

Merkblatt zur Dienstanweisung Allgemeine Sicherungsanweisung zu Arbeiten im Bereich von Gleisen

Zweck dieser Anweisung

Die Bestimmungen dieser Dienstanweisung ergänzen und beschreiben die Vorgaben der BOStrab und ESBO, der betrieblichen Regelungen des SMS rnv und die Schutzziele, insbesondere der DGUV Vorschrift 73 und DGUV Vorschrift 77, für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH.

Diese Dienstanweisung beschreibt Verhalten, Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen

- ▶ des Bahnbetreibers,
- ▶ der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle,
- ▶ der ausführenden Unternehmen,
- ▶ der an den Sicherungsmaßnahmen Beteiligten und
- ▶ aller Beschäftigten.

Beschäftigte im Sinne dieser Dienstanweisung sind Mitarbeiter des Bahnbetreibers und solcher Unternehmen (Betriebsfremde Personen), welche im Bereich von Gleisen tätig werden und insbesondere auf Grundlage dieser Dienstanweisung über das Verhalten im Gleisbereich unterwiesen sind oder werden.

Sicherungsmaßnahmen - Allgemeine Regeln

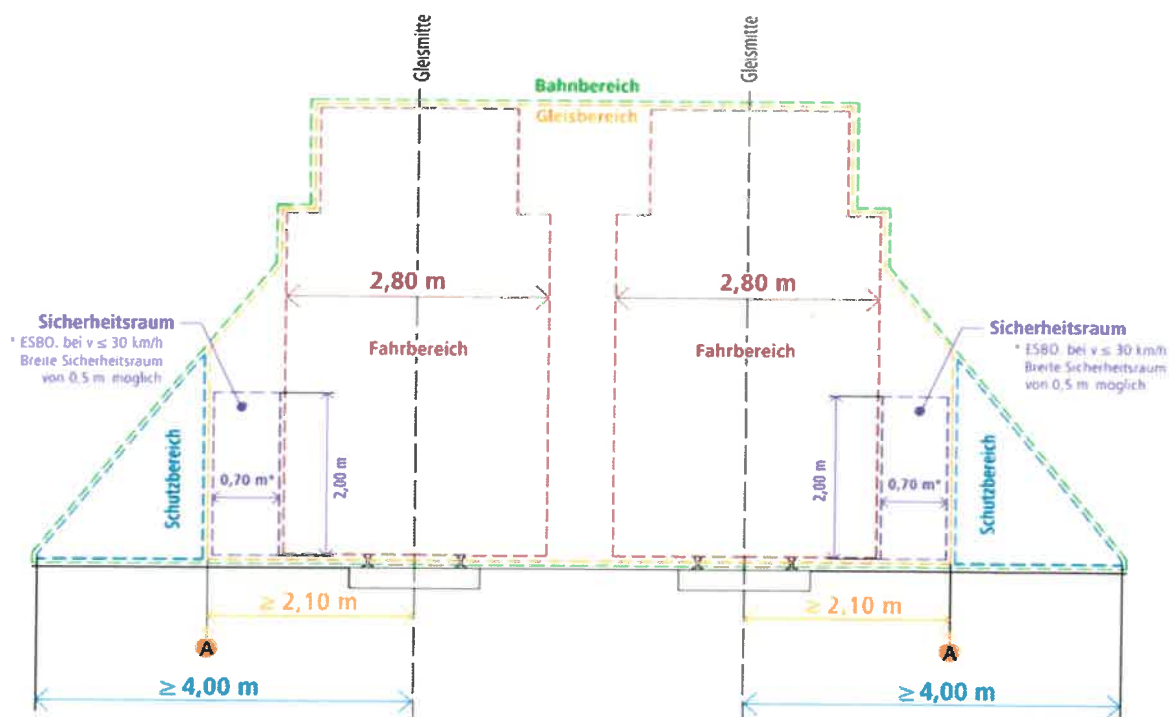
Mit den Arbeiten im Gleisbereich darf erst begonnen werden, wenn die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen getroffen sind und der Beginn der Arbeiten an die Betriebszentrale telefonisch bzw. über Funk angemeldet wurden. Nach Abschluss der Arbeiten ist die Betriebszentrale telefonisch auch hierüber zu informieren.

- ▶ Beschäftigte müssen Fahrzeugführer durch Nothaltsignal zum Halten auffordern, wenn ein Gleis nicht befahrbar ist oder nicht rechtzeitig geräumt werden kann
- ▶ Beschäftigte müssen im Gleis entgegen der üblichen Fahrtrichtung gehen
- ▶ Jeder, der eine Gefahr erkennt, ist verpflichtet weitere Personen umgehend zum Räumen des Gleisbereiches zu veranlassen
- ▶ Jeder, der sicherheitswidriges Verhalten bzw. Gefahren erkennt, hat dies der zuständigen Aufsichtsführenden Person bzw. Sicherungsaufsicht mitzuteilen
- ▶ Wird das Arbeitsgleis in beiden Richtungen befahren, muss die Sicherung der Arbeitsstelle nach beiden Richtungen erfolgen

Merkblatt zur Dienstanweisung Allgemeine Sicherungsanweisung zu Arbeiten im Bereich von Gleisen

Gefahrenbereiche bei Arbeiten im Bereich von Gleisen

- ▶ Der **Bahnbereich** umfasst den Gleis- sowie den Schutzbereich. Der Fahrbereich und die Sicherheitsräume sind Bestandteil des Gleisbereichs. Der Bahnbereich deckt den Stromabnehmer- sowie den Oberleitungs- bzw. Fahrleitungsrissbereich ab und ist in seiner seitlichen Ausdehnung auf mindestens 4,0 m von Gleisachse beschränkt.
- ▶ Der **Gleisbereich** umfasst den Teilbereich des Bahnbereichs bis zu den nächstliegenden Absperrungen. Der Gleisbereich ist in seiner seitlichen Ausdehnung als variable Größe zu verstehen, welche maßgeblich durch die Örtlichkeit und die auszuführende Tätigkeit bestimmt wird.
- ▶ Der **Fahrbereich** ist der von bewegten Schienenfahrzeugen max. in Anspruch genommene Raum.
- ▶ Der **Schutzbereich** umfasst den Teilbereich des Bahnbereichs, der nicht Bestandteil des Gleisbereichs ist.
- ▶ Der **Sicherheitsraum** ist der Bereich neben dem Fahrbereich, in den vor herannahenden Schienenfahrzeugen ausgewichen werden kann. Es ist zu beachten, dass Spiegel und fahrzeugseitige Spaltüberbrückungen über das Lichtraumprofil bzw. Fahrbereich hinausragen können.

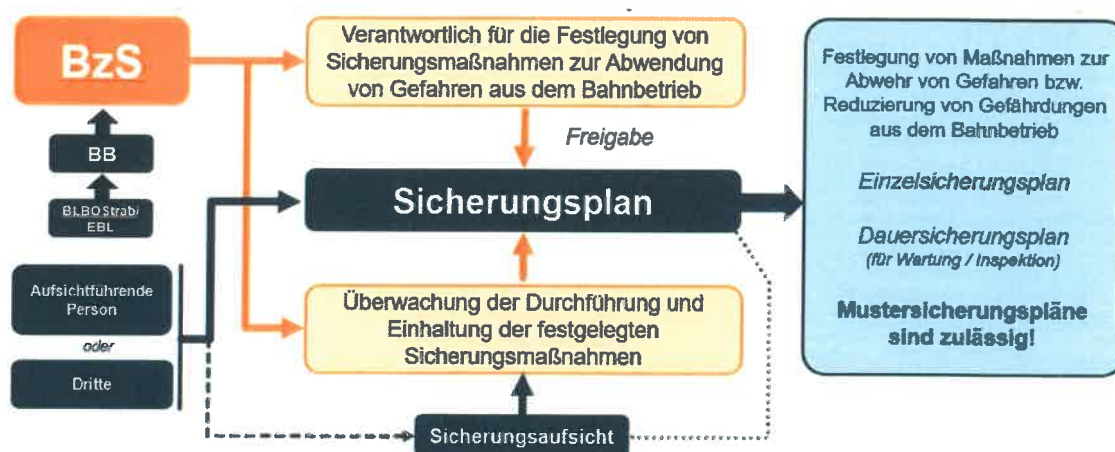


Merkblatt zur Dienstanweisung Allgemeine Sicherungsanweisung zu Arbeiten im Bereich von Gleisen

Einführung der für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS)

Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS) ist verantwortlich für die Festlegung von Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb. Sie überwacht die Durchführung und Einhaltung der festgelegten Sicherungsmaßnahmen. Sie bestätigt die Sicherungsaufsicht oder kann diese selbst wahrnehmen.

Die Aufgaben der BzS übernimmt das Betriebsleiterbüro im Auftrag des Betriebsleiters.



Anzeigepflicht von Arbeiten im Bereich von Gleisen

Führen betriebsfremde Personen, insbesondere Dritte, die nicht im Auftrag der rnv handeln, Arbeiten im Bereich von Gleisen aus, bei denen Personen in Gleisen oder in deren Nähe tätig werden oder die den sicheren Bahnbetrieb gefährden können, müssen sie mindestens 20 Werktage vor Aufnahme der Arbeiten die Zustimmung der rnv, einholen (siehe Kapitel 2.4.1).

- ✓ **Infrastrukturanfrage ist zu stellen**
(siehe <https://www.rnv-online.de/unternehmen/rhein-neckar-verkehr-gmbh-mv/infrastrukturanfragen/>)
- ✓ **Anzeige 20 Tage vor Baubeginn bei Arbeiten im Bahnbereich**
- ✓ **Antragsstellung bei BzS (inkl. Sicherungsplan gem. Anlage 2)**
Hinweis in Stellungnahme zur Infrastrukturanfrage
- ✓ **Festlegung der Sicherungsmaßnahmen durch BzS vor Beginn der Arbeiten**

Merkblatt zur Dienstanweisung

Allgemeine Sicherungsanweisung zu Arbeiten im Bereich von Gleisen

Sicherungsplan

Der Sicherungsplan besteht aus folgenden drei Teilen und ist in der Dienstanweisung unter Anlage 2 zu finden:

- ▶ Teil 1 Antrag des ausführenden Unternehmens
- ▶ Teil 2 Festgelegte Sicherungsmaßnahmen durch die BzS
- ▶ Teil 3 Planung und Durchführung der Sicherungsmaßnahmen

Mit den Arbeiten im Bereich von Gleisen darf erst begonnen werden, wenn die notwendigen Sicherungsmaßnahmen durch die BzS anhand der eingereichten Unterlagen festgelegt wurden.

Sicherungsaufsicht

Die Sicherungsaufsicht hat die Durchführung, insbesondere der eingerichteten Langsamfahrstelle, und die Wirksamkeit der festgelegten Sicherungsmaßnahmen mindestens durch hinreichend häufige Stichproben zu dokumentieren. Die Dokumentation (Anlage 2 Sicherungsplan, Teil 3) ist nach Beendigung der Maßnahme unaufgefordert gegenüber der BzS nachzuweisen (z. B. Kopie).

