101-024 Abschnitt 4.1.15

2.5 Sicherungsüberwachung / Plausibilitätsprüfung

2.5.1 Plausibilitätsprüfung gemäß Abschnitt 5.1 des Sicherungsplanes

- ☐ Plausibilitätsprüfung erfolgt durch die BzS (Grundsatz)
- ☐ Plausibilitätsprüfung
- ☐ wird der OE übertragen (Ausnahmefall)
- ☐ wird einem geeigneten Dritten vertraglich übertragen (Ausnahmefall)

2.5.2 Sicherungsüberwachung

Sicherungsüberwachung

- ☐ wird der OE übertragen
- ☐ wird einem geeigneten Dritten übertragen
- ☐ ist nicht erforderlich
(Sicherungsmaßnahme wird von der BzS selbst durchgeführt und Sicherungsüberwachung erfolgt im Rahmen vom § 3 Abs. 1 ArbSchG)

Sicherungsüberwachung darf gleichzeitig die Bauüberwachung wahrnehmen: ☐ ja ☐ nein

2.6 Sicherungskoordination erfolgt durch

- ☐ die BzS (Grundsatz)
- ☐ OE: (Ausnahmefall), Begründung:
- ☐ geeigneter Dritter: (Ausnahmefall), Begründung:
- ☐ entfällt

2.7 Zuständiger Fahrdienstleiter (Bf, Stw, GSM-R (Tel. Nr.)):

2.8 Zulässige Geschwindigkeit v_{zul} (VzG, örtl. Richtlinien, ...)

	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)
v_{zul} [km/h]			

2.9 Für die Dauer der Arbeiten gilt:

	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)
Fahrten	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, aus beiden Richtungen <input type="checkbox"/> Ja, aus Richtung <input type="checkbox"/> Fahrten aus Richtung sind auszuschließen	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, aus beiden Richtungen <input type="checkbox"/> Ja, aus Richtung <input type="checkbox"/> Fahrten aus Richtung sind auszuschließen	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, aus beiden Richtungen <input type="checkbox"/> Ja, aus Richtung <input type="checkbox"/> Fahrten aus Richtung sind auszuschließen
Geschwindigkeit [km/h]			
Ausschluss von Lü-Sendungen (Berta, Cäsar, Dora)	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Arbeitsbreite (Agl)	Richtung Richtung	Richtung Richtung	Richtung Richtung
Bei Arbeiten neben dem Gleis: geringster Abstand zwischen Arbeitsstelle und Gleismitte des Ngl [m]			
seitlicher Gleisbereich (Ngl) [m]			
minimaler Gleisabstand [m]			
Mindestabstand des Sicherheitsraumes zur Gleismitte [m] (nur für Agl)			
Mindestabstand für das Ablegen von Geräten, Baustoffen und Bauteilen [m]			

2.10 Lage des Sicherheitsraums (z. B. Feldseite; ggf. Skizze):

2.11 Folgende Sicherungsmaßnahmen für den Weg zur und von der Arbeitsstelle bzw. für Baustellenlogistik im Gleisbereich werden angeordnet (Angaben im Abschnitt 1.6 beachten!):

2.12 Die Ausschaltung von einzelnen ATWS – Ketten ist aus Lärmschutzgründen wie folgt vorgesehen:

- ☐ nicht zutreffend
☐ gemäß beigefügter vertraglicher Regelung mit dem ausführenden Unternehmen
☐ gemäß Bauablaufplan bei den ATWS – Ketten in deren Bereich nicht gearbeitet wird.
☐ gemäß folgender Festlegung durch die BzS:

Hinweis: Die festgelegten Ein- bzw. Ausschaltung von ATWS-Ketten erfolgt vor Ort immer in der Absprache zwischen Sicherungsaufsicht und dem Bauüberwacher Bahn, Arbeitsaufsicht führende Person oder Bauleitung Innehabende Person. Dabei müssen mögliche Änderungen im Bauablauf berücksichtigt werden.

2.13 Weitere Angaben

(z. B. Einsatz von Überwachungsposten erforderlich, Gleisbereich unter/über dem Gleis, zusätzliche Warnsignalgeber auf Fahrzeugen, zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zu 2.1 und 2.2, Arbeitseinstellung und Räumung beim Verkehren von Lü-Sendungen gemäß Betra):

Nur bei Fristunterschreitung auszufüllen!

☐ Die Arbeiten wurden nicht mindestens 20 Arbeitstage vor Baubeginn bei der BzS angezeigt und werden durchgeführt. (nicht im Ausdruck, nur im System)

Für die sachliche Richtigkeit der Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2, falls diese nicht von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle erstellt wurden:

(OE, Name in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Für die Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2 verantwortlich:

(BzS: OE, Name in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

3. Sicherungsplanung gemäß der Abschnitte 1 und 2

3.1 Ermittlung der Annäherungsstrecken

☐ Arbeiten finden neben dem Gleis statt

	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)
Sperrung	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Feste Absperrung	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Räumzeit (s)			
Sicherheitszuschlag (s)			
Sicherheitsfrist (s) ¹⁾			
Annäherungsstrecke (m) ²⁾			
Ro 2 Gefahrenraum räumen und meiden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeitsunterbrechung	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

¹⁾ ggf. erhöhte Sicherheitsfrist siehe Abschnitte 2.2 und 2.13, beim Einsatz von Überwachungsposten mindestens 20 s, höchstens 35 s)

²⁾ Beim Einsatz von maschineneigenen Warnanlagen oder Handschalter im nicht gesperrtem Gleis muss die Annäherungsstrecke um 150 m verlängert werden

3.2 Folgende Fahrzeuge werden mit Warnsignalgeber ausgestattet:

3.3 Die Warnbereichsumschaltung erfolgt

- ☐ automatisch
☐ halbautomatisch
☐ händisch (nicht bei schnell fahrenden Fahrzeugen, z.B. ZwB)

3.4 Festlegen des Sicherheitsraums (Austrittsseite):

3.5 Anzahl u. Standorte der Sicherungs-/Überwachungsposten (ggf. Skizze beifügen) bzw. Anzahl u. Abstände der ATWS-Signalgeber (Planung beifügen):

3.6 Die mögliche Ausschaltung von ATWS-Ketten gemäß Abschnitt 2.12 wurden in die Planungen zur Umsetzung der Sicherungsmaßnahmen berücksichtigt. Die Warnbereichsgrenzen werden wie folgt gekennzeichnet:

3.7 Anzahl und Standorte der Absperrposten (ggf. Skizze beifügen):

Begründung wenn einem Absperrposten zwei oder drei Beschäftigte zugeordnet werden.

3.8 Ergänzungen, Besonderheiten (z. B. Weg zur und von der Arbeitsstelle):

Anlagen:

Für die Angaben im Abschnitt 3 verantwortlich:

(OE/Sicherungsunternehmen, Name in Druckbuchstaben, Tel. Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

4. Durchführung der Sicherungsmaßnahmen

Die Sicherheitsaufsicht/en ist/sind in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse und über den Inhalt des Sicherungsplanes eingewiesen.

Die Sicherungsmaßnahmen werden gemäß der Abschnitte 2 u. 3 durchgeführt.

(OE/Sicherungsunternehmen, Name in Druckbuchstaben, Tel. Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

5. Plausibilitätsprüfung und Zustimmung durch die BzS

5.1. Die Sicherungsplanung nach Abschnitt 3 auf Plausibilität zu den Abschnitten 1 und 2 geprüft.

Plausibilität geprüft und Durchführung der Sicherungsmaßnahme zugestimmt. ja ☐ nein ☐

Nur ausfüllen, wenn eine ATWS-Planprüfung erforderlich ist:

☐ Die ATWS-Planprüfung wurde in der BzS durch folgende Person durchgeführt:
(Name des Mitarbeiters der BzS)

☐ Die ATWS-Planprüfung wurde von der BzS an das folgende Sicherungsunternehmen delegiert:
(Name des Sicherungsunternehmens)

(Hinweis: Die Person, die die Planung durchführt, darf nicht die Planprüfung durchführen)

(OE/Unternehmen, Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

5.2 bleibt frei (wird nur im durch die DB Netz AG eingeführtem bundeseinheitlichem digitalen System erstellt)

5.3 Anlagen zum Sicherungsplan

- ☐ Anlage 1 Wahrnehmbarkeitsprobe (Vordruck 132.0118V10 Anlage 1)
☐ Anlage 2 Übergabe Sicherungsaufsicht (Vordruck 132.0118V10 Anlage 2)
☐ Anlage 3 Einweisung der ausführenden Unternehmen in die Abschaltung von ATWS Ketten (Vordruck 132.0118V10 Anlage 3)
☐ Anlage 4 Liste der eingewiesenen Sicherungsaufsichten (Dauersicherungspläne) (Vordruck 132.0118V10 Anlage 4)
☐ Anlage 5 Nachunternehmer Sicherungsunternehmen (Vordruck 132.0118V10 Anlage 5)
☒ Anlage 6 Anlagen zum Abschnitt 1 (Lageplanskizze)
☐ Anlage 7 Anlagen zum Abschnitt 2
☐ Anlage 8 bahntechnische Freigabe der Festen Absperrung
☐ Anlage 9 ATWS Planung

6. Einweisung der ausführenden Unternehmen in die Sicherungsmaßnahmen

Wenn der Sicherungsplan bei kurzfristigen Maßnahmen außerhalb des Workflows erstellt wird, gilt die Unterschrift des Unternehmens (Bauleitung ausführende Person/Arbeitsaufsicht führende Person) gleichzeitig als Zustimmung zur Sicherungsmaßnahme.

Einweisender:

.....
(OE/Sicherungsunternehmen, Name Sicherungsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

Eingewiesene:

.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

7 Aufgaben der Sicherungsüberwachung

Nur zutreffend, wenn die Sicherungsmaßnahme nicht durch die BzS durchgeführt wird (RRil 132.0118)

Mit Unterschrift bestätigt die Sicherungsüberwachung durchführende Person, dass sie ihre Aufgaben gemäß RRil 132.0118 wahrgenommen hat.

Prüfmaßnahme:

- (1) Vor Beginn der Durchführung der Sicherungsmaßnahme die Übereinstimmung der Sicherungsmaßnahme mit der Sicherungsplanung und dem Regelwerk geprüft
- (2) Die Durchführung der Sicherungsmaßnahme überwacht
- (3) Prüfung der Befähigung der Sicherungspersonale
- (4) Prüfung der Einsatznachweise für Sicherungs- und Absperrposten, sowie Bediener von ATWS
- (5) Anpassung von Sicherungsmaßnahmen mit der BzS abgestimmt und veranlasst und deren Umsetzung geprüft

Name in Druckbuchstaben	Datum	Uhrzeit von	Uhrzeit bis	Prüf- maßnahme (Nummer eintragen)	Unterschrift

Festgestellte Mängel	Maßnahme zur Beseitigung	Unterschrift mit Uhrzeit Datum

Sicherungsplan Nr.**Sicherungsplan für Arbeiten gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78**

(außer Bahnsteigpflegearbeiten)

In Kraft ab	um	Uhr	Außer Kraft ab	um	Uhr
-------------	----	-----	----------------	----	-----

1. Angaben des/der ausführenden Unternehmen(s) zur Arbeitsstelle**1.1 Ausführende(s) Unternehmen** (Unternehmen, Anschrift(en)):

Unternehmen: (Anzahl der Beschäftigten)

weitere Unternehmen:

(sind immer anzugeben, auch wenn von diesen Unternehmen ein eigener Abschnitt 1 erstellt wird)

Unternehmen: (Anzahl der Beschäftigten)

Unternehmen: (Anzahl der Beschäftigten)

1.2 Art der Arbeiten:**1.3 Lage der Arbeitsstelle** (ggf. bemaßte Skizze)☐ Freie Strecke,VzG-Strecken Nr. Streckengleis: von nach
von km: bis km☐ Arbeiten neben dem Gleis☐ Bahnhof: , Bahnhofsteil /☐ Arbeiten neben dem Gleis

Gleis(e): Weiche(n):

von Signal / Grenzzeichen der Weiche

bis Signal / Grenzzeichen der Weiche

1.4 Arbeitsbreiten und Räumzeit

Arbeitsbreite (ab Gleismitte): (m) in Richtung (Gleis / Feldseite)

Arbeitsbreite (ab Gleismitte): (m) in Richtung (Gleis / Feldseite)

Bei Arbeiten neben dem Gleis: (m) (geringste Abstand zur Gleismitte des Nachbargleises)

Räumzeit: s

1.5 Dauer der Arbeiten (am/von – bis, Datum, Uhrzeit):**Anlagen:**

Die Arbeit entspricht den Voraussetzungen der Vorschriften des § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i. V. mit Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 und wird unter deren Beachtung ausgeführt durch eine:

☐ Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten, von denen ein Beschäftigter die Sicherung übernimmt☐ besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Person.

- ☐
- Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine
-
- einfache, wenig ablenkende, also unkomplizierte,
-
- eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und
-
- jederzeit unterbrechbare Tätigkeit.

(Ausführendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

(Datum) (Unterschrift)

(Ausführendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

(Datum) (Unterschrift)

(Ausführendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

(Datum) (Unterschrift)

Sicherungsplan Nr.

2. Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

	(von/nach bzw. Nr.)	Geschwindigkeit [km/h]	Seitlicher Gleisbereich [m] (nur Ngl)	Arbeitsbreite [m] (nur Agl) *	Gleisabstand [m] (nur Ngl)	Nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme wird angeordnet: (Es darf nur eine Sicherungsmaßnahme angeordnet werden)
Arbeitsgleis oder Arbeiten neben dem Gleis	<input type="checkbox"/> Arbeiten neben dem Gleis					<input type="checkbox"/> Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage (AKA L90, nur Str. Ma-Stg u. Han-Wü) <input type="checkbox"/> Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt) <input type="checkbox"/> Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke (Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) müssen ausgeschlossen sein) Länge der Annäherungsstrecke: m Zugfahrt zulassendes Signal: <input type="checkbox"/> Die Anzeichen der Annäherung von Fahrten werden sicher und rechtzeitig gedeutet, Anzeichen: (gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h) <input type="checkbox"/> Die Fahrten werden am Beginn der Annäherungsstrecke bei einer Sicherheitsfrist von mindestens 20 s, die eine Räumzeit von höchstens 5 s einschließt, sicher erkannt (gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h) Länge der Annäherungsstrecke: m <input type="checkbox"/> Fahrten nur aus Richtung (Muss-Angabe, bei Alleinarbeit)
<input type="checkbox"/> Nachbargleis (Ngl) <input type="checkbox"/> Arbeitsgleis (Agl)						<input type="checkbox"/> Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage (AKA L90, nur Str. Ma-Stg u. Han-Wü) <input type="checkbox"/> Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt) <input type="checkbox"/> mobile Abspernung mit Felder (max. 3) (nur bei Nachbargleis) (das Ngl ist während der Montage und Demontage zu sperren) <input type="checkbox"/> Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke; (Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) müssen im Arbeitsgleis ausgeschlossen sein) Länge der Annäherungsstrecke: m Zugfahrt zulassendes Signal: <input type="checkbox"/> Die Anzeichen der Annäherung von Fahrten werden sicher und rechtzeitig gedeutet, Anzeichen (Gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h) <input type="checkbox"/> Die Fahrten werden am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt (gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h) Länge der Annäherungsstrecke: m (Arbeitsgleis: Sicherheitsfrist mind. 20 sec und höchstens 5 s Räumzeit Nachbargleis: Sicherheitsfrist mind. 10 Sekunden, bei Festlegung einer Annäherungsstrecke von 20 s für das Arbeitsgleis ist diese Strecke für Fahrten aus der gleichen Richtung zu übernehmen-(Fahrten im Gegengleis) <input type="checkbox"/> Fahrten nur aus Richtung (Im Arbeitsgleis Muss-Angabe, wenn sich eine einzelne arbeitende Person selbst sichert) <input type="checkbox"/> keine Maßnahmen erforderlich (DGVV Vorschrift 78 § 6 (1))

Sicherungsplan Nr.

<input type="checkbox"/> Nachbargleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage (AKA L90, nur Str. Ma-Stg u. Han-Wü)</p> <p>Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt)</p> <p>mobile Absperrung mit Felder (max. 3) (nur bei Nachbargleis) (das Ngl ist während der Montage und Demontage zu sperren)</p> <p>Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke; (Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) müssen im Arbeitsgleis ausgeschlossen sein)</p> <p>Länge der Annäherungsstrecke: m Zugfahrt zulassendes Signal:</p> <p>Die Anzeichen der Annäherung von Fahrten werden sicher und rechtzeitig gedeutet, Anzeichen (Gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 Km/h)</p> <p>Die Fahrten werden am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt (gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h)</p> <p>Länge der Annäherungsstrecke: m (Arbeitsgleis: Sicherheitsfrist mind. 20 sec und höchstens 5 s Räumzeit Nachbargleis: Sicherheitsfrist mind. 10 Sekunden, bei der Festlegung einer Annäherungsstrecke von 20 s für das Arbeitsgleis ist diese Strecke für Fahrten aus der gleichen Richtung zu übernehmen (Fahrten im Gegengleis))</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrten nur aus Richtung (im Arbeitsgleis Muss-Angabe, wenn sich eine einzelne arbeitende Person selbst sichert)</p> <p><input type="checkbox"/> keine Maßnahmen erforderlich (DGUV Vorschrift 78 § 6 (1))</p>
---------------------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--

<input type="checkbox"/> Nachbargleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage (AKA L90, nur Str. Ma-Stg u. Han-Wü)</p> <p>Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt)</p> <p>mobile Absperrung mit Felder (max. 3) (nur bei Nachbargleis) (das Ngl ist während der Montage und Demontage zu sperren)</p> <p>Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke; (Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) müssen im Arbeitsgleis ausgeschlossen sein)</p> <p>Länge der Annäherungsstrecke: m Zugfahrt zulassendes Signal:</p> <p>Die Anzeichen der Annäherung von Fahrten werden sicher und rechtzeitig gedeutet, Anzeichen (Gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 Km/h)</p> <p>Die Fahrten werden am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt (gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h)</p> <p>Länge der Annäherungsstrecke: m (Arbeitsgleis: Sicherheitsfrist mind. 20 sec und höchstens 5 s Räumzeit Nachbargleis: Sicherheitsfrist mind. 10 Sekunden, bei der Festlegung einer Annäherungsstrecke von 20 s für das Arbeitsgleis ist diese Strecke für Fahrten aus der gleichen Richtung zu übernehmen (Fahrten im Gegengleis))</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrten nur aus Richtung (im Arbeitsgleis Muss-Angabe, wenn sich eine einzelne arbeitende Person selbst sichert)</p> <p><input type="checkbox"/> keine Maßnahmen erforderlich (DGUV Vorschrift 78 § 6 (1))</p>
---------------------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--

* bei Arbeiten neben dem Gleis ist der geringste Abstand der Arbeiten zur Gleismitte des daneben liegendem Gleises anzugeben

Sicherungsplan Nr.

Darüber hinaus wird angeordnet:

Lage des Sicherheitsraumes bei Arbeiten im nicht gesperrtem Arbeitsgleis:

Weitere Anordnungen:

Zuständige(r) Fahrdienstleiter (Bf, Stw, GSM-R (Tel.-Nr.), Zuständigkeitsbereich):

Sicherungsüberwachung erfolgt durch (BzS, OE oder qualifizierte Dritte):

Anlagen:

☐ Die Arbeiten wurden nicht mindestens 20 Arbeitstage vor Baubeginn bei der BzS angezeigt und werden durchgeführt.
(nur bei Fristunterschreitung ausfüllen!)

Für die sachliche Richtigkeit der Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2, falls diese nicht von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle erstellt wurden:

(OE, Name in Druckbuchstaben)

(Datum)

(Unterschrift)

Für die Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2 verantwortlich:

(die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle:
OE, Name in Druckbuchstaben)

(Datum)

(Unterschrift)

3. Entscheidung des ausführenden Unternehmens

Die Arbeiten gemäß Abschnitt 1 werden unter Einhaltung der in Abschnitt 2 angeordneten Sicherungsmaßnahme(n) durchgeführt.

Mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme(n) ist beauftragt:

(Name in Druckbuchstaben / Unternehmen)

Ausführende Unternehmen:

(Ausführendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

(Datum)

(Unterschrift)

(Ausführendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

(Datum)

(Unterschrift)

(Ausführendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

(Datum)

(Unterschrift)

Ich erfülle die Voraussetzungen gemäß DGUV Vorschrift 78 § 6 (1), i. V. mit DGUV Regel 101-024 und RRII 132.0118 und bin in die getroffene Sicherungsmaßnahme eingewiesen:

Name und Unternehmen in Druckbuchstaben	Unterschrift zu Sichernder

Sicherungsplan für Bahnsteigpflegearbeiten**(§ 6 Absatz 1 DGUV Vorschrift 78)**

(Notwendige Angaben eintragen, Zutreffendes ankreuzen, Nicht zutreffendes streichen)

In Kraft ab	um	Uhr	Außer Kraft ab	um	Uhr
-------------	----	-----	----------------	----	-----

1. Angaben des ausführenden Unternehmen zur Arbeitsstelle**1.1 Ausführendes Unternehmen** (Unternehmen, Anschrift, E-Mail):**1.2 Art der Arbeiten:****1.3 Lage der Arbeitsstelle**

Bahnhof/Haltepunkt:

am Gleis(e) Nr. bzw. von/nach:

Einsatz von Maschinen/Geräten (Anzahl, Art)

1.4 Dauer der Arbeiten (am/von – bis, Datum, Uhrzeit):**Anlagen:** Liste der mit der Sicherung beauftragten (Anlage 1),

Die Arbeiten entspricht den Voraussetzungen der Vorschriften des § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i. V. mit Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 und werden unter deren Beachtung ausgeführt durch eine:

- ☐ Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten, von denen ein Beschäftigter die Sicherung übernimmt
- ☐ besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Person.
- ☐ Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine
- einfache, wenig ablenkende, also unkomplizierte,
 - eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und
 - jederzeit unterbrechbare Tätigkeit.

(Ausführender Unternehmer: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Sicherungsplan Nr.

2	Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle
---	---

Betriebsstelle:	um	Uhr bis	um	Uhr
-----------------	----	---------	----	-----

[illegible]

Zuständiger Fahrdienstleiter (Bf, Stw, GSM-R, (Tel.-Nr.)):

Sicherungsüberwachung erfolgt durch (OE/Firma, Anschrift):

Anlagen / weitere Angaben:

Für die sachliche Richtigkeit der Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2, falls diese nicht von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle erstellt wurden:

(OE: Name in Druckbuchstaben) _____ (Datum) _____ (Unterschrift) _____

Für die Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2 verantwortlich:

(die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle: OE, Name)
.....
(Datum)
.....
(Unterschrift)

- 1) Muss-Angabe
- 2) Kann-Angabe, Muss-Angabe, wenn sich eine einzeln arbeitende Person selbst sichert
- 3) nur anzuwenden, wenn
 - sich die Arbeitsstellen an der Peripherie des Gleisbereiches auf einem Bahnsteig befinden und
 - der Gleisbereich zügig verlassen und der Sicherheitsraum unmittelbar erreicht werden kann und
 - beim Einsatz einer besonders unterwiesenen, einzeln arbeitenden Person Fahrten aus einer Richtung ausgeschlossen werden.
- 4) Muss-Angabe beim Einsatz einer besonders unterwiesenen, einzeln arbeitenden Person
- 5) Anwendung verboten bei Geschwindigkeiten über 200 km/h

Sicherungsplan Nr.

3. Entscheidung des ausführenden Unternehmens

Die Arbeiten gemäß Abschnitt 1 werden unter Einhaltung der in Abschnitt 2 angeordneten Sicherungsmaßnahme(n) durchgeführt.

Mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme(n) ist beauftragt:
.....(Name in Druckbuchstaben)

Ausführendes Unternehmen:

(Ausführende(r) Unternehmer:innen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Ich bin in die getroffene Sicherungsmaßnahme eingewiesen:

Name und Unternehmen in Druckbuchstaben	Unterschrift der zu sichernden Person

Sicherungsplan Nr.**Anlage 1: Liste der mit der Sicherung Beauftragten**

Folgende Personen dürfen mit der Sicherung beauftragt werden:

Name	Vorname	OE / Unternehmen

Sicherungsplan Nr.**Dauer-Sicherungsplan für Bahnsteigpflegearbeiten
(nur für Arbeiten im Auftrag von DB Station & Service AG)
(§ 6 Absatz 1 DGUV Vorschrift 78)**

(Notwendige Angaben eintragen, Zutreffendes ankreuzen, Nicht zutreffendes streichen)

In Kraft ab	um	Uhr	Außer Kraft ab	um	Uhr
-------------	----	-----	----------------	----	-----

1. Angaben des ausführenden Unternehmens zur Arbeitsstelle**1.1 Ausführendes Unternehmen** (Unternehmen, Anschrift, E-Mail-Adresse):**1.2 Art der Arbeiten:****1.3 Lage der Arbeitsstelle**

Bahnhof/Haltepunkt:

am Gleis(e) Nr. bzw. von/nach:

Einsatz von Maschinen/Geräten (Anzahl, Art)

1.4 Dauer der Arbeiten (am/von – bis, Datum, Uhrzeit):**Anlagen:** Liste der mit der Sicherung Beauftragten (Anlage 1),

Die Arbeiten entsprechen den Voraussetzungen der Vorschriften des § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i. V. mit Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 und werden unter deren Beachtung ausgeführt durch eine:

- ☒ Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten, von denen ein Beschäftigter die Sicherung übernimmt
- ☒ besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Person.
 - ☒ Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine
 - einfache, wenig ablenkende, also unkomplizierte,
 - eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und
 - jederzeit unterbrechbare Tätigkeit.

(Ausführendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Sicherungsplan Nr.

2 Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

Betriebsstelle: , Gültig von um Uhr bis um Uhr

Arbeitsstelle Gleis Nr. bzw. von/nach	Zu- lässige Ge- schwin- digkeit [km/h]	Gleisbereich ab Bahnsteigkante (Zutreffendes ankreuzen)				Nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme wird angeordnet: (Je Arbeitsstelle darf nur eine Sicherungsmaßnahme angeordnet werden)		Fahrten werden am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt ⁴⁾			
		Bis 50 km/h	Über 50 bis 160 km/h	Über 160 bis 200 km/h	Über 200 bis 230 km/h						
		0,5 m	1,0 m	1,5 m	2,1 m						

Zuständiger Fahrdienstleiter (Bf, Stw, GSM-R, (Tel.-Nr.)):

Sicherungsüberwachung erfolgt durch (OE/Firma, Anschrift):

Anlagen / weitere Angaben:

- 1) Kann-Angabe, Muss-Angabe, wenn sich eine einzelnen arbeitende Person selbst sichert
- 2) nur anzuwenden, wenn
- sich die Arbeitsstellen an der Peripherie des Gleisbereiches auf einem Bahnsteig befinden und
- der Gleisbereich zügig verlassen und der Sicherheitsraum unmittelbar erreicht werden kann und
- beim Einsatz einer besonders unterwiesenen, einzeln arbeitenden Person Fahrten aus einer Richtung ausgeschlossen werden.
- 3) Muss-Angabe beim Einsatz einer besonders unterwiesenen, einzeln arbeitenden Person
- 4) Anwendung verboten bei Geschwindigkeiten über 200 km/h

Für die sachliche Richtigkeit der Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2, falls diese nicht von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle erstellt wurden:

(OE, Name in Druckbuchstaben) (Datum) (Unterschrift)

Für die Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2 verantwortlich:

(die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle: OE, Name) (Datum) (Unterschrift)

Sicherungsplan Nr.

3. Entscheidung des ausführenden Unternehmens

Die Arbeiten gemäß Abschnitt 1 werden unter Einhaltung der in Abschnitt 2 angeordneten Sicherungsmaßnahme(n) durchgeführt.

Mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme(n) ist beauftragt:
.....(Name in Druckbuchstaben)

Ausführendes Unternehmen:

(Ausführende(r) Unternehmer:innen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Beim Einsatz von Nachunternehmen sind von diesen die nachfolgenden Angaben zu bestätigen:
Auszug aus dem Abschnitt 1 „Angaben des ausführenden Unternehmens“

Die Arbeiten entsprechen den Voraussetzungen der Vorschriften des § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i. V. mit Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 und werden unter deren Beachtung aufgeführten Voraussetzungen ausgeführt durch eine:

☒ Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten, von denen ein Beschäftigter die Sicherung übernimmt

☒ besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Person.

- ☒ Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine
- einfache, wenig ablenkende, also unkomplizierte,
 - eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und
 - jederzeit unterbrechbare Tätigkeit.

(Ausführendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Ich erfülle die Voraussetzungen gemäß DGUV Vorschrift 78 § 6 (1), i. V. mit DGUV Regel 101-024 und RRil 132.0118 und bin in die getroffene Sicherungsmaßnahme eingewiesen:

Name und Unternehmen in Druckbuchstaben	Unterschrift zu Sichernder

Sicherungsplan Nr.**Anlage 1: Liste der mit der Sicherung Beauftragter**

Folgende Personen dürfen mit der Sicherung beauftragt werden:

Name	Vorname	OE / Unternehmen

Der Vordruck 14 zur RRil 132.0118 bleibt frei

Sicherungsplan für Arbeiten mit Großbaumaschinen unter den Sicherungsmaßnahmen FA und ATWS

(Notwendige Angaben eintragen, Zutreffendes ankreuzen, Nicht zutreffendes streichen)

In Kraft ab	um	Uhr	Außer Kraft ab	um	Uhr
(wird von der BzS ausgefüllt)					

Hinweis: Die Sicherungsmaßnahmen werden entsprechend der RRil 132.0118 Anhang „Sicherungsmaßnahmen für ausgewählte Tätigkeiten“ im Abschnitt „Einsatz von gleisgebundenen Großbaumaschinen“ umgesetzt. Die Inhalte sind von allen Beteiligten zu beachten!

1. Angaben des ausführenden Unternehmens zur Arbeitsstelle

1.1 Ausführendes Unternehmen (Unternehmen, Anschrift, E-Mail-Adresse):

1.2 Art der Arbeiten:

1.3 Lage und der Arbeitsstelle siehe bemaßte Skizze einschließlich der Arbeitsbereiche für Maschinen/Geräte

☐ Bauablauf ist beigelegt (falls vorhanden)

☐ Freie Strecke VzG Strecken-Nr.:

Gleis: von nach

von km: bis km

☐ Bahnhof:

Gleis(e) Nr.: Weiche(n) Nr.: Weiche(n) Nr.:

Gleis(e) Nr.: Weiche(n) Nr.: Weiche(n) Nr.:

1.4 Dauer der Arbeiten einschließlich Vor- und Nacharbeiten sowie Auf- und Abrüstzeiten von Maschinen/Geräten innerhalb der Arbeitsstelle (am/von - bis, Datum, Uhrzeit):

durchgehend

1.5 Beschreibung der Arbeitsstelle

1.5.1 Allgemeine Angaben

Gleichzeitig an der Arbeitsstelle anwesende Beschäftigte:

Größte Arbeitsbreite: m

Räumzeit (Arbeitsgleis): 0 s

Räumzeit zwischen Maschine und FA (max. 20 s): s

Es sind Arbeiten geringen Umfangs im Nachbargleis im Zusammenhang mit den Hauptarbeiten im gesperrten Arbeitsgleis (z.B. Fc Schotterentladung, Bediener Fas Fahrzeugen) erforderlich:

☐ ja ☐ nein

bei „ja“:

- Anzahl und Art der betreffenden Bauspitzen
- Zeit zum Erreichen des Sicherheitsraums: s (max. 20 s)

1.5.2 Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräte

Einsatz von Fahrzeugen/Maschinen mit maschineneigener Warnanlage (Anzahl, Art, Länge):

Anzahl	Maschine	Störschallpegel	Anzahl der Seitenläufer
	Umbauzug		
	Bettungsreinigungsmaschine		
	Planumsverbesserungsmaschine		

Sicherungsplan Nr. zu Betra Nr.

Einsatz von Fahrzeugen/Maschinen/Geräten ohne maschineneigene Warnanlage (Anzahl, Art, der Fahrzeuge, maschineneigener Störschallpegel L_N in dB(A)):

Anzahl	Maschine	Störschallpegel
	Zweiwegebagger (Anbaugeräte berücksichtigen)	
	Stopfmaschine	
	Schotterpflug	

Anzahl der Seitenläufer für weitere Fahrzeuge (inkl. MFS, Slps):

Maximale Entfaltungslänge der Maschinen über den Arbeitsbereich hinaus:
vor der Arbeitsstelle: m, nach der Arbeitsstelle m

maximale Fahrzeugbreite im Arbeitseinsatz ab Gleismitte m (Angabe entspricht nicht der Arbeitsbreite)

1.6 Wege zur und von der Arbeitsstelle bzw. für Baustellenlogistik

Der Zutritt zur Arbeitsstelle ist wie folgt vorgesehen (zusätzliche Angaben zur Skizze):
(Benennung der genauen Eintrittsstelle, Festlegung eines Sammelplatzes, Treffen Sammelplatz gemeinsamer Zugang, etc.)

1.7 Weitere Angaben (z. B. bei Maschinen: Sicherung der Ausgänge zum Nachbargleis werden gemäß § 4 (8) Nr. 2 DGVV Vorschrift 78 verriegelt):

1.8 Nachunternehmen (Hinweis für die BzS)

☐ zutreffend ☐ nicht zutreffend

Zur Ausführung der vertraglich vereinbarten Leistung werden von mir folgende Nachunternehmen in folgenden Gewerken eingesetzt:

Nachunternehmen/Gewerk	Im Abschnitt 1 berücksichtigt (zutreffendes ankreuzen)	
	Ja	Nein

Anlagen: Skizze zu 1.3 und 1.5,

(Ausführendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.):

(Datum)

(Unterschrift)

2. Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

2.1 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Arbeitsgleis:

Die unten festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

Arbeitsgleis (Freie Strecke von/nach; Bahnhof Gleis Nr., Streckennummer):

Lage der Arbeitsstelle (km von/bis):

Dauer der Arbeiten (am/von - bis, Datum, Uhrzeit):

Beachte: Das Arbeitsgleis ist stets zu sperren

☒ **Sperrung des Arbeitsgleises zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit (es finden Fahrten statt!)**

☒ **Fahren mit höchstens 20 km/h - und im gesperrten Gleis der freien Strecke auf Sicht - bei gleichzeitigem Verzicht auf die Warnung mittels ATWS oder Sipo**

2.2 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis 1 (Betriebsgleis mit FA Sicherung)

Nachbargleis (Freie Strecke von/nach; Bahnhof Gleis Nr., Streckennummer):

Betroffener Bereich des Nachbargleises bezogen auf die Arbeitsstelle (von km bis km, von Signal/Weiche bis Signal/Weiche):

Weitere betroffene Gleisbereiche:

Betroffener Bereich des Nachbargleises bezogen auf die Arbeitsstelle (von km bis km, von Signal/Weiche bis Signal/Weiche):

Betroffener Bereich des Nachbargleises bezogen auf die Arbeitsstelle (von km bis km, von Signal/Weiche bis Signal/Weiche):

Die Arbeiten werden durchgeführt ☒ im gesperrten Arbeitsgleis oder im Baugleis

Die Sicherung vor Fahrten in einem weiteren Nachbargleis wird im Abschnitt 2.3 festgelegt.

Die nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

☒ im Abstand von 1,90 m zur Achse des Betriebsgleises und der maschineneigenen Warnanlage, sowie zusätzlichen Warnsignalgebern an allen Fahrzeugen gemäß Anhang 11 der RRil 132.0118 „Einsatz von gleisgebundenen Großbaumaschinen“

Die Sicherungsmaßnahmen gemäß RRil 132.0118 Anhang 11 „Sicherungsmaßnahmen für ausgewählte Tätigkeiten“ Abschnitt „Einsatz von gleisgebundenen Großbaumaschinen“ und der Tabelle im Abschnitt 2.4 des Sicherungsplanes sind einzuhalten.

2.3 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten in einem weiteren Nachbargleis (für weitere Nachbargleise ist ein weiterer Abschnitt 2.3 zu erstellen)

Nachbargleis (Freie Strecke von/nach; Bahnhof Gleis Nr., Streckennummer):

Betroffener Bereich des Nachbargleises bezogen auf die Arbeitsstelle (von km bis km, von Signal/Weiche bis Signal/Weiche):

Weitere betroffene Gleisbereiche:

Die Arbeiten werden durchgeführt ☒ im gesperrten Arbeitsgleis oder im Baugleis

Die nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

☐ **Sperrung des Nachbargleises zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (Uv-Sperrung, es finden keine Fahrten statt!)**

Die Sicherungsmaßnahme Feste Abspernung darf nur ausgewählt werden, wenn der Gleisabstand größer 5 Meter ist. Andere Sicherungsmaßnahmen sind nicht zugelassen.

☐ Feste Abspernung ohne Reduzierung des seitlichen Gleisbereichs um bis zu 0,2 m

Keine andere Sicherungsmaßnahme zugelassen!