Der Nachweis zur Befähigung einer Sicherungsaufsicht hat entsprechend den Vorgaben der VDV-Mitteilung 6001 „Rahmenplan für die Ausbildung zur Sicherungsaufsicht für den Einsatz bei Bahnen nach BOStrab und Bahnen des regionalen Verkehrs (außer der DB AG)“ zu erfolgen.

Eine Sicherungsaufsicht mit einer Qualifikation nach Richtlinien der DB AG ist zugelassen.

Sicherungsposten

Der Sicherungsposten kann ein Mitarbeiter oder eine Aufsichtsführende Person der rnv oder eine andere beauftragte Person außerhalb der rnv sein.

Der Nachweis zur Befähigung zum Sicherungsposten hat entsprechend den Vorgaben der VDV-Schrift 610 „Ausbildung von Sicherungsposten für den Einsatz bei Bahnen nach BOStrab und Bahnen des regionalen Verkehrs (außer der DB AG)“ zu erfolgen. Ein Sicherungsposten mit einer Qualifikation nach Richtlinien der DB AG ist zugelassen.

**Allgemeine
Sicherungsanweisung zu
Arbeiten im
Bereich von Gleisen**

Geltungsbereich	alle Mitarbeiter und betriebsfremde Personen, die im Bahnbereich arbeiten		
Bereiche / Standorte	alle Standorte		
Strecke /Orte / Fahrzeuge / Anlagen	rnv-Gesamtnetz (BOStrab und ESBO)		
prozessorientierte Dokument-Bezeichnung:		Prozess-Nr.	

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
0. Definitionen und Abkürzungen	3
1. Zweck dieser Anweisung / Risiken	7
2. Regelung	8
2.1 Grundlagen	8
2.1.1 Bahnbereich	8
2.1.2 Gleisbereich	9
2.1.3 Fahrbereich	9
2.1.4 Sicherheitsraum	9
2.1.5 Schutzbereich	9
2.1.6 Gefahren	9
2.1.7 Ausweichmöglichkeiten	10
2.2 Sicherungsmaßnahmen	10
2.2.1 Allgemeine Regeln	10
2.2.2 Arbeiten im Schutzbereich	11
2.2.3 Nutzung von Kommunikations- und Endgeräten	11
2.2.4 Tauglichkeit, Dienstfähigkeit	11
2.2.5 Gleissperrung	11
2.2.6 Sicherung durch Geschwindigkeitsbeschränkung und Sicherungsposten	12
2.2.7 Sicherungsmaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum	13
2.2.8 Sicherungsmaßnahmen in Tunnelstrecken und Trogbauwerken	13
2.2.9 Einzelne, besonders unterwiesene Personen	13
2.2.9.1 Kategorie I: Arbeiten im Gleisbereich	13
2.2.9.2 Kategorie II: Besichtigungen und Begehungen (rnv)	13

2.2.10	Arbeiten in Kleingruppen	14
2.2.11	Bahnsteigpflegearbeiten	15
2.2.12	Betriebshöfe	16
2.2.13	Besichtigungen und Begehungen	16
2.2.14	Material- und Gerätelagerung	16
2.2.15	Frei- und Befahrbarkeitsmeldung	16
2.3	Fahrleitungsanlagen	16
2.3.1	Elektrische Ausrüstung von Fahrleitungsanlagen	16
2.3.2	Arbeiten an und in der Nähe von Fahrleitungsanlagen	17
2.4	Planung, Durchführung und Überwachung von Sicherungsmaßnahmen	18
2.4.1	Anzeigepflicht von Arbeiten im Gleisbereich - Allgemeine Regeln	18
2.4.2	Aufsichtsführende Person	19
2.4.3	Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS)	19
2.4.4	Sicherungsaufsicht	20
2.4.5	Sicherungsposten	20
2.4.6	Bahnübergangsposten (Büp)	21
2.4.7	Bereitschaftsdienst	21
3.	Schutzmaßnahmen / Wirksamkeitskontrolle (Prüfung und Messung)	21
3.1	Unterweisungen / Einweisung	21
3.2	Überwachung/ Wirksamkeitskontrolle	21
4	Verantwortlich für die Durchführung und für die Einhaltung	22
5	Erforderliche Dokumentation	22
6	Kriterien und Standards (externe und interne Anforderungen)	22

0. Definitionen und Abkürzungen

Bahnbetreiber im Sinne dieser Dienstanweisung ist die Rhein-Neckar-Verkehr-GmbH.

Bahnkörper nach BOStrab:

Straßenbündige Bahnkörper sind mit ihren Gleisen in Fahrbahnen oder Gehwegen eingebettet.

Besondere Bahnkörper liegen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch vom übrigen Verkehrsraum mindestens durch Bordsteine oder Hecken oder Baumreihen oder andere ortsfeste körperliche Hindernisse getrennt. Zum besonderen Bahnkörper gehören auch Bahnübergänge nach § 20 Absatz 1 Satz 3 BOStrab mit Vorrang für die Straßenbahn, wenn sie entsprechend § 20 Absatz 3 oder 4 BOStrab gesichert sind.

Unabhängige Bahnkörper befinden sich auf Grund ihrer Lage oder Bauart außerhalb des Verkehrsraums öffentlicher Straßen. Zum unabhängigen Bahnkörper gehören auch die Bahnübergänge nach § 20 Absatz 1 Satz 2 BOStrab.

Für Gleisanlagen im Bereich der Eisenbahnbetriebsanlagen gilt i.S.v. § 4 ESBO i.V.m. § 4 EBO.

Beschäftigte im Sinne dieser Dienstanweisung sind Mitarbeiter des Bahnbetreibers und solcher Unternehmen (Betriebsfremde Personen), welche im Bereich von Gleisen tätig werden und insbesondere auf Grundlage dieser Dienstanweisung über das Verhalten im Gleisbereich unterwiesen sind oder werden.

Betriebsfremde Personen im Sinne dieser Dienstanweisung sind alle Personen, die nicht beim Bahnbetreiber beschäftigt sind.

Betriebsanlagen und Bahnanlagen entsprechend den Begriffserklärungen gemäß §1 BOStrab und § 4 ESBO i.V.m. § 4 EBO.

Betriebsbedienstete sind Mitarbeiter der rnv, die als

- Betriebsbedienstete nach § 1 (6) BOStrab
- Betriebsbeamte nach § 47 ESBO
- Betriebspersonal nach § 7 BOKraft
- Sicherheitsprüfung-Beauftragte/-Fachkräfte die nach Sicherheitsprüfungs-Anerkennungsrichtlinie eigenverantwortlich sicherheitsrelevante Aufgaben durchführen bzw. freigeben dürfen und hierzu ernannt sind. Näheres ist in der DA Betriebsbediensteten-Kataster geregelt.

Dienstfähigkeit ist die körperliche und geistige Leistungsvoraussetzung des Beschäftigten, die einen vorschriftsmäßigen und sachgerechten Arbeitseinsatz gewährleistet.

Elektrofachkraft ist eine Person, die aufgrund ihrer fachlichen Ausbildung, Kenntnisse und Erfahrungen sowie Kenntnis der einschlägigen Normen die ihr übertragenen Arbeiten beurteilen und mögliche Gefahren erkennen kann.

(DIN VDE 1000-10 (VDE 1000-10):2021-06)

Elektrotechnisch unterwiesene Personen ist eine Person, die durch eine Elektrofachkraft über die ihr übertragenen Aufgaben und die möglichen Gefahren bei unsachgemäßem Verhalten unterrichtet und erforderlichenfalls angelernt sowie hinsichtlich der notwendigen Schutzeinrichtungen, persönlichen Schutzausrüstungen und Schutzmaßnahmen unterwiesen wurde
(DIN VDE 1000-10 (VDE 1000-10):2021-06)

Inhalt der Unterweisung ist anhand einer Gefährdungsbeurteilung zu ermitteln.

Ein **elektrotechnischer Laie** ist jede Person, die weder Elektrofachkraft noch elektrotechnisch unterwiesene Person ist (DIN VDE 0105-100:2015-10).

Die Tätigkeiten, die ein Laie grundsätzlich ausüben darf, sind anhand einer Gefährdungsbeurteilung (BetrSichV) zu ermitteln und festzulegen. Dabei ist auch die DGUV Vorschrift 3 DA heranzuziehen.

Die **Fahrleitungsanlage** ist die Gesamtheit der Betriebsmittel der elektrischen Energieversorgung von den Unterwerken bis hin zu den elektrischen Triebfahrzeugen, bestehend aus Oberleitungs- oder aus Stromschienenanlagen. Die elektrischen Grenzen der Fahrleitungsanlagen im Stromkreis bilden der Speisepunkt und die Kontaktstelle zum Stromabnehmer (DIN EN 50119 (VDE 0115-601)).

Zu diesen Betriebsmitteln zählen insbesondere Elemente der Fahrleitung, nicht an Spannung liegende Isolatoren mit Zubehör, Stützpunkte, Maste und deren Gründungen, Träger, Längs- und Quertragwerke, Gestänge, Spannvorrichtungen. Zur Fahrleitungsanlage gehören auch Speiseleitungen und andere Leitungen, soweit diese auf den Tragwerken der Fahrleitungsanlage geführt sind.

Falschfahrt im Sinne der BOStrab, ist eine Fahrt über ein Streckengleis entgegen der Regelfahrtrichtung. Im Bereich der Eisenbahn (ESBO) werden diese Fahrten als **Fahrten im Gegengleis** (Gegengleis- oder Gleiswechselbetrieb) bezeichnet.

Langsamfahrstelle ist ein durch Geschwindigkeitssignale gekennzeichnete Gleisabschnitt, in dem eine verminderte Geschwindigkeit gegenüber der örtlichen Regelgeschwindigkeit temporär vorgeschrieben ist.

Ein **Notfall** ist ein Ereignis (gefährliche oder meldepflichtige Unfälle und Ereignisse), das unverzüglich besondere Maßnahmen erfordert, die über die normale Störungsbearbeitung hinausgehen.

Räumzeit ist die Zeit, die benötigt wird, um den Fahrbereich einschließlich der Maschinen und Geräte ohne Hast zu räumen.

Ein **Schaltberechtigter** ist eine Elektrofachkraft mit Spezialkenntnissen, die ausreichend technische Kenntnisse und Erfahrungen besitzt zum Erkennen und Vermeiden von Gefahren durch Elektrizität und ist mit den Anlagen technisch und örtlich vertraut, hat Netzkenntnisse insb. hinsichtlich Stromflusswege, Spannungsebenen, und Lastkenntnisse und befähigt ist die Schaltheftungen vorzunehmen.