2.4 Sicherungsmaßnahmen für andere Tätigkeiten und Fahrzeuge

	Gleissperrung aus Gründen der Unfallverhütung	FA (1,90m ab NbGl.)	MWS	Funk-WSG	ÜP
Sk-Montage	X				
FA-Montage Baubeginn / Demontage Bauende	X			X	X
Fachdienste (im Arbeitsgleis)		X			
FA-Abbau vor FV				X	X
Materialwagen (Slps, MFS)				X	X
FV-Maschine			X		X
FA-Aufbau nach FV				X	X
Schotterzug		X		X	X
GSM/USM		X		X	
SPM		X		X	
ZwB		X		X	
Vor-Nacharbeiten (im Arbeitsgleis)		X			
Öffnung der FA				X	X

2.5 kurzzeitiges Betreten des Nachbargleises:

Bei einem gelegentlichen kurzzeitigen Betreten wird die Sicherungsmaßnahme gemäß der RRil 132.0118 Anhang „Sicherungsmaßnahmen für ausgewählte Tätigkeiten“ Abschnitt „Einsatz von gleisgebundenen Großbaumaschinen“ bzw. der Tabelle im Abschnitt 2.4 des Sicherungsplanes festgelegt.

2.6 Durchführung der Sicherungsmaßnahme durch (Sicherungsunternehmen mit besonderer Eignung gemäß den Anforderungen der DB Netz AG):

2.7 Ständige Anwesenheit der Sicherungsaufsicht auf der Arbeitsstelle: ☒ ja

2.8 Sicherungsüberwachung / Plausibilitätsprüfung

2.8.1 Plausibilitätsprüfung gemäß Abschnitt 5.1 des Sicherungsplanes

☐ Plausibilitätsprüfung erfolgt durch die BzS (Grundsatz)

☐ Plausibilitätsprüfung

☐ wird der OE _____ übertragen (Ausnahmefall)

☐ wird einem geeigneten Dritten _____ vertraglich übertragen (Ausnahmefall)

2.8.2 Sicherungsüberwachung

☐ Sicherungsüberwachung

☐ wird der OE _____ übertragen

☐ wird einem geeigneten Dritten _____ übertragen

Sicherungsüberwachung darf gleichzeitig die Bauüberwachung wahrnehmen: ☐ ja ☐ nein

2.9 Sicherungskoordination erfolgt durch

☐ die BzS (Grundsatz)

☐ OE: _____ (Ausnahmefall), Begründung:

☐ geeigneter Dritter _____ (Ausnahmefall), Begründung:


☐ entfällt

2.10 Zuständiger Fahrdienstleiter (Bf, Stw, GSM-R (Tel.Nr.)):

2.11 Zulässige Geschwindigkeit v_{zul} (VzG, örtl. Richtlinien, ...)

	Arbeitsgleis (von/nach bzw. Nr.)	Nachbargleis 1 (von/nach bzw. Nr.)	Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)
v_{zul} [km/h]			

2.12 Für die Dauer der Arbeiten gilt

	Arbeitsgleis (von/nach bzw. Nr.)	Nachbargleis 1 (von/nach bzw. Nr.)	Nachbargleis (weiteres) (von/nach bzw. Nr.)
Fahrten (ja/nein/aus Richtung)	Ja, aus beiden Richtungen		
Geschwindigkeit [km/h]	20	La 70	
Seitlicher Gleisbereich [m]		1,90	
Mindestabstand für das Ablegen von Geräten, Baustoffen und Bauteilen [m]		1,90	
minimaler Gleisabstand [m]			
Ausschluss von Lü- Sendungen (ja/nein)	Ja	Ja	

2.13 Lage des Sicherheitsraums (z. B. Feldseite; ggf. Skizze):

Im gesperrten Arbeitsgleis. Für jeden Seitenläufer und den Montagetrupp der FA ist der Sicherheitsraum, das gesperrte Arbeitsgleis oder feldseitig des Nachbargleises (Bezeichnung). Die Festlegung erfolgt durch die Sicherungsaufsicht in Absprache mit dem Auftragnehmer und der Sicherungsüberwachung.

2.14 Folgende Sicherungsmaßnahmen für den Weg zur und von der Arbeitsstelle bzw. für Baustellenlogistik im Gleisbereich werden angeordnet (Angaben im Abschnitt 1.6 beachten!):

Es sind die vorhandenen Verkehrs- / Randwege zu nutzen. Dazu ist eine örtliche und betriebliche Einweisung des Personals notwendig. Nachweisführung erforderlich!

2.15 Weitere Angaben:

Für jeden Seitenläufer ist ein Überwachungsposten erforderlich.

Sicherungsplan Nr. _____ zu Betra Nr. _____

Für die sachliche Richtigkeit der Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2, falls diese nicht von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle erstellt wurden:

(OE, Name in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Für die Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2 verantwortlich:

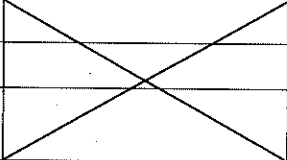
(BzS: OE, Name in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

3. Sicherungsplanung gemäß der Abschnitte 1 und 2

3.1 Ermittlung der Annäherungsstrecken, Festlegen der Rottenwarnsignale

	Arbeitsgleis (von/nach bzw. Nr.)	Nachbargleis 1 (von/nach bzw. Nr.)	Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)
Sicherheitszuschlag	gesperrt		
Sicherheitsfrist ¹⁾			
Annäherungsstrecke ²⁾			
Ro 2 (Gefahrenraum räumen und meiden)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

¹⁾ ggf. erhöhte Sicherheitsfrist siehe Abschnitte 2.2 und 2.15, beim Einsatz von Überwachungsposten mindestens 20 s, höchstens 35 s)

²⁾ Vergrößerung der Annäherungsstrecke um 150 m !

3.2 Die Warnbereichsumschaltung erfolgt

- ☐ automatisch Maschinen:
☐ halbautomatisch Maschinen:
☐ manuell (nicht bei schnell fahrenden Fahrzeugen, z.B. ZwB) Maschinen:

3.3 Festlegen des Sicherheitsraums (Austrittsseite):

3.4 Anzahl u. Standorte der Überwachungsposten (ggf. Skizze beifügen):

3.5 Ergänzungen, Besonderheiten (z. B. Weg zur und von der Arbeitsstelle):

Anlagen: ATWS Planung,

Für die Angaben im Abschnitt 3 verantwortlich:

(OE/Sicherungsunternehmen, Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

4. Durchführung der Sicherungsmaßnahmen

Die Sicherungsaufsicht ist in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse und über den Inhalt des Sicherungsplanes eingewiesen.

Die Sicherungsmaßnahmen werden gemäß der Abschnitte 2 u. 3 durchgeführt.

(OE/Sicherungsunternehmen, Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

5. Plausibilitätsprüfung und Zustimmung durch die BzS

Die Sicherungsplanung nach Abschnitt 3 auf Plausibilität zu den Abschnitten 1 und 2 geprüft.

Plausibilität geprüft und Durchführung der Sicherungsmaßnahme zugestimmt. ja ☐ nein ☐

(OE/Firma, Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

6. Einweisung der ausführenden Unternehmens in die Sicherungsmaßnahmen

Weisen Sie die Bauleitung innehabende Person/Arbeitsaufsicht führende Person bei der Einweisung besonders darauf hin, dass vor der Durchführung von Arbeiten, bei denen gemäß Abschnitt 2.4 zusätzliche Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind, die Bauleitung innehabende Person/Arbeitsaufsicht führende Person die Sicherungsaufsicht zu informieren hat und erst nach Sicherstellung der Sicherungsmaßnahme und nach Zustimmung der Sicherungsaufsicht mit den Arbeiten begonnen darf.

Einweisender:

(OE/Sicherungsunternehmen,

Name Sicherungsaufsicht in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Eingewiesene:

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

7. Wahrnehmbarkeitsprobe bei der Sicherung mittels Warnsignale

Vor Beginn der Arbeiten und nach einer Anpassung wurde eine Wahrnehmbarkeitsprobe gemäß § 5 (7) DGUV Vorschrift 78 durchgeführt

(Sicherungsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Sicherungsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Sicherungsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

8. Übergabe der Aufgaben der Sicherungsaufsicht

Bei der Übergabe sind z.B. folgende Punkte zu beachten:

- Übergabe des Sicherungsplanes mit allen Anlagen
- Änderungen während der letzten Schicht wurden besprochen
- Besonderheiten wurden besprochen
- Zustand der Warnanlagen wurde besprochen

Abgebende Sicherungsaufsicht (Name Druckbuchstaben)	Abgebende Sicherungsaufsicht (Unterschrift)	Datum	Uhrzeit	Übernehmende Sicherungsaufsicht (Name Druckbuchstaben)	Übernehmende Sicherungsaufsicht (Unterschrift)

9 Aufgaben der Sicherungsüberwachung

Nur zutreffend, wenn die Sicherungsmaßnahme nicht durch die BzS durchgeführt wird (RRil 132.0118)

Mit Unterschrift bestätigt der Sicherungsüberwacher, dass er seine Aufgaben gemäß 132.0118 vor Ort wahrgenommen hat.

Prüfmaßnahme:

- (1) Vor Beginn der Durchführung der Sicherungsmaßnahme die Übereinstimmung der Sicherungsmaßnahme mit der Sicherungsplanung und dem Regelwerk geprüft
- (2) Die Durchführung der Sicherungsmaßnahme vor Ort überwacht
- (3) Prüfung der Befähigung der Sicherungspersonale
- (4) Prüfung der Einsatznachweise für Sicherungs- und Absperrposten, sowie Bediener von ATWS
- (5) Anpassung von Sicherungsmaßnahmen mit der BzS abgestimmt und veranlasst und deren Umsetzung geprüft

Name in Druckbuchstaben	Datum	Uhrzeit von	Uhrzeit bis	Prüf- maßnahme (Nummer eintragen)	Unterschrift

Festgestellte Mängel	Beseitigt durch (Maßnahme	Unterschrift mit Uhrzeit Datum

Sicherungsplan 132.0118V16A

**Sicherungsplan für Schneeräumarbeiten /
Winterdienst an Weichen und höhengleichen
Bahnsteigzugängen sowie Rangierwegen
(§ 6 (1) DGUV Vorschrift 78)**

Sicherungsplan für Schneeräumarbeiten / Winterdienst an Weichen und höhengleichen Bahnsteigzugängen sowie Rangierwegen (§ 6 (1) DGUV Vorschrift 78)

(Notwendige Angaben eintragen, Zutreffendes ankreuzen, Nicht zutreffendes streichen)

In Kraft ab	um	Uhr	Außer Kraft ab	um	Uhr
(wird von der BzS ausgefüllt)					

1. Angaben des ausführenden Unternehmens zur Arbeitsstelle

1.1 Ausführendes Unternehmen (Unternehmen, Anschrift, E-Mail-Adresse):

1.2 Art der Arbeiten:

Schneeräumarbeiten/Winterdienst an Weichen und höhengleichen Bahnsteigzugängen ohne Einsatz von Maschinen

Schneeräumarbeiten/Winterdienst in Rangierwegen ohne / mit Einsatz von Maschinen

1.3 Lage der Arbeitsstelle:

☒ Bahnhof:

alle Gleise, Weichen, Rangierwege und höhengleiche Bahnsteigzugänge gem. beigefügtem Lageplan

Räumzeit: entfällt wegen vorgeschriebener Gleissperrung

1.4 Dauer der Arbeiten:

zu jedem Zeitpunkt innerhalb des Gültigkeitszeitraums

Anlagen: Lageplan mit Zugangswegen zu den Arbeitsstellen (Anlage 1), Liste der mit der Sicherung Beauftragten (Anlage 4),

Die Art der Arbeiten entspricht den Vorschriften des § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i. V. m. Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024.

Die Auswahl der/des Beschäftigten erfolgt unter Berücksichtigung der Voraussetzungen nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i. V. m. Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 sowie RRI 132.0118.

Die Arbeiten werden unter Beachtung der in diesen Vorschriften aufgeführten Voraussetzungen ausgeführt durch eine:

☒ Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten, von denen ein Beschäftigter die Sicherung übernimmt

Die Person, die in einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten die Sicherung übernimmt wird nach Bedarf und bei Änderung der bahnbetrieblich bedingten Gefahrensituation unverzüglich durch die BzS über neue Gefahren unterrichtet.

(Ausführendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.) (Datum)

.....
(Unterschrift)

2. Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

Kategorie: Der Bahnhof gehört zur Kategorie 1 / 2 / 3 / 4 (nichtzutreffendes streichen)

2 a) Arbeiten an Weichen / höhengleichen Bahnsteigen

Die maximale Geschwindigkeit auf der Betriebsstelle beträgt 160 km/h.

Arbeiten im UV-gespernten Arbeitsgleis bei nicht gesperntem Nachbargleis sind nur zulässig bei Beachtung der Vorgaben nach Anlage 2 und 3.

Bei Arbeiten an höhengleichen Bahnsteigzugängen sind die betroffenen Gleise (ggf. abschnittsweise) nach Maßgabe der Anlage 3 aus Gründen der Unfallverhütung zu sperren

Nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme wird angeordnet:

- ☒ Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt!)

Darüber hinaus wird angeordnet: (z. B. Sicherungsmaßnahme für das Nachbargleis)

Die Innenschiene eines gespernten Arbeitsgleises darf bei den Arbeiten in Richtung eines nicht gespernten Nachbargleises nicht überschritten werden (siehe Anlage 2 und 3). Wird das Überschreiten der Innenschiene erforderlich, ist das unmittelbar benachbarte Gleis (Nachbargleis) zu sperren. Bei Arbeiten an den Weichen in den Innengleisen ist zur Schaffung des Sicherheitsraumes ein Nachbargleis zusätzlich aus Gründen der Unfallverhütung gespernt. Zum Erreichen von Weichen in den Innengleisen (Arbeitsstelle) sind alle zum Überschreiten notwendigen Gleise aus Gründen der Unfallverhütung zu sperren.

2 b) Arbeiten an Rangierwegen

Die maximale Geschwindigkeit auf der Betriebsstelle beträgt 160 km/h.

Bei Arbeiten in Rangierwegen sind grundsätzlich beide Nachbargleise aus Gründen der Unfallverhütung zu sperren. (siehe Anlage 3).

Nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme wird angeordnet:

- ☒ Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt!)
- Zum Erreichen der Rangierwege (Arbeitsstelle) sind alle zum Überschreiten notwendigen Gleise aus Gründen der Unfallverhütung zu sperren.

Zuständiger Fahrdienstleiter (Bf, Stw, GSM-R, (Tel.-Nr.)):

Sicherungsüberwachung erfolgt durch (OE/Firma, Anschrift):

Anlagen: Anweisung zur Sperrung eines Nachbargleises (Schemaplan Anlagen 2 und 3),

Für die sachliche Richtigkeit der Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2; falls diese nicht von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle erstellt wurden:		
(OE, Name in Druckbuchstaben)	(Datum) (Unterschrift)
Für die Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2 verantwortlich:		
(die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle: OE, Name in Druckbuchstaben)	(Datum) (Unterschrift)

3. Entscheidung des ausführenden Unternehmens

Die Arbeiten gemäß Abschnitt 1 werden unter Einhaltung der in Abschnitt 2 angeordneten Sicherungsmaßnahme(n) durchgeführt.

Mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme(n) ist beauftragt: siehe besondere Liste (Anlage 4)

Ausführendes Unternehmen:

(Ausführende(r) Unternehmer:innen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.) (Datum)

.....
(Unterschrift)

Sichernde Person

Name und Unternehmen in Druckbuchstaben	Unterschrift der sichernden Person

Zu sichernde Personen:

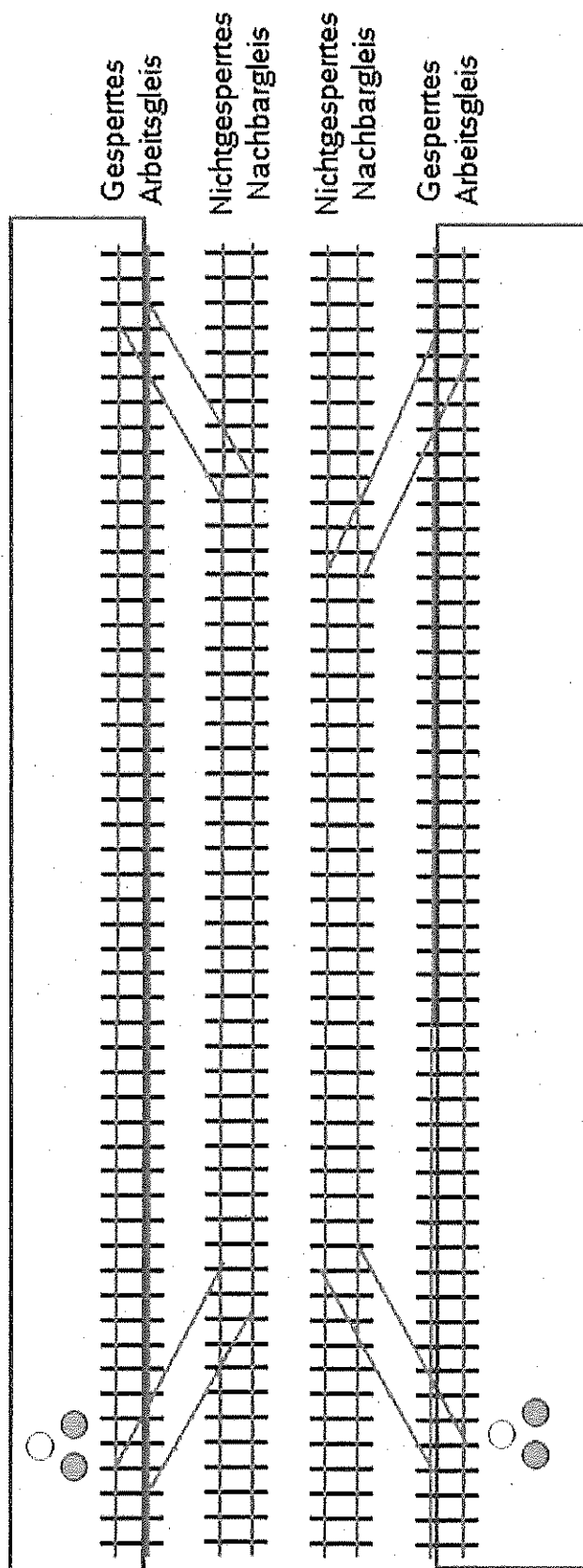
Ich erfülle die Voraussetzungen gemäß DGUV Vorschrift 78 § 6 (1), i. V. mit DGUV Regel 101-024 und RRil 132.0118 und bin in die getroffene Sicherungsmaßnahme eingewiesen:

Name und Unternehmen in Druckbuchstaben	Unterschrift der zu sichernden Personen

Anlage 1: Lageplan

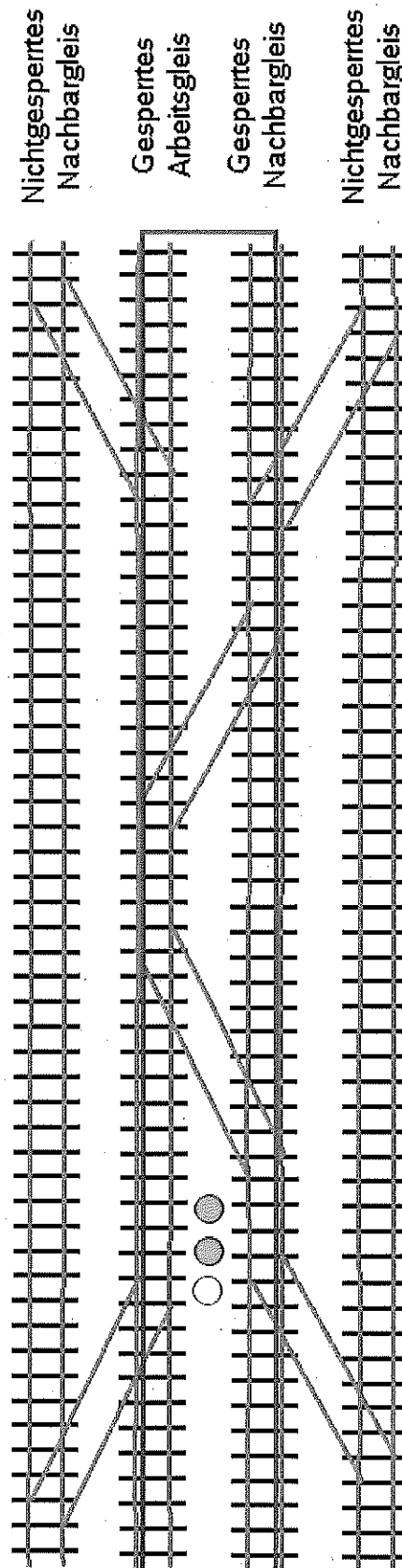
Anlage 2: Aufenthaltsbereich bei Arbeiten Feldseitig

Bei Arbeiten an den Weichen in den Außengleisen ist die Austrittsfläche zum Erreichen des Sicherheitsraumes feldseitig. Die jeweiligen Innenschienen zum nicht gesperrten Nachbargleis dürfen zu keinem Zeitpunkt übertreten werden. Bei der Gefahr des Eisabwurfes ist bei einer Fahrt im Nachbargleis der feldseitige Sicherheitsraum aufzusuchen.



Anlage 3: Aufenthaltsbereich bei Arbeiten in den Innengleisen

Bei Arbeiten an den Weichen in den Innengleisen wird ein Nachbargleis zusätzlich UV gesperrt. Die Innenschienen zum jeweiligen nicht gesperrten Nachbargleis dürfen zu keinem Zeitpunkt übertreten werden. Zum Erreichen der Weichen in den Innengleisen (Arbeitsstelle) sind alle zu überschreitenden Gleise UV zu sperren. Bei der Gefahr des Eisabwurfes ist bei einer Fahrt im Nachbargleis der feldseitige Sicherheitsraum aufzusuchen.



Anlage 4: Liste der mit der Sicherung Beauftragter

Folgende Personen dürfen mit der Sicherung beauftragt werden:

Name	Vorname	OE / Unternehmen

Sicherungsplan 132.0118V16B

**Sicherungsplan für
Schneeräumarbeiten/Winterdienst an Gleisen
und Weichen ohne Einsatz von Maschinen auf
der freien Strecke (§ 6 (1) DGUV Vorschrift 78)**

Sicherungsplan für Schneeräumarbeiten/Winterdienst an Gleisen und Weichen ohne Einsatz von Maschinen auf der freien Strecke (§ 6 (1) DGUV Vorschrift 78)

(Notwendige Angaben eintragen, Zutreffendes ankreuzen, Nicht zutreffendes streichen)

In Kraft ab	um	Uhr	Außer Kraft ab	um	Uhr
(wird von der BzS ausgefüllt)					

1. Angaben des ausführenden Unternehmens zur Arbeitsstelle

1.1 Ausführendes Unternehmen (Unternehmen, Anschrift, E-Mail-Adresse):

1.2 Art der Arbeiten:

Schneeräumarbeiten/Winterdienst an Gleisen und Weichen ohne Einsatz von Maschinen auf der freien Strecke

1.3 Lage der Arbeitsstelle:

☒ Freie Strecke Betriebsstelle

Gleis: von nach in km: Streckennummer:

Weiche(n) Nr.: Weiche(n) Nr.:

Räumzeit: entfällt wegen vorgeschriebener Gleissperrung

1.4 Dauer der Arbeiten:

zu jedem Zeitpunkt innerhalb des Gültigkeitszeitraums

Anlagen: Lageplan mit Zugangswegen zu den Arbeitsstellen (Anlage 1), Liste der mit der Sicherung Beauftragten (Anlage 4),

Die Art der Arbeit entspricht den Vorschriften des § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i.V.m. Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024.

Die Auswahl der/des Beschäftigten erfolgt unter Berücksichtigung der Voraussetzungen nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i.V.m. Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 sowie der RRil 132.0118.

Die Arbeit wird unter Beachtung der in diesen Vorschriften aufgeführten Voraussetzungen ausgeführt durch eine:

☒ Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten, von denen ein Beschäftigter die Sicherung übernimmt

Die Person, die in einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten die Sicherung übernimmt wird nach Bedarf und bei Änderung der bahnbetrieblich bedingten Gefahrensituation unverzüglich durch die BzS über neue Gefahren unterrichtet.

(Ausführende(r) Unternehmer:innen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.) (Datum) (Unterschrift)

2. Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

Kategorie: Die Betriebsstelle gehört zur Kategorie 1 / 2 / 3 / 4 (nichtzutreffendes streichen)

Die maximale Geschwindigkeit auf der Betriebsstelle beträgt **160 km/h**.

Arbeiten im aus Gründen der Unfallverhütung gesperrten Arbeitsgleis bei nicht gesperrtem Nachbargleis sind nur zulässig bei Beachtung der Vorgaben nach Anlage 2 und 3.

Nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme wird angeordnet:

- ☒ Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt!)

Darüber hinaus wird angeordnet: (z. B. Sicherungsmaßnahme für das Nachbargleis)

Die Innenschiene eines gesperrten Arbeitsgleises darf bei den Arbeiten in Richtung eines nicht gesperrten Nachbargleises nicht überschritten werden (siehe Anlage 2 und 3). Wird das Überschreiten der Innenschiene erforderlich, ist das unmittelbar benachbarte Gleis (Nachbargleis) zu sperren. Bei Arbeiten an den Weichen in den Innengleisen wird zur Schaffung des Sicherheitsraumes ein Nachbargleis zusätzlich aus Gründen der Unfallverhütung gesperrt. Zum Erreichen von Weichen in den Innengleisen (Arbeitsstelle) sind alle zum Überschreiten notwendigen Gleise aus Gründen der Unfallverhütung zu sperren.