Sicherheit

Die Sicherheit des Verkehrssystems ist gegeben, wenn:

- a. die Vorschriften eingehalten werden, d.h. Betriebsanlagen und Fahrzeuge nach den Vorschriften / Anordnungen
 - BOStrab: der BOStrab, der TAB und der Genehmigungsbehörden, sowie den allgemein anerkannten Regeln der Technik
 - ESBO: dem AEG und den darauf aufbauenden Rechtsverordnungen und der LEA
 - BOKraft: den Vorgaben der StVO und StVZOgebaut, abgenommen und zugelassen sind, sowie durch hierfür qualifiziertes, berechtigtes/zugelassenes Personal betrieben und für die gesamte Dauer ihres Gebrauchs in betriebssicherem Zustand gehalten werden.
- b. der verkehrsübliche/genehmigte Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert (Nichtvorhandensein eines unzulässigen Schadensrisikos DIN EN 50126).

Beides (a. und b.) ist durch die rnv zu organisieren und unterstützt durch das SMS rnv nachweislich sicherzustellen.

Eine **Störung** (Betriebsstörung) ist eine Abweichung vom Regelbetrieb (Umleitung durch Störung, Veranstaltung, Unfall usw.). Eine größere Betriebsstörung beginnt in der Hauptverkehrszeit ab 15 Minuten und in der Schwachverkehrszeit ab 20 Minuten Stillstand.

Die **medizinische Tauglichkeit** ist die Erfüllung körperlicher und gesundheitlicher Voraussetzungen eines Menschen für bestimmte Tätigkeiten. Diese ist entsprechend der VDV-Schrift 714 nachzuweisen.

Überwachen

Die Aufgabendurchführung wird während der Durchführung beaufsichtigt, der Umfang und die Form sind vom Verantwortlichen / Delegierenden im Einzelfall festzulegen.

Überprüfen

Die Aufgabenerfüllung wird anhand des Ergebnisses der durchgeführten Aufgabe (z.B. durch eine Abnahme, Messung oder Funktionsprüfung) und / oder den Aufzeichnungen über die Aufgabendurchführung überprüft, der Umfang und die Form sind vom Verantwortlichen / Delegierenden im Einzelfall festzulegen.

Da man dem Ergebnis und den Aufzeichnungen nur bedingt ansieht, wie die Aufgabenerfüllung durchgeführt wurde und umgekehrt eine korrekte Aufgabendurchführung dennoch zu falschen Ergebnissen führen kann (Wirksamkeit von Vorgaben) ist ggf. sowohl eine Überwachung als auch eine Überprüfung vorzusehen.

Unternehmer/Unternehmen im Sinne dieser Dienstanweisung sind alle Fremdfirmen, die mit oder ohne Beauftragung der rnv Arbeiten im Bereich von Gleisen ausführen.

ASR	Technische Regeln für Arbeitsstätten
BOStrab	Verordnung über den Bau- und Betrieb der Straßenbahnen
BÜ	Bahnübergang
BuP	Besonders unterwiesene Person
Bz	Betriebszentrale der rnv
BzS	Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle
DA	Dienstanweisung
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V.
EBS	Elektronisches Betriebsmeldesystem
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
IKS	Internes Kontroll-System
OE	Organisationseinheit
RAB 30	Regeln zum Arbeitsschutz auf Baustellen 30: Geeigneter Koordinator
rnv	Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
RSA	Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (aktuell gültiger Stand)
Sipo	Sicherungsposten
SMS rnv	Sicherheitsmanagementsystem der rnv
SMS-VA	SMS-Verfahrensanleitung
SP	Sicherheitsprüfung

1. Zweck dieser Anweisung / Risiken

Die Bestimmungen dieser Dienstanweisung ergänzen und beschreiben die Vorgaben der BOStrab und ESBO, der betrieblichen Regelungen des SMS rnv und die Schutzziele, insbesondere der DGUV Vorschrift 73 und DGUV Vorschrift 77, für die Rhein-Neckar-Verkehr-GmbH.

Diese Dienstanweisung beschreibt Verhalten, Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen

- des Bahnbetreibers,
- der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle,
- der ausführenden Unternehmen,
- der an den Sicherungsmaßnahmen Beteiligten und
- aller Beschäftigten.

Ebenso ist diese Dienstanweisung Bestandteil aller notwendigen Unterweisungen und Einweisungen.

Ziel ist die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der im Bereich von Gleisen Beschäftigten zu verbessern und Unfälle vorzubeugen. Bei Einhaltung der Dienstanweisung werden Unfallrisiken minimiert.

Die Vorgaben aus den jeweils gültigen Versionen des Managementhandbuch Arbeitssicherheit und Umweltschutz sowie aus dem Fremdfirmenmanagement sind einzuhalten.

Im Folgenden sind einseitig geschlechtsbezogene Bezeichnungen verwendet, damit sind aber gleichermaßen männliche, weibliche sowie diverse Geschlechter gemeint und angesprochen.

2. Regelung

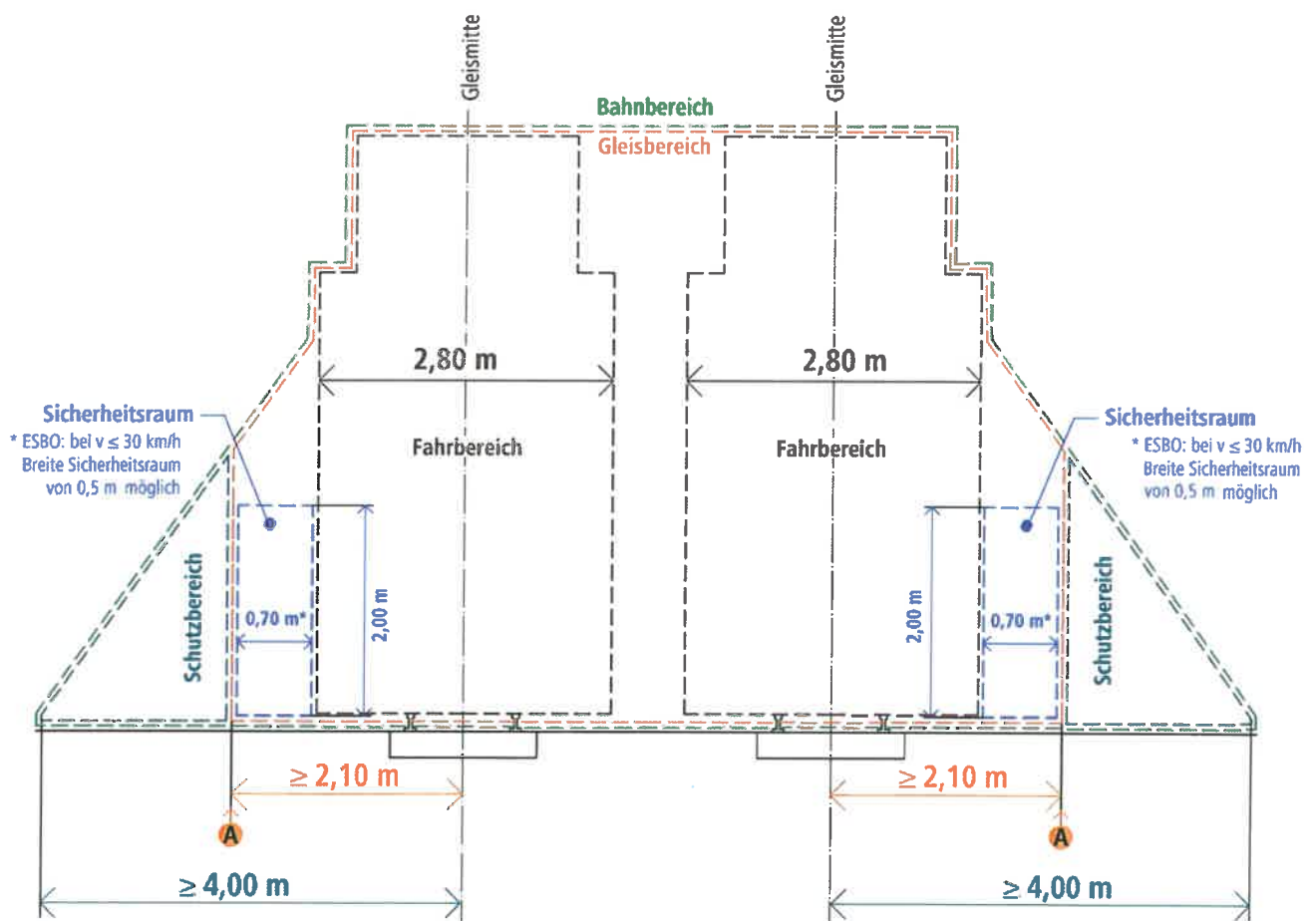
2.1 Grundlagen

2.1.1 Bahnbereich

Der Bahnbereich umfasst den Gleis- sowie den Schutzbereich. Der Fahrbereich und die Sicherheitsräume sind Bestandteil des Gleisbereichs.

Der Bahnbereich deckt den Stromabnehmer- sowie den Oberleitungs- bzw. Fahrleitungsgrissbereich ab und ist in seiner seitlichen Ausdehnung auf mindestens 4,0 m von Gleisachse beschränkt.

Die Skizze in Abbildung 1 erläutert den Bahnbereich bei der rnv.



Darstellung in der Geraden. Im Bogenbereich
sind die Bogenzuschläge zu berücksichtigen.

- A** Abspernung (Zaun, etc.)
Wenn keine Abspernung vorhanden:
→ Einschnitt: Böschungsoberkante
→ Damm: Böschungsunterkante

Abbildung 1: Bahnbereich mit Aufteilung in Teilbereichen (Gleisbereich -inkl. Fahrbereich und Sicherheitsraum- sowie Schutzbereich)

2.1.2 Gleisbereich

Der **Gleisbereich** umfasst den Teilbereich des Bahnbereichs bis zu den nächstliegenden Absperrungen (einschließlich) jenseits der Gleise (Zaun, Mauer, etc.). Wenn keine Absperrungen vorhanden sind, umfasst der Gleisbereich den Raum bis zur Böschungsunterkante beim Bahndamm und bis zur Böschungsoberkante beim Einschnitt. In allen Fällen umfasst der Gleisbereich mindestens 2,10 m zzgl. Bogenzuschläge (gemäß der Anlagen 1.2 und 2 der rnv-Ril 1.1.101) zur jeweiligen nächstliegenden Gleisachse.

Der Gleisbereich ist in seiner seitlichen Ausdehnung als variable Größe zu verstehen, welche maßgeblich durch die Örtlichkeit und die auszuführende Tätigkeit bestimmt wird.

2.1.3 Fahrbereich

Der **Fahrbereich** ist der von bewegten Schienenfahrzeugen max. in Anspruch genommene Raum. Der einseitige Fahrbereich ist auf Grundlage der jeweils gültigen Version aus der Technischen Richtlinie Lichtraum, Hüllkurve und feste Einbauten (rnv-Ril 1.1.101 LRP NA) einheitlich für das gesamte Netz der rnv festgelegt (Umgrenzung des lichten Raumes). Es ist zu beachten, dass der Fahrbereich 0,14 m bei geradem Gleis in den Bahnsteig hineinragt. Im Bogenbereich sind die Bogenzuschläge gemäß der Anlagen 1.2 und 2 der rnv-Ril 1.1.101 zu beachten (Hüllkurve B).

2.1.4 Sicherheitsraum

Der **Sicherheitsraum** ist der Bereich neben dem Fahrbereich, in den vor herannahenden Schienenfahrzeugen ausgewichen werden kann.

Entsprechend den Definitionen zeigt die Darstellung in Abbildung 1 die Anordnung der mindestens notwendigen Sicherheitsräume. Es ist zu beachten, dass Spiegel und fahrzeugseitige Spaltüberbrückungen gemäß § 34 BOStrab und § 22 ESBO über das Lichtraumprofil bzw. Fahrbereich gem. 2.1.3 hinausragen können.

2.1.5 Schutzbereich

Der **Schutzbereich** umfasst den Teilbereich des Bahnbereichs, der nicht Bestandteil des Gleisbereichs ist.

2.1.6 Gefahren

Gefahren aus dem Bahnbetrieb sind Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen oder von Betriebsanlagen ausgehen.

Gefahren aus der Fahrleitungsanlage sind Gefahren, die durch spannungsführende Teile oder der Fahrleitungsanlage selbst verursacht werden können.

Gefahren aus der Arbeitsumgebung sind z.B. Gefahren durch den begleitenden Individualverkehr. Hier sind gesonderte Sicherungsmaßnahmen nach RSA für den Straßenverkehr und nach ASR A5.2 für die Arbeitsstelle zu treffen.

2.1.7 Ausweichmöglichkeiten

Ausweichmöglichkeiten sind außer dem Sicherheitsraum z.B. auch provisorisch gesperrte Fahrbahnflächen öffentlicher Straßen, Nischen, Öffnungen in Geländern und Gleisen, auf denen Fahrzeugbewegungen von schienengebundenen Fahrzeugen ausgeschlossen sind.

2.2 Sicherungsmaßnahmen

2.2.1 Allgemeine Regeln

Allgemeines Verhalten im Gleisbereich

Mit den Arbeiten im Gleisbereich darf erst begonnen werden, wenn die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen getroffen sind und der Beginn der Arbeiten an die Betriebszentrale telefonisch bzw. über Funk angemeldet wurden. Nach Abschluss der Arbeiten ist die Betriebszentrale telefonisch auch hierüber zu informieren. (siehe Anlage 1: Telefonliste Betriebszentrale)

Beschäftigte müssen:

- Fahrzeugführer durch Nothaltsignal zum Halten auffordern, wenn ein Gleis nicht befahrbar ist oder nicht rechtzeitig geräumt werden kann
- im Gleis entgegen der üblichen Fahrtrichtung gehen
- Jeder, der eine Gefahr erkennt, ist verpflichtet weitere Personen umgehend zum Räumen des Gleisbereiches zu veranlassen
- Jeder, der sicherheitswidriges Verhalten bzw. Gefahren erkennt, hat dies der zuständigen Aufsichtsführenden Person bzw. Sicherheitsaufsicht mitzuteilen
- Wird das Arbeitsgleis in beiden Richtungen befahren, muss die Sicherung der Arbeitsstelle nach beiden Richtungen erfolgen

Um eine unnötige Behinderung des Fahrbetriebs zu vermeiden, müssen Sperreinrichtungen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen bei längeren Arbeitsunterbrechungen (Pausen, Wochenenden) abgedeckt oder entfernt werden, sofern es der Zustand der Arbeitsstelle zulässt und über die schriftlichen Anweisungen an die Betriebsbediensteten (Betra, FdA, Beka, Info, etc.) festgelegt wurde.

Maßnahmenbezogene vorübergehende Signalisierungen müssen klar ersichtlich und zuordnungsbar aufgestellt sein. Widersprüchliche Regelsignalisierungen im Bereich der Maßnahme sind während derer Ausführung entsprechend den jeweiligen schriftlichen Anweisungen an die Betriebsbediensteten (Betra, FdA, Beka, Info, etc.) abzudecken oder auszukreuzen. Betriebsbedienstete oder beauftragte Personen setzen die Beschilderung gemäß Sicherungsplan (Anlage 2) und dem Auftrag des Maßnahmenverantwortlichen bzw. der Aufsichtsführenden Person um.

Bei Sicherungsmaßnahmen in Kombination mit einer Langsamfahrstelle ist in der Regel die vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 10 km/h bis max. 30 km/h zu wählen. Jede Maßnahme ist gesondert zu bewerten und bei Bedarf im Rahmen des Sicherungsplans in einer gesonderten Gefahrenanalyse zur Festlegung der Geschwindigkeit zu betrachten.

Bei Langsamfahrstellen von 10 km/h ist zu prüfen, ob Bahnübergängen betroffen sind (Grundstellerzeit bzw. Annäherungszeit). In die Prüfung ist die zuständige Fachabteilung einzubeziehen.

An beweglichen Teilen von elektrisch betriebenen Weichen darf nur im abgeschalteten Zustand gearbeitet werden. Ausgenommen sind Tätigkeiten der Weichenreinigung bei denen ein hineingreifen in die Weiche ausgeschlossen ist.

Arbeiten in der nächtlichen Betriebsruhe gelten als Gleissperrungen.

Die Vorgehensweise zur Anmeldung von Arbeiten im Gleisbereich wird in der VA-SMS/2017-001 geregelt.

Die Vorgaben dieser SMS-VA sind anzuwenden und einzuhalten.

2.2.2 Arbeiten im Schutzbereich

Arbeiten im Schutzbereich sind im Sinne dieser Dienstanweisung nur relevant in folgenden Fällen:

1. Die Absperrung zwischen Gleis- und Schutzbereich vorübergehend zurückgebaut werden muss.
2. Die Arbeiten den Gleisbereich tangieren können (bspw. Einsatz eines Baggers).
3. Wenn die Gefahr besteht, dass die Fahrleitung gerissen wird.

In diesen Fällen sind Arbeiten im Schutzbereich als Arbeiten im Gleisbereich zu betrachten, insbesondere hinsichtlich der Erstellung eines Sicherungsplans.

Eine Anzeigepflicht gegenüber der rnv über Arbeiten ausschließlich im Schutzbereich, bzw. im Bahnbereich wird unter 2.4.1 – Anzeigepflicht von Arbeiten im Bereich von Gleisen geregelt.

2.2.3 Nutzung von Kommunikations- und Endgeräten

Beschäftigte, die Arbeiten im Gleisbereich ausführen, dürfen mobile Kommunikations- und Endgeräte nur zur Erfüllung ihrer Tätigkeiten nutzen und die Nutzung ist auf notwendige Arbeiten zu reduzieren, z. B. bei digitaler Instandhaltung.

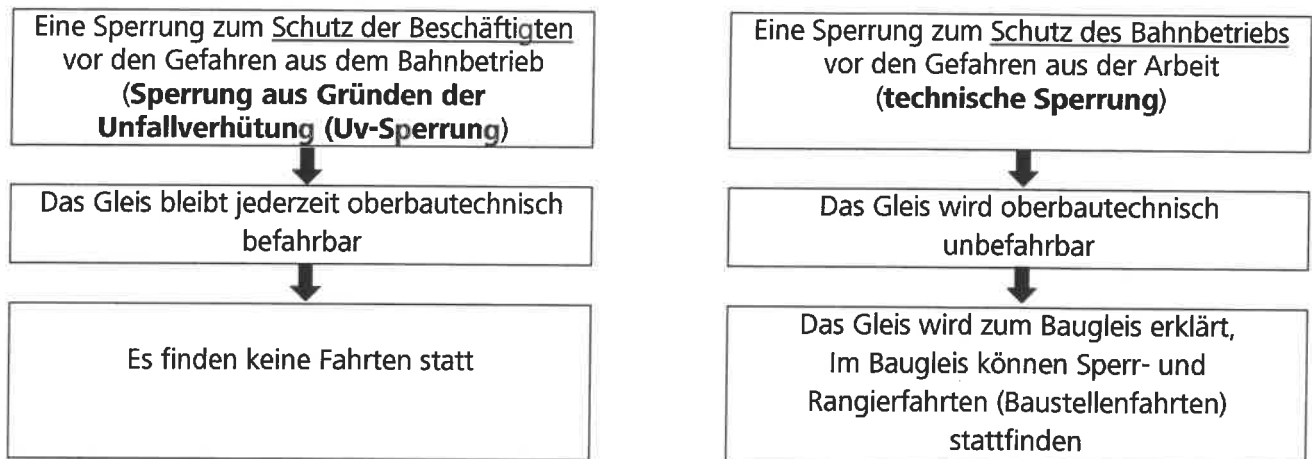
Beispiel: Die Eingabe von Daten im Fahrbereich zulässig, aber die Kontrolle, Weitergabe oder Auswertung der eingegebenen Daten ist im Fahrbereich unzulässig, sondern hat im Sicherheitsraum oder außerhalb des Gleisbereiches zu erfolgen.

2.2.4 Tauglichkeit, Dienstfähigkeit

Beauftragte Unternehmen, vertreten durch ihre Verantwortlichen, haben die erforderliche Tauglichkeit, Eignung und Arbeitsfähigkeit für ihre Beschäftigten auf Verlangen der rnv nachzuweisen.

2.2.5 Gleissperrung

Eine Gleissperrung kann aus zwei Gründen notwendig werden:



Ein gesperrtes Gleis ist vor Ort mit Sh2 (Schutzhalt) zu signalisieren. Die Sh2-Tafel ist mindestens im Bremswegabstand vor dem Arbeitsbereich aufzustellen.

Ein **Nachbargleis** ist ein Gleis neben dem gesperrten Gleis, wenn zwischen dem Fahrbereich des gesperrten Gleises und dem Fahrbereich des genannten Nachbargleises ein Sicherheitsraum von 0,7 m nicht vorhanden ist.

Bei Arbeiten in einem gesperrten Gleis darf ohne Sicherungsposten gearbeitet werden, wenn aufgrund der örtlichen und technischen Bedingungen sichergestellt ist, dass

- keine Sperr- und/oder Rangierfahrten zugelassen sind
- der komplette Arbeitsbereich für Regelfahrten zur Personenbeförderung gesperrt ist (zweigleisiger Abschnitt)
- sich keine Beschäftigten im Fahrbereich der betrieblich genutzten bzw. der nicht gesperrten Nachbargleise befinden oder in diesen unbeabsichtigt hineingelangen sowie keine Geräte, Gegenstände oder Arbeitsmaschinen in den Fahrbereich dieser Gleise hineinragen können. Bei Arbeiten in einem gesperrten Streckengleis sind Gefährdungen durch und für das Nachbargleis zu ermitteln und geeignete Sicherungsmaßnahmen (feste Absperrung z.B. Zäune, Geländer, etc.) zu ergreifen.

Treffen diese aufgeführten Punkte zu, so sind schienengebundene Baustellenverkehre, die nur vollständig innerhalb des gesperrten Arbeitsgleises durch Zweigegefahrzeuge stattfinden, keine Rangierfahrten im Sinne dieser DA. Die Sicherung gegen Gefahren aus diesen Baustellenfahrten obliegt alleinig dem ausführenden Unternehmen. Baustellenfahrten sind mit bis max. 20 km/h zulässig.

Trifft bereits eine der aufgeführten Punkte nicht zu, ist eine Ausführung ohne weitere Sicherungsmaßnahmen nicht zulässig.

2.2.6 Sicherung durch Geschwindigkeitsbeschränkung und Sicherungsposten

Um das Gleis nach einer Warnung zeitgerecht räumen zu können, müssen aufgrund der hohen Gefährdung folgende Bedingungen eingehalten werden:

- Im Bereich der Arbeitsstelle ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet und eingerichtet.
- Die örtlich zulässige Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt max. 30km/h

Bei Arbeiten, die nicht hauptsächlich oder vollständig im Fahrbereich des Arbeitsgleises ausgeführt werden, ist auf dem Nachbar- oder Gegengleis ebenso eine vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkung einzurichten. Die notwendige Geschwindigkeitsbeschränkung im Gegen- oder Nachbargleis legt die BzS im Sicherungsplan (Anlage 2) fest. Im Nachbargleis ist in der Regel die örtlich zulässige Geschwindigkeit des Arbeitsgleises zu wählen.

Abstandstabelle der aufzustellenden Signaltafeln einer Geschwindigkeitsreduzierung mit Mindestmaßen siehe Anlage 3.

2.2.7 Sicherungsmaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum

Bei Eingriffen in den öffentlichen Straßenverkehr können unter Umständen zusätzlich zu den hier geregelten Sicherungsmaßnahmen verkehrsrechtliche Anordnungen notwendig werden. Diese sind in Abstimmung mit der Aufsichtsführenden Person herbeizuführen.

2.2.8 Sicherungsmaßnahmen in Tunnelstrecken und Trogbauwerken

Vor Betreten eines Tunnelabschnittes ist die Betriebszentrale wie folgt zu informieren:

- Name, Dienststelle bzw. Firma der Einzelperson bzw. der Aufsicht
- Anfang und Ende des zu begehenden Tunnelabschnittes
- Das Verlassen des Tunnelabschnittes ist der Betriebszentrale unter Angabe von Namen und Dienststelle bzw. Firma zu melden

Nach Anmeldung bei der Betriebszentrale ist die Tunnelbeleuchtung einzuschalten. Eine eingeschaltete Tunnelbeleuchtung ist für den Fahrdienst ein Hinweis, dass sich Personen im Tunnel aufhalten. Deshalb soll die Tunnelbeleuchtung nur in den Abschnitten eingeschaltet sein, in denen sich Personen tatsächlich aufhalten.

Eine eingeschaltete Tunnelbeleuchtung im Bereich Ludwigshafen bedingt zwangsläufig eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 20km/h. Darüber hinaus ist am Tunneleingang zu pfeifen. Für den Bereich Mannheim gelten diese beiden Bestimmungen nicht. Es ist hier grundsätzlich mit Zugvorbeifahrten mit zulässiger Streckengeschwindigkeit zu rechnen.

2.2.9 Einzelne, besonders unterwiesene Personen

Einzelne, besonders unterwiesene Personen sind Mitarbeiter des Bahnbetreibers mit besonderen Kenntnissen ihrer spezifischen tätigkeitsbezogenen Funktionen und aller wesentlichen Informationen über den Betrieb. Sie unterliegen besonderen Arbeits- und Sicherheitsbedingungen.

2.2.9.1 Kategorie I: Arbeiten im Gleisbereich

Gilt für Mitarbeiter des Bahnbetreibers, die Arbeiten im Gleisbereich durchführen, die über die Besichtigung und Begehung der Betriebsanlagen hinausgehen.

Zusätzlich zu den grundsätzlichen Voraussetzungen und den besonderen Bedingungen (siehe 2.2.1) gilt:

- müssen Betriebsbedienstete sein
- die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse müssen Alleinarbeit zulassen

- die Sicherungsmaßnahmen müssen auf die örtlichen Bedingungen wie z. B. die Witterungsbedingungen, Sichtverhältnisse oder die eigentl. Arbeit abgestimmt sein
- die Person als Sicherungsposten oder Sicherungsaufsicht ausgebildet ist

Schreib- und Dokumentationstätigkeiten sind außerhalb des Gefahrenbereichs auszuführen.

Beschäftigte, die im Fahrbereich gehen müssen, haben in mehrgleisigen Anlagen entgegen der üblichen Fahrtrichtung zu gehen. Dabei ist Augenkontakt zum Fahrer der herannahenden Fahrt zu suchen und durch Handzeichen „gesehen“ zu signalisieren.

Halten sich mehrere Einzelne, besonders unterwiesene Personen mit unterschiedlichen Aufgaben am gleichen Ort auf, so gilt die Regelung für Arbeiten in Kleingruppen. Der Organisator ist für die Einhaltung verantwortlich.

2.2.9.2 Kategorie II: Besichtigungen und Begehungen (rnv)

Gilt für Mitarbeiter des Bahnbetreibers, die im Gleisbereich ausschließlich Besichtigungen und Ortstermine der Betriebsanlagen durchführen.

Zusätzlich zu den grundsätzlichen Voraussetzungen und den besonderen Bedingungen gilt:

- die Tauglichkeit muss analog Betriebsbedienstete nachgewiesen werden
- die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse müssen Alleinarbeit zulassen
- die Sicherungsmaßnahmen müssen auf die örtlichen Bedingungen wie z. B. die Witterungsbedingungen, Sichtverhältnisse oder die eigentl. Arbeit abgestimmt sein
- die Person muss im Rahmen der Unterweisung zum sicheren Arbeiten im Gleisbereich die wesentlichen betrieblichen Inhalte einer Grundausbildung zum Sicherungsposten übermittelt bekommen haben
- die Person muss Kenntnis über die Örtlichkeit haben oder sich aneignen
- die Arbeiten im Fahrbereich dürfen nur punktuell und von kürzest möglicher Dauer sein und sind auf den minimalen Umfang zu beschränken.

2.2.10 Arbeiten in Kleingruppen

Zusätzlich zu den grundsätzlichen Voraussetzungen und den besonderen Bedingungen gilt:

- max. 3 Beschäftigte der rnv und davon muss mindestens eine besonders unterwiesene Person (siehe Kapitel 2.2.8.1) anwesend sein, welche die Sicherungsaufgabe übernimmt
- die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse diese Sicherungsart zulassen
- die Umgebungsbedingungen (z. B. Witterungsverhältnisse) diese Sicherungsart zulassen,
- die auszuführenden Tätigkeiten kurzfristige Arbeiten von geringem Umfang sind, d.h. mit einer voraussichtlichen Dauer von bis zu max. 4 Stunden pro Arbeitsort
- evtl. ist eine Langsamfahrstelle einzurichten

Beschäftigte, die sich im Fahrbereich bewegen, haben in mehrgleisigen Anlagen entgegen der üblichen Fahrtrichtung zu gehen. Dabei ist Augenkontakt zum Fahrer der herannahenden Fahrt zu suchen und durch Handzeichen „gesehen“ zu signalisieren.

Eine Aufteilung von Arbeiten größeren Umfanges (mehrere Tätigkeiten in verschiedenen Gewerken, bspw. gleichzeitig Wartung eines Signals und Instandsetzung einer Weiche) in mehrere kleine Arbeitspakete, die als kurzfristige Arbeiten geringen Umfanges ausgeführt werden sollen, ist nicht zulässig.

Bei Tätigkeiten mit der Sicherungsmaßnahme Arbeiten in Kleingruppen ist die Sicherungsmaßnahme und der mit den Sicherungsaufgaben betraute Mitarbeiter in geeigneter Weise zu dokumentieren.

Auszubildende dürfen bei Arbeiten innerhalb einer Kleingruppe nur unter nachfolgenden Bedingungen eingesetzt werden:

- Das Mitwirken des Auszubildenden in der Kleingruppe muss für das Erreichen des Ausbildungsziels erforderlich sein
- Ab dem zweiten Ausbildungsjahr und je nach persönlicher Eignung des Auszubildenden kann mit dem Einsatz in einer drei Mitarbeiter umfassenden Kleingruppe (zwei Einzelne, besonders unterwiesene Personen und ein Auszubildender) begonnen werden. Dabei übernimmt einer der Einzelnen, besonders unterwiesenen Personen die Sicherung der Arbeitsgruppe. Auszubildende dürfen zu keiner Zeit mit der Absicherung der Kleingruppe betraut werden
- Das Vermitteln von Orts- und Streckenkenntnissen sowie die Unterweisung über die Gefahren aus dem Bahnbetrieb erfolgen außerhalb der Tätigkeit in der Kleingruppe – unabhängig von erfolgten Einweisungen an der Arbeitsstelle – und ist in regelmäßigen Abständen zu wiederholen, bei minderjährigen Personen mindestens halbjährlich

2.2.11 Bahnsteigpflegearbeiten

Bahnsteigpflegearbeiten umfassen Winterdienst, Beseitigung von unerwünschtem Aufwuchs und Reinigung der Verkehrsflächen von Bahnsteigen und der vorhandenen Haltestellenausstattung (z.B. Fahrgastunterstand, Spritzschutz, Fahrscheinautomat, DFI light Batterietausch). Instandsetzungsarbeiten auf dem Haltestellenbereich (z.B. Pflasterregulierung, Austausch Fahrgastunterstand) sind nicht als Bahnsteigpflegearbeiten zu betrachten.

Folgende Schutzmaßnahmen und Verhaltensregeln zur Sicherung sind zusätzlich einzuhalten:

- Arbeitsrichtung an der Bahnsteigkante im Fahrbereich immer entgegen der Fahrtrichtung wählen
- Gleise sind nur über die zulässigen Überwege zu überqueren
- Hindernisse beseitigen und keine Stolperstellen schaffen
- die Arbeitsweise dem laufendem Kundenbetrieb/ Fahrgastwechsel anpassen

Bei Arbeiten mit kraftbetriebenen Maschinen ist eine telefonische Anmeldung (gemäß VA-SMS/2017-001) bei der Betriebszentrale durchzuführen. In der Regel sollten entlang der Bahnsteigkante nur handgeführte Arbeitsmittel eingesetzt werden.

Werden Winterdienstarbeiten direkt im Gleis, insbesondere auf Reisendenübergängen, auf Behelfsbahnsteigen, an Weichen oder auf Betriebswegen ausgeführt, sind weitere geeignete Sicherungsmaßnahmen festzulegen und umzusetzen.

Tätigkeiten, die unter Beachtung der DGUV-Vorschriften 23 DA und 24 ausgeführt werden, obliegen deren Vorgaben und sind von den oben aufgeführten Schutzmaßnahmen entsprechend ausgenommen.

2.2.12 Betriebshöfe

Wartungs- sowie Reinigungsarbeiten an Fahrzeugen sowie Arbeiten zur Erledigung von betrieblichen Aufgaben (Verkehrsunternehmen und EVU) im Bereich von Betriebshöfen sind von dieser Dienstanweisung ausgenommen und werden gesondert geregelt. Werkstattbereiche sind ebenso von dieser Dienstanweisung ausgenommen.

2.2.13 Besichtigungen und Begehungen

Begehungen des Fahrbereiches müssen bei der Betriebszentrale an- und abgemeldet werden. Begehungen der Gleise durch Gruppen dürfen nur unter Aufsicht eines mindestens nach Kapitel 2.2.8.2 (Kategorie II) unterwiesenen Mitarbeiters durchgeführt werden. Diese Person ist verantwortlich für die Einhaltung dieser Dienstanweisung. Gruppen müssen auf Ruf- und Sichtweite zusammenbleiben und leicht überschaubar sein. Erläuterungen sollen nur an Orten gegeben werden, an denen eine Gefährdung durch bewegte Schienenfahrzeuge ausgeschlossen ist. Für die Anmeldung gelten die Regelungen der VA-SMS/2017-001 in der aktuellen Version.

2.2.14 Material- und Gerätelagerung

Die Vorgaben in jeweils gültiger Version der Technische Richtlinie Lichtraum, Hüllkurve und feste Einbauten (rnv-Ril 1.1.101 LRP NA) sind anzuwenden.

Eine Material- und Gerätelagerung sollte grundsätzlich außerhalb von Sicherheitsräumen geplant werden. Ausnahmen sind zulässig, müssen aber in der Örtlichkeit in Zusammenarbeit der Aufsichtsführenden Person und der Sicherungsaufsicht festgelegt werden. Diese gemeinsame Festlegung ist in der Anlage 2 Sicherheitsplan, Teil 3 Planung und Durchführung der Sicherungsmaßnahmen zu dokumentieren.

Die notwendigen Genehmigungen hierfür sind durch den ausführenden Unternehmer beizuholen.

2.2.15 Frei- und Befahrbarkeitsmeldung

Mit Abschluss von Tätigkeiten aufgrund von Neubau-, Erneuerungs-, Notfall- und Instandsetzungsmaßnahmen, die sicherheitsrelevante Bauteile und Komponenten, insbesondere des Fahrweges, der Stellwerke, der Zugsicherungsanlagen oder die Fahrleitung betreffen, sind die betroffenen Streckenabschnitte gemäß DA Inbetriebnahme freizugeben, der Betriebszentrale zu melden und diese Freigabe zu dokumentieren.

Die Vorgaben aus der jeweils gültigen Version von Anweisungen zur Inbetriebnahme von Anlagen sind zu beachten und einzuhalten.

2.3 Fahrleitungsanlagen

2.3.1 Elektrische Ausrüstung von Fahrleitungsanlagen

Alle aktiven Teile von elektrischen Anlagen sind als spannungsführend zu betrachten, solange nicht einwandfrei festgestellt wird, dass sie spannungsfrei und geerdet sind.

Bei Arbeiten an elektrischen Anlagen ist grundsätzlich zu beachten:

a) die in der DIN VDE 0105-100 „Betrieb von elektrischen Anlagen“ genannten fünf Sicherheitsregeln:

- Freischalten
- gegen Wiedereinschalten sichern

- Spannungsfreiheit feststellen
- Erden und Kurzschließen, bei Fahrleitungsarbeiten an beiden Seiten des Arbeitsbereiches*
- benachbarte unter Spannung stehende Teile abdecken/absperren

oder

b) Einhalten der DIN VDE 0105-103 „Betrieb von elektrischen Anlagen; Zusatzfestlegungen für Bahnen“ genannten Schutzabständen.

Die ausgeschalteten Fahrleitungsabschnitte sind mit dem Rückleiter (Schiene) zu verbinden. Diese Verbindung muss von der jeweiligen Arbeitsstelle aus sichtbar bzw. zulässig wirksam hergestellt werden (z.B. Erdungsgarnitur).

Arbeiten an Fahrleitungsanlagen dürfen grundsätzlich nur durch für diese Tätigkeit unterwiesene Personen oder unter deren Aufsicht ausgeführt werden.

Schäden an der elektrischen Ausrüstung von Anlagen, Schienenbahnen und Fahrzeugen sind unverzüglich zu melden. Dies gilt auch für zu weit durchhängende Fahrdrähte und Abspannungen. Bei Gefahr sind Schienenbahnen und Fahrzeuge sofort anzuhalten.

Nur vom Bahnbetreiber bestimmte Personen ist es gestattet, an elektrischen Anlagen tätig zu werden und abgeschlossene elektrische Betriebsstätten zu betreten. Diese müssen nach Verlassen wieder verschlossen werden.

Bei Arbeiten an der Fahrleitung sind nur die zugelassenen und entsprechend isolierte Arbeitsmittel und Fahrzeuge einzusetzen.

Die durchgehende elektrische Verbindung der als Rückleitung dienenden Fahrschiene und Rückleitungskabel darf nicht unterbrochen werden.

2.3.2 Arbeiten an und in der Nähe von Fahrleitungsanlagen

Die Oberleitung der rnv steht grundsätzlich ständig unter einer Spannung von 750 V Gleichstrom.

Schalthandlungen an Fahrleitungsanlagen dürfen durch Betriebsfremde nur nach vorheriger Einweisung durch einen Schaltberechtigten der rnv durchgeführt werden. Die Einweisung ist zu dokumentieren und die Betriebszentrale ist zu informieren.

Arbeiten in der Nähe von stromführenden Fahrleitungsanlagen dürfen grundsätzlich nur von den unterwiesenen Elektrofachkräften oder unter deren Aufsicht durchgeführt werden.

Auf besondere Sicherheitsvorkehrungen darf verzichtet werden, wenn die Arbeiten außerhalb eines 1,00 m-Umkreises von spannungsführenden Teilen stattfinden und durch geeignete Maßnahmen sichergestellt ist, dass der Sicherheitsabstand nicht unterschritten, bzw. überbrückt werden kann. Der Abstand darf auch nicht durch den Handbereich (direkter Abstand), elektrisch leitende Materialien oder Werkzeuge (indirekter Abstand) unterschritten werden.

Vor Beginn, sowie während der Arbeiten muss die Aufsichtsführende Person (grundsätzlich die unterwiesene Elektrofachkraft) dafür sorgen, dass alle einschlägigen Anforderungen, Vorschriften und Anweisungen eingehalten werden. Die unterwiesene Elektrofachkraft muss alle an der Arbeit beteiligten Personen über alle vorhersehbaren Gefahren unterrichten, die für diese nicht ohne weiteres erkennbar sind.

Werden mehrere Arbeitsgruppen für die Arbeiten an elektrischen Anlagen eingesetzt, so sind die Arbeiten bei Bedarf durch die unterwiesenen Elektrofachkräfte zu koordinieren.

An spannungsführenden bzw. in der Nähe von spannungsführenden Teilen der Fahrleitungsanlage darf nur gearbeitet werden, wenn zwingende Gründe vorliegen.

Beim Einsatz von Baumaschinen (Kräne, Bagger, Hubgeräte etc.) kann der Bahnbetreiber die Anwendung von technischen Mitteln zur Höhen- bzw. Drehwegbegrenzung anordnen.

Ist kein Schutz gegen direktes Berühren möglich, so darf innerhalb eines 1,00 m –Umkreises von spannungsführenden Teilen der Fahrleitungsanlage nur gearbeitet werden, wenn sie ausgeschaltet und geerdet sind. Schaltheilungen und Erdungen sowie deren Aufhebung dürfen nur von schaltberechtigten Mitarbeitern der rnf oder durch schaltberechtigte Mitarbeiter der rnf unterwiesene Fremdfirmen vorgenommen werden. An der Arbeitsstelle sind die ausgeschalteten Fahrleitungsabschnitte mit dem Rückleiter (Schiene) zu verbinden. Diese Verbindung muss von der jeweiligen Arbeitsstelle aus sichtbar sein. Ist dies aus z.B. örtlichen Gegebenheiten nicht möglich, muss durch geeignete Maßnahmen, wie Bewachung oder fest eingebaute Verbindung sichergestellt werden, dass die Verbindung zuverlässig wirksam bleibt.

2.4 Planung, Durchführung und Überwachung von Sicherungsmaßnahmen

2.4.1 Anzeigepflicht von Arbeiten im Bereich von Gleisen - Allgemeine Regeln

rnf intern:

Erfolgt eine Antragsstellung für Arbeiten im Gleisbereich durch einzelne Fachabteilungen der rnf, so ist die Vorgehensweise entsprechend der jeweils gültigen Version der Verfahrensanweisung VA-SMS/2017-001 „Nutzung und Erstellung einer Meldung über Maßnahmen im Gleisbereich im Betriebsmeldesystem EBS“ anzuwenden und einzuhalten. Der Sicherungsplan (Erstellung durch Betriebsbedienstete oder externe Sicherungsfirma) ist als Anlage beizufügen. Es wird die Verwendung der Anlage 2 empfohlen.

Fremdfirmen im Auftrag der rnf:

Die Sicherungsfirma hat der Aufsichtsführenden Person die geplanten Sicherungsmaßnahmen (Sicherungsplan) vor Beginn der Arbeiten vorzulegen. Der Maßnahmenverantwortliche hat diese der EBS Meldung beizufügen und entsprechend der VA-SMS/2017-001 als Antragsteller einzuarbeiten.

Dritte ohne Auftrag der rnv:

Für Maßnahmen im Bahnbereich ist grundsätzlich immer eine Infrastrukturanfrage zu stellen. Arbeitsausführende Unternehmen, die nicht im Auftrag der rnv handeln, haben mindestens 20 Arbeitstage vor Beginn der Arbeiten diese der rnv anzuzeigen.

Vor dieser Antragstellung ist eine Infrastrukturanfrage digital per Mail an infrastrukturanfragen@rnv-online.de durch den jeweiligen Dritten einzureichen. Hierfür einzuhaltende Vorlaufzeiten sind auf der Homepage der rnv einsehbar. In der Stellungnahme der rnv zur jeweiligen Infrastrukturanfrage ist auf die oben genannte erforderliche Stellung des Antrags bei der BzS hinzuweisen.

Zur Antragstellung müssen mindestens die notwendigen Angaben aus Anlage 2 Sicherungsplan, Teil 1 Antrag ausführendes Unternehmen und zusätzlich aussagekräftige Planunterlagen eingereicht werden. Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die notwendigen Sicherungsmaßnahmen durch die BzS anhand der eingereichten Unterlagen festgelegt wurden.

Beim Eintritt einer Störung oder eines Notfalls sollte schnellstmöglich die Betriebszentrale nach Anlage 1 Telefonliste Betriebszentrale informiert werden.

Die Verwendung von Mustersicherungsplänen ist zulässig.

2.4.2 Aufsichtsführende Person

Aufsichtsführende Person (z.B. Bauleiter, Projektleiter, Meister) ist der Arbeitsverantwortliche und ist im Vorfeld für Arbeiten im Gleisbereich schriftlich im Sicherungsplan (Anlage 2) oder entsprechend der gültigen Anweisung im Betriebsmeldesystem EBS festzulegen.

Die Aufsichtsführende Person ist mitverantwortlich für die Umsetzung, Einhaltung und Überwachung der zuvor festgelegten Sicherungsmaßnahmen zur Abwehr der Gefahren aus dem Bahnbetrieb, aber bleibt verantwortlich für die Abwehr der Gefahren aus der Arbeit, aus der Oberleitung und aus der Arbeitsumgebung.

Die Mindestanforderung an Aufsichtsführende Personen:

- Körperliche und geistige Eignung
- mindestens 18 Jahre
- über die einschlägigen Vorschriften und Anweisungen unterwiesen sein

2.4.3 Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS)

Die für den **Bahnbetrieb zuständige Stelle** (BzS) ist verantwortlich für die Festlegung von Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb. Sie überwacht die Durchführung und Einhaltung der festgelegten Sicherungsmaßnahmen. Sie bestätigt die Sicherungsaufsicht oder kann diese selbst wahrnehmen.

Die Aufgaben der BzS übernimmt das Betriebsleiterbüro im Auftrag des Betriebsleiters.

Bei Leistungen Dritter ohne Auftrag der rnv ist der Sicherungsplan nach Anlage 2 von externen Antragstellern, bzw. von einer extern beauftragten Sicherungsaufsicht, zu bearbeiten und einzureichen. Die BzS überprüft die vorgeschlagenen Sicherungsmaßnahmen und genehmigt diese, bzw. legt bei nicht ausreichenden Sicherungsmaßnahmen die entsprechend notwendigen Sicherungsmaßnahmen fest. Der festgelegte Sicherungsplan ist dem Antragsteller und der zuständigen Sicherungsaufsicht durch die BzS mitzuteilen.

Bei Leistungen, welche durch die rnv beauftragt wurden, erfolgt die Darstellung und der Nachweis des Sicherungsplans anhand der Vorgaben der SMS-Verfahrensanweisung „Nutzung und Erstellung einer Meldung über „Maßnahmen im Gleisbereich“ im Betriebsmeldesystem EBS“ (VA-SMS/2017-001 in der aktuellen Version). Genehmigte Sicherungspläne werden durch die BzS intern ebenso nach den Vorgaben der zuvor genannten SMS-Verfahrensanweisung behandelt. Entsprechend kann dieser genehmigte Sicherungsplan als Anlage zur EBS-Anmeldung hinzugefügt werden. Die verantwortliche Mitteilung des festgelegten Sicherungsplans an den Antragsteller und die Sicherungsaufsicht erfolgt dementsprechend nur über das Betriebsmeldesystem EBS ohne ergänzende Weitergabe.

2.4.4 Sicherungsaufsicht

Der Nachweis zur Befähigung einer Sicherungsaufsicht hat entsprechend den Vorgaben der VDV-Mitteilung 6001 „Rahmenplan für die Ausbildung zur Sicherungsaufsicht für den Einsatz bei Bahnen nach BOStrab und Bahnen des regionalen Verkehrs (außer der DB AG)“ zu erfolgen.

Eine Sicherungsaufsicht mit einer Qualifikation nach Richtlinien der DB AG ist zugelassen.

Die Sicherungsaufsicht kann ein Mitarbeiter oder eine Aufsichtsführende Person der rnv oder eine andere beauftragte Person außerhalb der rnv sein. Für Planungsleistungen über die festgelegten Sicherungsmaßnahmen kann auch ein Sicherungsunternehmen beauftragt werden.

Eine Sicherungsaufsicht kann für mehrere Maßnahmen zuständig sein.

Die Sicherungsaufsicht kann mit anderen Funktionen, z.B. Bauüberwachung, verknüpft und von einer Person gemeinsam ausgeführt werden. Eine Verknüpfung von Bauleitung und Sicherungsaufsicht bei externen Dienstleistern ist unzulässig.

Die Sicherungsaufsicht kann in Ausnahmefällen als Sicherungsposten tätig werden. Die Entscheidung hierüber wird im Sicherungsplan gemäß Anlage 2 getroffen.

Die Einhaltung des Sicherungsplans ist durch die Aufsichtsführende Person zu dokumentieren.

Die Sicherungsaufsicht hat die Durchführung, insbesondere der eingerichteten Langsamfahrstelle, und die Wirksamkeit der festgelegten Sicherungsmaßnahmen mindestens durch hinreichend häufige Stichproben zu dokumentieren. Die Dokumentation (Anlage 2 Sicherungsplan, Teil 3) ist nach Beendigung der Maßnahme unaufgefordert gegenüber der BzS nachzuweisen (z. B. Kopie).

Die Einweisung und Festlegungen über eine gegenseitige Kontaktaufnahme (z.B. mobile Kommunikationsgeräte) sind über die Anlage 2, Teil 3 Planung und Durchführung der Sicherungsmaßnahmen zu dokumentieren.

Die betrieblichen Anweisungen (Beka, Fda, etc.) sind an die Sicherungsaufsicht zu übergeben und entsprechend weiterzuleiten.

2.4.5 Sicherungsposten

Der Sicherungsposten kann ein Mitarbeiter oder eine Aufsichtsführende Person der rnv oder eine andere beauftragte Person außerhalb der rnv sein.

Der Nachweis zur Befähigung zum Sicherungsposten hat entsprechend den Vorgaben der VDV-Schrift 610 „Ausbildung von Sicherungsposten für den Einsatz bei Bahnen nach BOStrab und Bahnen des regionalen Verkehrs (außer der DB AG)“ zu erfolgen. Ein Sicherungsposten mit einer Qualifikation nach Richtlinien der DB AG ist zugelassen.

2.4.6 Bahnübergangsposten (Büp)

Der Einsatz von Büp's ist zu vermeiden. Sollte es im Ausnahmefall, nach Abstimmung mit Betriebsleiter und Fachabteilung, zum Einsatz von Büp's kommen ist eine Einzelfallentscheidung zu treffen.

2.4.7 Bereitschaftsdienst

Bei Arbeiten durch Bereitschaftsdienste der rnv ist die Betriebszentrale vor Aufnahme der Arbeiten im Gleisbereich zu verständigen. Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Arbeitsstelle gesichert ist. In besonderen Fällen ist ein zweiter Mitarbeiter anzufordern, der mit den Sicherungsaufgaben betraut wird (Kleingruppen). Nach Beenden der Arbeiten ist die Betriebszentrale zu informieren. Es gelten die Vorgaben aus Kapitel 2.2.8.1.

3. Schutzmaßnahmen / Wirksamkeitskontrolle (Prüfung und Messung)

3.1 Unterweisungen / Einweisung

Die Unterweisung der Mitarbeiter der rnv erfolgt entsprechend den gültigen Vorgaben des Arbeits- und Gesundheitsschutzes (Verantwortungsmatrix).

Beauftragte Unternehmen haben die Verantwortlichen zu benennen, die durch die zuständigen Verantwortlichen der rnv zu unterweisen sind. Hierüber ist ein schriftlicher Nachweis zu führen (Anlage 4).

Die zugehörigen Nachweise der Unterweisungen von Mitarbeitern und Nachunternehmer durch ausführende Unternehmen sind auf Verlangen der rnv vorzulegen.

Alle Personen sind vor Beginn der Arbeiten in die örtlichen und über die betrieblichen Gegebenheiten einzuweisen.

Für Jahres- oder Mehrjahresvertragspartner kann eine allgemeine Jahresunterweisung durchgeführt werden. An betrieblich spezifischen Örtlichkeiten und Maßnahmen sollen weitere Einzelunterweisungen erfolgen. Die Entscheidung und Verantwortung, für welche Örtlichkeiten und Maßnahmen eine Unterweisung notwendig ist, sowie die Zuständigkeit bzw. Ausführung obliegt der jeweiligen Fachabteilung, deren verantwortlichen Führungskräften oder der Aufsichtsführenden Person der rnv.

3.2 Überwachung/ Wirksamkeitskontrolle

Es sind Stichprobenkontrollen der eingesetzten Sicherungsmaßnahmen und der Absicherung gegenüber dem Individualverkehr durchzuführen und zu dokumentieren.

An erster Stelle ist die Aufsichtsführende Person für die Durchführung der Stichprobenkontrollen verantwortlich. Weitere Stichprobenkontrollen kann die BzS veranlassen.

4 Verantwortlich für die Durchführung und für die Einhaltung

Verantwortlich für die Durchführung sind alle Beschäftigte, die Tätigkeiten im Bereich von Gleisen ausführen, entsprechend ihrem jeweiligen Tätigkeits- und Verantwortungsbereiches. Also unabhängig, ob die Beschäftigten der rnv oder beauftragten Fremdfirmen angehören.

Gesamthaft verantwortlich für die Einhaltung sind die Betriebsleiter der rnv für BOStrab und EIU.

Verantwortlich für die Einhaltung gegenüber den jeweils unterstellten Beschäftigten ist die jeweilige zuständige Führungskraft, benannter Verantwortlicher oder Aufsichtsführende Person.

Entsprechend der jeweils gültigen Version der Verantwortungsmatrix aus dem Leitfaden zum Arbeitsschutz mit System der rnv ist die Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Eignungsanforderungen benannt und einzuhalten.

Verantwortlich für die Einhaltung gegenüber den zuständigen Führungskräften der rnv ist die jeweilige Bereichsleitung.

Die Verantwortlichkeit für die Einhaltung dieser Anweisung und die Einhaltung der Eignungsanforderung gegenüber den Beschäftigten von Fremdfirmen ist entsprechend der hierarchischen Organisationsstruktur der Fremdfirma zugeordnet. Dies beinhaltet auch die Verantwortlichkeit für eingesetzte Nachunternehmer gegenüber der rnv.

5 Erforderliche Dokumentation

Die Bereichsleitungen und Abteilungsleitungen der rnv sind verantwortlich für eine Verteilung dieser Anweisung an die unterstellten Mitarbeiter. Der Erhalt ist zu dokumentieren.

Die ausgeführten Unterweisungen, Einweisungen und Stichprobenkontrollen sind in geeigneter Form zu dokumentieren und zu archivieren. Sie verbleiben bei der Aufsichtsführenden Person.

Die Dokumentation der Sicherungspläne erfolgt in analoger Version bei der jeweils Aufsichtsführenden Person. Entsprechend den Vorgaben dieser Sicherungsanweisung ist die Weitergabe einzuhalten.

Die BzS dokumentiert die Sicherungspläne ebenso.

Bei Ausführung von Maßnahmen über die VA-SMS/2017-001 erfolgt die Dokumentation im Betriebsmeldesystem EBS.

Die innerhalb von Fremdfirmen ausgeführten Unterweisungen, Einweisungen und Stichprobenkontrollen sind in geeigneter Form zu dokumentieren und zu archivieren. Sie verbleiben bei der jeweiligen Fremdfirma und sind auf Verlangen der rnv vorzulegen.

6 Kriterien und Standards (externe und interne Anforderungen)

Es gelten die gültigen Gesetze, Verordnungen, Richtlinien sowie betriebliche Regelungen und Anweisungen aus dem SMS rnv. Im Weiteren die aktuellen Unfallverhütungsvorschriften, sowie die gültigen Vorschriften der DGUV.

Ersatz für	DA Arbeiten im Gleisbereich_2011_04_11 mit Freigabe am 21.02.2012
------------	---

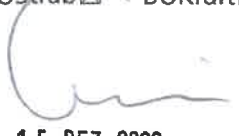
Änderungshistorie:

Datum	Geändert von	Version	Kommentar

Dokumentenlenkung

Verteiler	Alle Mitarbeiter und betriebsfremde Personen, die Arbeiten im Gleisbereich ausführen
Form der Verteilung	Per Mail an die Bereichsleitungen und Abteilungsleitungen Ausgabe an betriebsfremde Personen im Zuge von Unterweisungen
verteilt durch: Name, Vorname (Abteilung)	
Datum / Unterschrift	
Ablageort	R:\RNV\Anweisungen\Dienstanweisungen\2022
Anlagen und mitgeltende Dokumente	Anlage 1: Telefonliste Betriebszentrale Anlage 2: Sicherungsplan • Teil 1 Merkblatt und Antrag ausführendes Unternehmen • Teil 2 festgelegte Sicherungsmaßnahmen durch BzS • Teil 3 Planung und Durchführung der Sicherungsmaßnahmen Anlage 3: Abstandstabelle der aufzustellenden Signaltafeln einer Geschwindigkeitsreduzierung mit Mindestmaß Anlage 4: Einweisungsbestätigung vor Arbeitsaufnahme bei Arbeiten im Bereich von Gleisen Anlage 5: Arbeiten als Einzelne, besonders unterwiesene Person „Ablaufschema“ Anlage 6: Arbeiten als Kleingruppe „Ablaufschema“ Mitgeltende Dokumente: ✓ Sicherheitsanweisung für Fremdfirmen der rnv ✓ SMS-VA Nutzung und Erstellung einer Meldung über Maßnahmen im Gleisbereich im Betriebsmeldesystem EBS (VA-SMS/2017-001) ✓ DA Inbetriebnahme von Anlagen ✓ rnv-Ril1.1.101 LRP ✓ Leitfaden zum Arbeitsschutz ✓ Bestimmungen zum Schutz elektrischer Anlagen ✓ SMS-VA Ausbildung und Qualifikation für Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Bereich von Gleisen (VA-SMS/2022-001)

Freigabeverfahren:

	Ersteller	geprüft und einverstanden
Name: Funktion/Organisationsbez.:	Claudia Zeiß SMS-Ansprechpartner	Frank Dommasch Bereichsleiter IS
Datum / Unterschrift:	10.11.2022 	05.12.22 
	gesehen und einverstanden	SMS-Prüfung
Name: Funktion/Organisationsbez.:	Wolfgang Müller Leitende Fachkraft für Arbeitssicherheit	Markus Dussel Betriebsleiterbüro
Datum / Unterschrift:		13.12.2022 
	geprüft und freigegeben	geprüft und freigegeben
Name: Funktion/Organisationsbez.:	Carlos Abril Betriebsleiter BOStrab ☐ BOKraft ☐ EVU ☐ EIU ☒	Franz-Wilhelm Coppius Betriebsleiter: BOStrab ☒ BOKraft ☒ EVU ☒ EIU ☐
Datum / Unterschrift:		 15. DEZ. 2022



Anlage 1: Telefonliste Betriebszentrale

BOStrab

Arbeitsplatz	Telefonnummer	Linien	Von -- Bis
Mannheim	0621 465 1444	Stadtgebiet	Gesamt
Ludwigshafen	0621 465 1192	Stadtgebiet	Gesamt aber <u>ohne</u> Tunnelanlagen
Tunnelbereiche Ludwigshafen	0621 465 5319	LU Rathaus	Tunneleinfahrt Ludwigstraße bis MA-Rheinstraße oder BASF (Tor1+2)
		LU Hauptbahnhof	Südweststadion bis LU Hbf Gleis 3+4
			Bgm-Kuttererstraße bis Rohrlachstraße W813
Heidelberg	0621 465 1193	Stadtgebiet	Gesamt

ESBO

Arbeitsplatz	Telefonnummer	Strecke	Von -- Bis
Käfertal	0621 465 1650	9400	Mannheim – Weinheim
		9403	Käfertal – Heddesheim
Edingen -- Schriesheim	0621 465 1191	9401	Weinheim – Heidelberg
		9402	Mannheim -- Heidelberg
Bad Dürkheim	0621 465 5319	9340	Oggersheim – Bad Dürkheim

Schichtleiter

0621 465 1709

Mo – Fr. von 6 bis 20 Uhr

Telefonnotruf

0621 465 3333



Anlage 2: Sicherungsplan

Teil 1 Merkblatt

Vorbemerkung

An den Betriebs- und Bahnanlagen der rnv und den angrenzenden Örtlichkeiten finden jeden Tag zahlreiche Arbeiten im Gleisbereich statt. Dabei hat die Sicherheit eine hohe Priorität. Um diese zu gewährleisten, sind in Sicherungsplänen passende Sicherungsmaßnahmen festzulegen und die notwendigen Sicherungsmaßnahmen vor Ort umzusetzen.

Der Gleisbereich umfasst den von Schienenfahrzeugen eingenommenen Raum sowie den Raum neben, unter oder über den Gleisen mitsamt der Oberleitung. Wenn sich bei der Arbeit an der Infrastruktur Personen im Gleisbereich befinden oder unbeabsichtigt in diesen hineingeraten könnten, gelten zur Gewährleistung der Sicherheit besondere Regeln der Unfallversicherungsträger und die Allgemeine Sicherungsanweisung zu Arbeiten im Bereich von Gleisen (DA-2020-005-IS).

Arbeiten im Bereich von Gleisen erfordern für einen reibungslosen Ablauf ein abgestimmtes Zusammenspiel aller Akteure, insbesondere für deren Sicherung: Sie erfordert eine sorgfältige Planung.

Arbeitsausführende Unternehmen, die nicht im Auftrag der rnv handeln, haben mindestens 20 Arbeitstage vor Beginn von Arbeiten im Gleisbereich diese der rnv anzuzeigen.

Vor dieser Antragstellung ist grundsätzlich immer eine Infrastrukturanfrage digital per Mail an infrastrukturanfragen@rnv-online.de durch den jeweiligen Dritten einzureichen. Hierfür einzuhaltende Vorlaufzeiten sind auf der Homepage der rnv einsehbar. In der Stellungnahme der rnv zur jeweiligen Infrastrukturanfrage wird auf die erforderliche Stellung des Antrags bei der BzS hingewiesen.

Die erforderlichen Informationen seitens des ausführenden Unternehmens sind in „Anlage 2: Sicherungsplan Teil 1 Antrag ausführendes Unternehmen“ einzutragen.

Die BzS legt auf Basis dieser Informationen in „Anlage 2: Sicherungsplan Teil 2 festgelegte Sicherungsmaßnahmen“ die notwendigen Sicherungsmaßnahmen fest, die dann über „Anlage 2: Sicherungsplan Teil 3 Planung und Durchführung der Sicherungsmaßnahmen“ geplant und durchgeführt werden.

Ein Arbeiten im Bereich von Gleisen darf erst nach der Umsetzung der von der BzS festgelegten Sicherungsmaßnahmen beginnen.

Die folgende Ausfüllhilfe soll beim vollständigen und richtigen Ausfüllen der Angaben des ausführenden Unternehmens zur Arbeitsstelle behilflich sein.

Die Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben des ausführenden Unternehmens sind für die passgenaue Planung der Sicherungsmaßnahmen unerlässlich.

Der Sicherungsplan bezieht sich nur auf Gefahren aus und für den Bahnbetrieb. Darüber hinaus müssen weitere Genehmigungen wie beispielsweise eine verkehrsrechtliche Anordnung bei Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum, Genehmigung zu Nachtarbeiten oder mit Lärm, eingeholt werden.

Diese finden hier keine Berücksichtigung und sind nicht Inhalt dieses Antrages.



Ein ausführendes Unternehmen sollte sich im Vorfeld erkundigen, ob eine evtl. notwendige Genehmigung benötigt wird und vorliegt, damit die Arbeiten dann zeitgerecht und wie geplant durchgeführt werden können.

Ausfüllhilfe

Ausführende Unternehmen zeigen auf Grundlage der von ihnen ausgeführten Gefährdungsbeurteilung die Art und den Umfang der Arbeiten detailliert an. Dabei sind nicht nur die Arbeiten im Fahrbereich zu berücksichtigen, sondern auch die Arbeiten im Gleisbereich und bei denen der Unternehmer ein unbeabsichtigtes Hineingeraten in den Gleisbereich nicht sicher ausschließen kann.

Der Teil 1 zum Sicherungsplan ist von jedem an den Arbeiten beteiligten Unternehmer unter Berücksichtigung

- ✓ aller für den Sicherungsplan relevanten Tätigkeiten,
- ✓ der Anzahl der Beschäftigten sowie
- ✓ eingesetzten Fahrzeugen, Maschinen und Geräten und den sich daraus ergebenden Arbeitsplatzbreiten und Störschallpegeln

auszufüllen.

Je unterschiedlichem arbeitsausführendem Unternehmen oder Subunternehmer und unterschiedlicher Art der Arbeit ist ein separater Teil 1 zu erstellen. Zu den Arbeiten einer Baumaßnahme gehören auch die vor- und nachlaufenden Tätigkeiten, wie z. B. LST, E-Technik, Einrichten der Baustelle, notwendige Vermessungsarbeiten vor oder während der Baumaßnahme, Montage bzw. Demontage von Geschwindigkeitssignalen.

Das Sammeln der ausgefüllten Teile 1 von mehreren beteiligten Unternehmen durch eine koordinierende Stelle, z. B. Hauptauftragnehmer, mit direkter und fristgerechter Weitergabe aller Einzelanträgen an die BzS ist vorzugsweise durchzuführen. Diese koordinierende Stelle ist für die Rückmeldung an die beteiligten Unternehmen und Nachunternehmen verantwortlich. Jeder einzelne Unternehmer bleibt für die Erstellung und die Richtigkeit der Angaben des Teils 1 des Sicherungsplanes entsprechend seiner durchzuführenden Tätigkeit verantwortlich.

Mehrfachangaben einzelner Abfragepunkte sind möglich und notwendig.

Der auszufüllende Teil 1 ist deutlich lesbar, bestenfalls in Druckbuchstaben auszufüllen. Unleserliche Anträge werden abgelehnt und gelten als nicht genehmigt. Ergänzende Planunterlagen sind dem Antrag beizufügen.

Zu 1.1 Ausführendes Unternehmen

Firmenname mit Anschrift (Straße, Hausnummer, Plz, Ort und Telefonnummer) in Druckbuchstaben oder deutlich lesbarer Firmenstempel.

Namentliche Benennung der Aufsichtsführenden Person der Maßnahme.

Zu 1.2 Sicherheitsaufsicht

Namentliche Benennung der Sicherheitsaufsicht für die Maßnahme.

Firmenname mit Anschrift (Straße, Hausnummer, Plz, Ort und