Zuständiger Fahrdienstleiter (Bf, Stw, GSM-R, (Tel.-Nr.):

Sicherungsüberwachung erfolgt durch (OE/Firma, Anschrift):

Anlagen: Anweisung zur Sperrung eines Nachbargleises (Schemaplan Anlagen 2 und 3),

Für die sächliche Richtigkeit der Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2, falls diese nicht von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle erstellt wurden:		
(OE, Name in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
Für die Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2 verantwortlich:		
(die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle: OE, Name in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

3. Entscheidung des ausführenden Unternehmens

Die Arbeiten gemäß Abschnitt 1 werden unter Einhaltung der in Abschnitt 2 angeordneten Sicherungsmaßnahme(n) durchgeführt.

Mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme(n) ist beauftragt: siehe besondere Liste (Anlage 4)

Ausführendes Unternehmen:

(Ausführende(r) Unternehmer:in: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Sichernde Person:

Name und Unternehmen in Druckbuchstaben	Unterschrift der sichernden Person

Zu sichernde Personen:

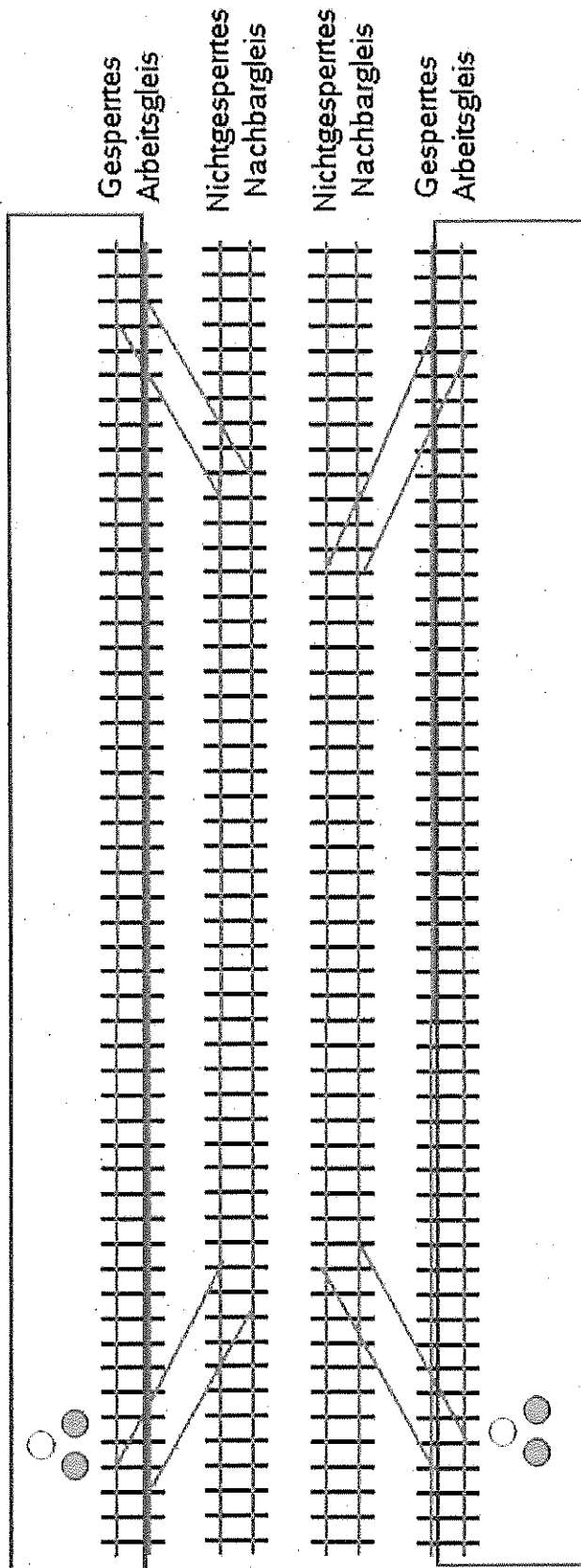
Ich erfülle die Voraussetzungen gemäß DGUV Vorschrift 78 § 6 (1), i. V. mit DGUV Regel 101-024 und RRil 132.0118 und bin in die getroffene Sicherungsmaßnahme eingewiesen:

Name und Unternehmen in Druckbuchstaben	Unterschrift der zu sichernden Personen

Anlage 1: Lageplan

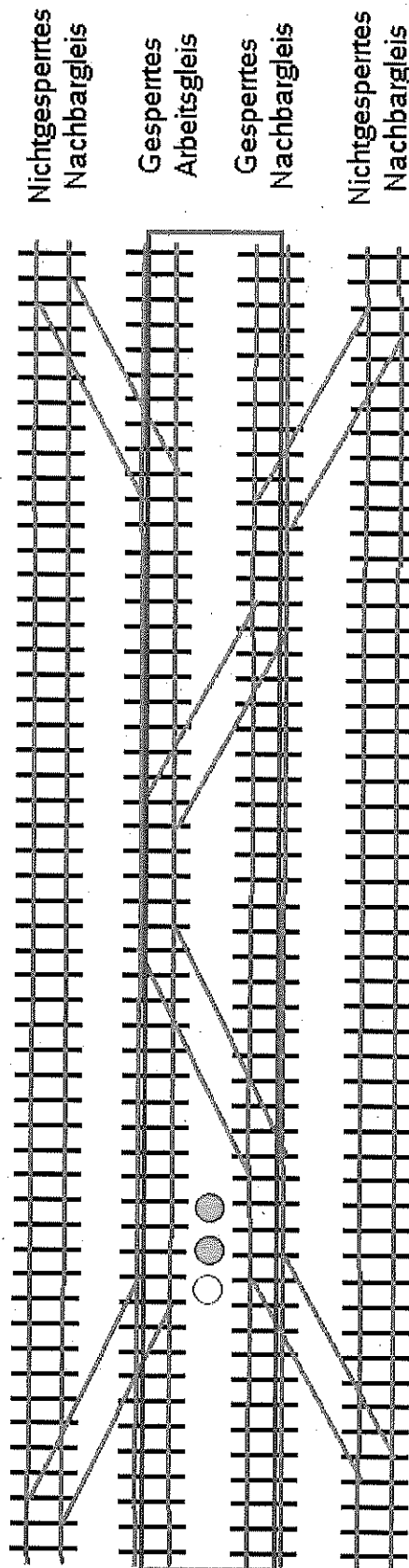
Anlage 2: Aufenthaltsbereich bei Arbeiten Feldseitig

Bei Arbeiten an den Weichen in den Außengleisen ist die Austrittsfläche zum Erreichen des Sicherheitsraumes feldseitig. Die jeweiligen Innenschienen zum nicht gesperrten Nachbargleis dürfen zu keinem Zeitpunkt übertreten werden. Bei der Gefahr des Eisabwurfes ist bei einer Fahrt im Nachbargleis der feldseitige Sicherheitsraum aufzusuchen.



Anlage 3: Aufenthaltsbereich bei Arbeiten in den Innengleisen

Bei Arbeiten an den Weichen in den Innengleisen wird ein Nachbargleis zusätzlich UV gesperrt. Die Innenschienen zum jeweiligen nicht gesperrten Nachbargleis dürfen zu keinem Zeitpunkt übertreten werden. Zum Erreichen der Weichen in den Innengleisen (Arbeitsstelle) sind alle zu überschreitenden Gleise UV zu sperren. Bei der Gefahr des Eisabwurfes ist bei einer Fahrt im Nachbargleis der feldseitige Sicherheitsraum aufzusuchen.



Anlage 4: Liste der mit der Sicherung Beauftragter

Folgende Personen dürfen mit der Sicherung beauftragt werden:

Name	Vorname	OE / Unternehmen

Sicherungsplan 132.0118V16C

**Sicherungsplan für Schneeräumarbeiten /
Winterdienst an Bahnübergängen mit und ohne
Einsatz von Maschinen
(§ 6 (1) DGUV Vorschrift 78)**

**Sicherungsplan für Schneeräumarbeiten / Winterdienst an Bahnübergängen mit und ohne Einsatz von Maschinen
(§ 6 (1) DGUV Vorschrift 78)**

(Notwendige Angaben eintragen, Zutreffendes ankreuzen, Nicht zutreffendes streichen)

In Kraft ab	um	Uhr	Außer Kraft ab	um	Uhr
(wird von der BzS ausgefüllt)					

1. Angaben des ausführenden Unternehmens zur Arbeitsstelle

1.1 Ausführendes Unternehmen (Unternehmen, Anschrift, E-Mail-Adresse):

1.2 Art der Arbeiten:

Schneeräumarbeiten/Winterdienst an Bahnübergängen mit oder ohne Einsatz von Maschinen

1.3 Lage der Arbeitsstelle:

☐ Freie Strecke Streckennummer:

Bahnübergänge:

Bezeichnung : in km

Bezeichnung : in km

Bezeichnung : in km

Bezeichnung : in km

☐ Bahnhof:

Bahnübergänge:

Bezeichnung Gleis(e): (Bezeichnungen)

Räumzeit:

Sicherung gemäß Abschnitt 2 a): entfällt wegen vorgeschriebener Gleissperrung

Sicherung gemäß Abschnitt 2 b): sofortige Räumung max. 5 sec.

1.4 Dauer der Arbeiten:

zu jedem Zeitpunkt innerhalb des Gültigkeitszeitraums

Anlagen: Lageplan mit Zugangswegen zu den Arbeitsstellen (Anlage 1), Liste der mit der Sicherung Beauftragten (Anlage 2),

Die Art der Arbeit entspricht den Vorschriften des § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i. V. m. Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024.

Die Auswahl der/des Beschäftigten erfolgt unter Berücksichtigung der Voraussetzungen nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 i. V. m. Abschnitt 5.6 DGUV Regel 101-024 sowie der RRil 132.0118.

Die Arbeit wird unter Beachtung der in diesen Vorschriften aufgeführten Voraussetzungen ausgeführt durch eine:

☒ Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten, von denen ein Beschäftigter die Sicherung übernimmt

Die Person, die in einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten die Sicherung übernimmt wird nach Bedarf und bei Änderung der bahnbetrieblich bedingten Gefahrensituation unverzüglich durch die BzS über neue Gefahren unterrichtet.

(Ausführende(r) Unternehmer:in: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)(Datum)

.....
(Unterschrift)

2. Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

2 a) Arbeiten an Bahnübergängen mit Einsatz von Maschinen

Arbeiten im UV-gesperren Arbeitsgleis (alle Gleise des gesamten Bahnübergangs)

Nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme wird angeordnet:

- ☒ Sperrung des Gleises/der Gleise ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt!)

2 b) Arbeiten an Bahnübergängen ohne Einsatz von Maschinen

Arbeiten im nicht gesperrten Arbeitsgleis. Verfahren ist nur zulässig bei vorhandener technischer Bahnübergangssicherung (nicht Schrankenwärterbedient)

Nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme wird angeordnet:

- ☐ Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt!)
- ☐ Erkennen sicherer Zeichen der Annäherung von Fahrten. Die sichernde Person, die die Sicherung übernimmt, steht außerhalb des Gleisbereichs und beobachtet die Lichtzeichenanlage des BÜ. Schaltet sich die Lichtzeichenanlage ein, sind die Arbeiten sofort abubrechen und der Gleisbereich ist unverzüglich zu räumen

Zuständiger Fahrdienstleiter (Bf, Stw, GSM-R, (Tel.-Nr.)):

Sicherungsüberwachung erfolgt durch (OE/Firma, Anschrift):

Anlagen:

Für die sachliche Richtigkeit der Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2, falls diese nicht von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle erstellt wurden:		
(OE, Name in Druckbuchstaben)	(Datum) (Unterschrift)
Für die Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2 verantwortlich:		
(die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle: OE, Name in Druckbuchstaben)	(Datum) (Unterschrift)

3. Entscheidung des ausführenden Unternehmens

Die Arbeiten gemäß Abschnitt 1. werden unter Einhaltung der in Abschnitt 2 angeordneten Sicherungsmaßnahme(n) durchgeführt.

Mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme(n) ist beauftragt: siehe besondere Liste (Anlage 2.4)

Ausführendes Unternehmen:

(Ausführende(r) Unternehmer:in: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.) (Datum)
(Unterschrift)

Sichernde Person

Name und Unternehmen in Druckbuchstaben	Unterschrift der sichernden Person

Zu sichernde Personen:

Ich erfülle die Voraussetzungen gemäß DGUV Vorschrift 78 § 6 (1), i. V. mit DGUV Regel 101-024 und RRil 132.0118 und bin in die getroffene Sicherungsmaßnahme eingewiesen:

Name und Unternehmen in Druckbuchstaben	Unterschrift der zu sichernden Personen

Anlage 1: Lageplan

Anlage 2: Liste der mit der Sicherung Beauftragter

Folgende Personen dürfen mit der Sicherung beauftragt werden:

Name	Vorname	OE / Unternehmen

Sicherungsplan 132.0118V16D

Sicherungsplan für Winterdienststarbeiten

Sicherungsplan für Winterdienstarbeiten

(Notwendige Angaben eintragen, Zutreffendes ankreuzen, Nicht zutreffendes streichen)

In Kraft ab	um	Uhr	Außer Kraft ab	um	Uhr
-------------	----	-----	----------------	----	-----

1. Angaben des ausführenden Unternehmens zur Arbeitsstelle

1.1 Ausführendes Unternehmen (Unternehmen, Anschrift, E-Mail-Adresse):

1.2 Art der Arbeiten: Räumen von Eis und Schnee in Weichen und Kreuzungen

1.3 Lage und Beschreibung der Arbeitsstelle - siehe bemaßte Skizze einschließlich der Arbeitsbereiche für Maschinen/Geräte

☐ Freie Strecke Streckennummer:

Gleis: von nach

von km: bis km

☐ Bahnhof:

Gleis(e) Nr.: Weiche(n) Nr.: Weiche(n) Nr.:

Gleis(e) Nr.: Weiche(n) Nr.: Weiche(n) Nr.:

Gleichzeitig an der Arbeitsstelle anwesende Beschäftigte:

Einsatz von Fahrzeugen/Maschinen/Geräten ohne maschineneigene Warnanlage (Anzahl, Art, Länge, maschineneigener Störschallpegel L_N in dB(A)):

Gerätebezeichnung	dB(A)	Anzahl
-------------------	-------	--------

Multifunktionsgerät (Laubgebläse)

Handgeführte Fräse

Länge der Arbeitsbereiche: m

Größte Arbeitsbreite: m (ab Gleisachse)

Räumzeit (Arbeitsgleis): s

1.4 Dauer der Arbeiten einschließlich Vor- und Nacharbeiten sowie Auf- und Abrüstzeiten von Maschinen/Geräten innerhalb der Arbeitsstelle (am/von – bis, Datum, Uhrzeit):

Datum 0:00 Uhr - Datum 24:00 Uhr punktuell nach Bedarf und Wintereinsatzstufe

1.5 Wege zur und von der Arbeitsstelle bzw. für Baustellenlogistik: - siehe Skizze -

1.6 Weitere Angaben:

Anlagen: Skizze zu 1.3 und 1.5, Lageplan

.....
(Ausführendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.):

.....
(Datum)

.....
(Unterschrift)

2. Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

2.1 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Arbeitsgleis:

Die unten festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

Arbeitsgleis (Freie Strecke von/nach; Bahnhof Gleis Nr.): , Weichen und Gleise nach Abschnitt 1.3

Lage der Arbeitsstelle: jede Weiche gemäß Einsatzstufe in Rücksprache mit dem zust. Fahrdienstleiter

Dauer der Arbeiten: zu jedem Zeitpunkt innerhalb des Gültigkeitszeitraums punktuell nach Wintereinsatzstufe

Beachte: Das Arbeitsgleis ist stets zu sperren

- bei Geschwindigkeiten über 200 km/h (Ausnahme: siehe Abschn. 5.7.1 DGUV Regel 101-024)
- bei Geschwindigkeiten bis 200 km/h in Tunneln
 - ohne Nischen oder
 - ohne Sicherheitsraum oder
 - wenn Nischen nicht aufgesucht werden können.

☐ **Sperrung des Arbeitsgleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung** (es finden keine Fahrten statt!)

☐ **Sicherungsmaßnahme vor Fahrten im nicht gesperrten Arbeitsgleis**

Arbeitsgleis wird nicht gesperrt, weil (Angabe der Gründe zwingend erforderlich):

Sicherungsmaßnahme	Ausschlusskriterium
1 <input type="checkbox"/> Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) müssen ausgeschlossen sein. schützendes Signal:	<input type="checkbox"/> Gleis im Bahnhof <input type="checkbox"/> Betriebsstellenbuch lässt Anwendung nicht zu <input type="checkbox"/> nicht zulässig wegen Belastung Fdl <input type="checkbox"/> Abstand ASig/BkSig zu Arbeitsstelle ist kleiner als die Annäherungsstrecke <input type="checkbox"/> Funk-/Fernsprechverbindung technisch nicht möglich <input type="checkbox"/> Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung <input type="checkbox"/> 1 Innenposten reicht zur Sicherung nicht aus <input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeit ist innerhalb der Arbeitsstelle aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen innerhalb der Arbeitsgruppe nicht gegeben. <input type="checkbox"/> Länge der Zugpausen ist nicht geeignet <input type="checkbox"/> Maschine kann nur mit mehreren Personen (mehr als eine) aus dem Gleis gehoben werden <input type="checkbox"/>

2.2 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis

Betroffener Bereich des Nachbargleises bezogen auf die Arbeitsstelle

☐ freie Strecke (Streckennummer, Freie Strecke von/nach, von km bis km):

☐ Bahnhof (Bezeichnung) Gleis-Nr. (von Signal/Weiche bis Signal/Weiche)

Die Arbeiten werden durchgeführt ☐ im gesperrten Arbeitsgleis
☐ im nicht gesperrten Arbeitsgleis

Die Sicherung vor Fahrten in einem weiteren Nachbargleis muss in einem zusätzlichen Dokumentationsblatt festgelegt werden.

Die nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

☐ **Sperrung des Nachbargleises zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung** (Uv-Sperrung, es finden keine Fahrten statt!)

Sicherungsplan Nr. zu Betra Nr.

Sicherungsmaßnahme	Ausschlusskriterium
<p>1 <input type="checkbox"/> Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke</p> <p>Bei nicht gesperrtem Arbeitsgleis müssen Fahrten im Nachbargleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) ausgeschlossen sein.</p> <p>schützendes Signal:</p>	<p><input type="checkbox"/> Gleis im Bahnhof</p> <p><input type="checkbox"/> Betriebsstellenbuch lässt Anwendung nicht zu</p> <p><input type="checkbox"/> nicht zulässig wegen Belastung Fdl (entspr. Abschnitt 4 Anhang 3)</p> <p><input type="checkbox"/> Abstand ASig/BkSig zu Arbeitsstelle ist kleiner als Annäherungsstrecke</p> <p><input type="checkbox"/> Funk-/Fernsprechverbindung technisch nicht möglich</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung</p> <p><input type="checkbox"/> 1 Innenposten reicht zur Sicherung nicht aus</p> <p><input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeit ist innerhalb der Arbeitsstelle aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen innerhalb der Arbeitsgruppe nicht gegeben</p> <p><input type="checkbox"/></p>

2.3 Durchführung der Sicherungsmaßnahme durch (OE/Sicherungsunternehmen):

DB Fahrwegdienste GmbH (I.N-FW-x-B-y) oder ein vertraglich beauftragter Nachunternehmer

2.4 Ständige Anwesenheit der Sicherungsaufsicht auf der Arbeitsstelle: ☒ ja ☐ nein

2.5 Sicherungsüberwachung / Plausibilitätsprüfung

2.5.1 Plausibilitätsprüfung gemäß Abschnitt 5.1 des Sicherungsplanes

☐ Plausibilitätsprüfung erfolgt durch die BzS (Grundsatz)

☐ Plausibilitätsprüfung

☐ wird der OE übertragen (Ausnahmefall)

☐ wird einem geeigneten Dritten vertraglich übertragen (Ausnahmefall)

2.5.2 Sicherungsüberwachung

Sicherungsüberwachung

☐ wird der OE übertragen

☐ wird einem geeigneten Dritten übertragen

☐ ist nicht erforderlich

(Sicherungsmaßnahme wird von der BzS selbst durchgeführt und Sicherungsüberwachung erfolgt im Rahmen vom § 3 Abs. 1 ArbSchG)

2.6 Sicherungskoordination erfolgt durch (OE/Firma):

2.7 Zuständiger Fahrdienstleiter (Bf, Stw, Tel.Nr. (GSM-R)):

2.8 Zulässige Geschwindigkeit v_{zul} (VzG, örtl. Richtlinien, ...):

	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)
v_{zul} [km/h]			

2.9 Für die Dauer der Arbeiten gilt

	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)
Fahrten	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, aus beiden Richtungen <input type="checkbox"/> Ja, aus Richtung <input type="checkbox"/> Fahrten aus Richtung sind auszuschließen	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, aus beiden Richtungen <input type="checkbox"/> Ja, aus Richtung <input type="checkbox"/> Fahrten aus Richtung sind auszuschließen	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, aus beiden Richtungen <input type="checkbox"/> Ja, aus Richtung <input type="checkbox"/> Fahrten aus Richtung sind auszuschließen

Sicherungsplan Nr.	zu Betra Nr.
---------------------------	---------------------

Geschwindigkeit [km/h]			
Ausschluss von Lü-Sendungen (Berta; Cäsar, Dora)	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Arbeitsbreite (Agl) [m]			
seitlicher Gleisbereich (Ngl) [m]			
minimaler Gleisabstand [m]			
Mindestabstand des Sicherheitsraumes zur Gleismitte [m] (nur für Agl)			
Mindestabstand für das Ablegen von Geräten [m]			

2.10 Lage des Sicherheitsraums (z. B. Feldseite; ggf. Skizze):

Gesperrtes Arbeitsgleis zwischen den Schienen oder feldseitiges Austreten oder gesperrtes Nachbargleis. Gefahr des Eisabwurfes beachten!

2.11 Folgende Sicherungsmaßnahmen für den Weg zur und von der Arbeitsstelle bzw. für Baustellenlogistik im Gleisbereich werden angeordnet:

Wege außerhalb des Gleisbereiches. Wenn im Gleisbereich gegangen werden muss, ist das zu begehende Gleis aus Gründen der Unfallverhütung zu sperren. Die Sperrung ist zu dokumentieren

2.12 Weitere Angaben:

Für die sachliche Richtigkeit der Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2, falls diese nicht von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle erstellt wurden:

(OE, Name in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Für die Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2 verantwortlich:

(die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle:
OE, Name in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

3. Sicherungsplanung gemäß der Abschnitte 1 und 2

3.1 Festlegen des Sicherheitsraums (Austrittseite):

Gesperrtes Arbeitsgleis zwischen den Schienen oder feldseitiges Austreten oder gesperrtes Nachbargleis, z.B. Gefahr des Eisabwurfes

3.3 Ergänzungen, Besonderheiten (z. B. Weg zur und von der Arbeitsstelle):

Wege außerhalb des Gleisbereiches. Wenn im Gleisbereich gegangen werden muss ist das zu begehende Gleis aus Gründen der Unfallverhütung zu sperren. Die Sperrung ist zu dokumentieren

Anlagen:

Für die Angaben im Abschnitt 3 verantwortlich:

(DB Fahrwegdienste in der Funktion GU
oder ein vertraglich gebundener Nachunternehmer)

(OE/Sicherungsunternehmen, Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

4. Durchführung der Sicherungsmaßnahmen

Die Sicherungsaufsicht ist in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse und über den Inhalt des Sicherungsplanes eingewiesen.

Die Sicherungsmaßnahmen werden gemäß der Abschnitte 2 u. 3 durchgeführt.

(DB Fahrwegdienste in der Funktion als GU)
oder ein vertraglich gebundener Nachunternehmer)

(OE/Sicherungsunternehmen, Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.) (Datum) (Unterschrift)

5. Plausibilitätsprüfung und Zustimmung durch die BzS

Die Sicherungsplanung nach Abschnitt 3 auf Plausibilität zu den Abschnitten 1 und 2 geprüft und der Durchführung der Sicherungsmaßnahme zugestimmt.

(OE/Firma, Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.) (Datum) (Unterschrift)

6. Zustimmung durch das Nachunternehmen für die Arbeitsleistung

Ausführendes Unternehmen (Unternehmen, Adresse):

Die Angaben im Abschnitt 1 entsprechen meiner Gefährdungsbeurteilung und werden mit den dort angegebenen Geräten und Maschinen durchgeführt. Wir stimmen der Durchführung der Arbeiten mit den festgelegten Sicherungsmaßnahmen gemäß Abschnitt 2 und der Planung im Abschnitt 3 zu.

(Firma, Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.) (Datum) (Unterschrift)

7. Einweisung des Nachunternehmers der Sicherungsleistung

Ausführendes Unternehmen: (Unternehmen, Adresse):

Wir haben das Nachunternehmen am (Datum) in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse und den Inhalt des Sicherungsplanes eingewiesen.

(DB Fahrwegdienste GmbH (OE), Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.) (Datum) (Unterschrift)

8. Bestätigung durch das Nachunternehmen für die der Sicherungsleistung

Ausführendes Unternehmen (Unternehmen, Adresse):

Wir bestätigen, dass die Sicherungsleistung gemäß den Vorgaben der Planung im Abschnitt 3 durchgeführt wird und die in der nachfolgend aufgeführten Liste Sicherungsaufsichten in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse sowie in die Sicherungsmaßnahme unterwiesen wurden.

(Firma, Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.) (Datum) (Unterschrift)

Liste der eingewiesenen Sicherungsaufsichten:

Datum	Schicht		Sicherungsunter- nehmen	Vor- und Zuname Druckschrift	Unterschrift
	von	bis			

9. Einweisung der ausführenden Unternehmer in die Sicherungsmaßnahmen

Einweisender:

(Sicherungsunternehmen,
Name Sicherungsaufsicht in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Eingewiesene:

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Vereinfachte ATWS - Planung durch die Sicherheitsaufsicht zum Sicherungsplan Nr.

Vereinfachte ATWS Planung zum Sicherungsplan Nr. am

Arbeitszeit von Uhr bis Uhr (max. 16 Arbeitsstunden)

Die Arbeiten finden im gesperrten Gleis von nach von km bis km (max. 400 m) statt.

Die Geschwindigkeit im Nachbargleis beträgt während der Arbeiten km/h. Dies entspricht einer Annäherungsstrecke von m

Die Einschaltung erfolgt durch Handschalter / technische Detektion (nicht zutreffendes streichen)

Die Ausschaltung erfolgt manuell / technische Detektion (nicht zutreffendes streichen)

Bahnhof	Fahrtrichtungen (nicht zutreffende(n) Pfeil(e) durchstreichen)	Bahnhof
<div style="text-align: center;"> </div>		

Beginn der Annäherungsstrecke in km	Arbeitsstelle von km bis km	Beginn der Annäherungsstrecke in km
<div style="text-align: center;"> </div>		

Fahrtrichtungen
(nicht zutreffende(n) Pfeil(e) durchstreichen)

Die Lage der Arbeitsstelle ist grafisch darzustellen, z.B.: Die Einschaltkontakte (max. 2) sind grafisch darzustellen, z.B.

Für die ATWS - Planung verantwortlich:

..... (Name der Sicherheitsaufsicht) (Datum) (Uhrzeit) (Unterschrift)
---	------------------	--------------------	-------------------------

Sicherungsplan Nr.

zu Betra Nr.

Dokument zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Sicherungsplans

(Notwendige Angaben eintragen, Zutreffendes ankreuzen, nicht Zutreffendes streichen)

In Kraft ab

um

Uhr, Neu: Außer Kraft ab

um

Uhr

Das Dokument zur Verlängerung ist dem originalen Sicherungsplan beizufügen. Im Kopf auf der Seite 1 des Originals ist die Verlängerung als Notiz mit Namenszeichen und Datum zu vermerken. Der Zeitraum der Verlängerung ist mit der neuen Gültigkeit (im Dokumentkopf) ersichtlich.

Die örtlichen und betrieblichen Bedingungen an der Arbeitsstelle dieses Sicherungsplanes sind weiterhin gültig.

Die in diesem Sicherungsplan festgelegte Sicherungsmaßnahme bleibt unverändert. Es ergeben sich keine Änderungen der Sicherungsmaßnahme auf Grund der Art der Arbeiten, der gleichzeitig an der Arbeitsstelle anwesenden Beschäftigten, der eingesetzten Fahrzeuge/Maschinen/Geräte, der Länge der Arbeitsbereiche, der größten Arbeitsbreite, des Störschallpegels, der Räumzeit, der Dauer der Arbeiten, der Wege zur und von der Arbeitsstelle usw.

Verlängern bis:

Grund der Verlängerung:

Verlängerung durch den ausführenden Unternehmer beantragt (Abschnitt 1):

(Ausführender Unternehmer: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)**Zustimmung der BzS zur Verlängerung (Abschnitt 2):**

(die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle: OE, Name in Druckbuchstaben)

(Datum)

.....
(Unterschrift)**Zustimmung des Sicherungsunternehmens zur Verlängerung (Abschnitt 3):**

(OE/Sicherungsunternehmen, Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)**Zustimmung des Sicherungsunternehmens zur Verlängerung (Abschnitt 4):**

(OE/Sicherungsunternehmen, Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)**Zustimmung der Sicherheitsüberwachung zur Verlängerung (Abschnitt 5):**

(OE/Firma, Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.)

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Für die Verlängerung von Sicherungsplänen 132.0118V11, 132.0118V12, 132.0118V13 und 132.0118V16A bis C müssen nur die ersten beiden Felder ausgefüllt werden.

Dokumentation der Einweisung eines Nachunternehmens in die Abschnitte 1 bis 3 des Sicherungsplanes 132.0118V10 und dessen Zustimmung

Der Vordruck ist von einem Nachunternehmen auszufüllen, wenn vom einreichenden Unternehmen im Abschnitt 1.9 des Sicherungsplanes 132.0118V10 bestätigt wurde, dass die Arbeiten dieses Unternehmens von ihm im Abschnitt 1 berücksichtigt wurden.

Einweisung des Nachunternehmens in die Abschnitte 1 bis 3 des Sicherungsplanes durch das Auftrag nehmende Bauunternehmen.

Auftrag nehmendes Unternehmen (Unternehmen, Adresse):

Das Nachunternehmen (Unternehmen, Adresse)

vertreten durch (Name)

wurde am (Datum)

durch (Name)

in die Abschnitte 1 bis 3 des Sicherungsplanes 132.0118V10 eingewiesen.

(Auftrag nehmendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.):

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Zustimmung durch das Nachunternehmen für die Arbeitsdurchführung

Nachunternehmen (Unternehmen, Adresse):

Die Angaben im Abschnitt 1 entsprechen meiner Gefährdungsbeurteilung und werden mit den dort angegebenen Geräten und Maschinen durchgeführt. Wir stimmen der Durchführung der Arbeiten mit den festgelegten Sicherungsmaßnahmen gemäß Abschnitt 2 und der Planung im Abschnitt 3 zu.

(Nachunternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.):

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Der Vordruck ist durch das den Sicherungsplan einreichende Unternehmen dem Sicherungsplan beizufügen. Eine Prüfung durch die BzS, dem Sicherungsunternehmen und der Sicherungsüberwachung ist nicht erforderlich.

Vordruck Anlage 1 zum Sicherungsplan 132.0118V10

Wahrnehmbarkeitsprobe bei der Sicherung mittels Warnsignalen

Vor Beginn der Arbeiten und nach einer Anpassung wurde eine Wahrnehmbarkeitsprobe gemäß § 5 (7) DGUV Vorschrift 78 durchgeführt

(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(Name der Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

Vordruck Anlage 2 zum Sicherungsplan 132.0118V10

Übergabe der Aufgaben der Sicherheitsaufsicht

Bei der Übergabe sind z.B. folgende Punkte zu beachten:

- Übergabe des Sicherungsplanes mit allen Anlagen
- Änderungen während der letzten Schicht wurden besprochen
- Besonderheiten wurden besprochen
- Zustand der Warnanlagen wurde besprochen

Abgebende Sicherheitsaufsicht (Name Druckbuchstaben)	Abgebende Sicherheitsaufsicht (Unterschrift)	Datum	Uhrzeit	Übernehmende Sicherheitsaufsicht (Name Druckbuchstaben)	Übernehmende Sicherheitsaufsicht (Unterschrift)

Vordruck Anlage 3 zum Sicherungsplan 132.0118V10

Einweisung der ausführenden Unternehmen in die Abschaltung von ATWS-Ketten

In diesem Abschnitt ist jede Ein- und Ausschaltung von ATWS-Ketten zu dokumentieren.

Eine Einweisung der Bauleitung innehabende Person / Arbeitsaufsicht führende Person gegen Unterschrift ist nur bei der Ausschaltung von ATWS-Ketten erforderlich. Werden ausgeschaltete ATWS-Ketten wieder eingeschaltet, sind die ausführenden Unternehmen zuvor darüber zu informieren und namentlich festzuhalten. Die Einschaltung muss dokumentiert werden, eine Unterschrift der ausführenden Unternehmen ist nicht erforderlich.

Die Bauleitung innehabende Person/Arbeitsaufsicht führende Person bestätigt mit ihrer Unterschrift, dass sie in die Abschaltung der aufgeführten ATWS-Ketten eingewiesen wurde und in diesen Bereichen keine Arbeiten durchführen darf. Außerdem wurde ihr bekannt gegeben, wie die Warnbereichsgrenzen gekennzeichnet sind.

Vor Beginn der Arbeiten in Bereichen ausgeschalteter ATWS-Ketten muss die Bauleitung innehabende Person / die Arbeitsaufsicht führende Person mit der Sicherheitsaufsicht die Einschaltung der notwendigen ATWS-Ketten abstimmen. Die Sicherheitsaufsicht bestätigt der Bauleitung innehabenden Person/die Arbeitsaufsicht führende Person die Einschaltung der beantragten ATWS-Ketten und dokumentiert den neuen Zustand in einer neuen Übersicht.

Datum: _____

Uhrzeit: _____

[illegible]

Einweisender (Einweisung nur erforderlich, wenn ATWS-Ketten ausgeschaltet werden):

.....

(OE/Sicherungsunternehmen,
Name Sicherungsaufsicht in Druckbuchstaben) (Datum) (Unterschrift)

Eingewiesene: (mit Unterschrift bei Ausschaltung / Telefonische Information bei Einschaltung)

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben) (Datum) (Unterschrift)

(QE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben) (Datum) (Unterschrift)

.....

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
--	---------	----------------

Änderung

lfd. Nr.

Datum: _____

Uhrzeit: _____

Bezeichnung der ATWS-Kette	von km	bis km	Zustand eingeschaltet	Zustand ausgeschaltet	Kennzeichnung der Warnbereichs-grenze

Einweisender (Einweisung nur erforderlich, wenn ATWS-Ketten ausgeschaltet werden):

(OE/Sicherungsunternehmen, Name Sicherheitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

Eingewiesene: (mit Unterschrift bei Ausschaltung / Telefonische Information bei Einschaltung)

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

Änderung
 lfd. Nr. _____

 Datum: _____

 Uhrzeit: _____

Bezeichnung der ATWS- Kette	von km	bis km	Zustand eingeschaltet	Zustand ausgeschaltet	Kennzeichnung der Warnbereichs- grenze

Einweisender (Einweisung nur erforderlich, wenn ATWS-Ketten ausgeschaltet werden):

(OE/Sicherungsunternehmen, Name Sicherungsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

Eingewiesene: (mit Unterschrift bei Ausschaltung / Telefonische Information bei Einschaltung)

(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

Vordruck Anlage 4 zum Sicherungsplan 132.0118V10

Liste der eingewiesenen Sicherungsaufsichten

[illegible]

Vordruck Anlage 5 zum Sicherungsplan 132.0118V10 (nur DB Fahrwegdienste GmbH)

Bestätigung durch DB Fahrwegdienste GmbH als Auftraggeber

Straße mit Hausnummer

Postleitzahl

Ort

Ansprechpartner (Tel.-Nr.)

Wir bestätigen, dass wir das Nachunternehmen in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse, in die Sicherungsmaßnahmen gemäß Abschnitt 2 sowie in die Sicherungsleistung gemäß den Vorgaben der Planung im Abschnitt 3 eingewiesen haben.

(DB Fahrwegdienste GmbH: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.):

(Datum)

.....
(Unterschrift)

Bestätigung durch das Nachunternehmen für die Sicherungsleistung

Ausführendes Unternehmen (Unternehmen, Adresse):

Name des Sicherungsunternehmens

Straße mit Hausnummer

Postleitzahl

Ort

Ansprechpartner (Tel.-Nr.)

Wir bestätigen, dass die Sicherungsleistung gemäß den Vorgaben der Planung im Abschnitt 3 durchgeführt wird und alle eingesetzten Sicherungsaufsichten in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse sowie in die Sicherungsmaßnahme unterwiesen wurden.

(Sicherungsunternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.):

(Datum)

.....
(Unterschrift)

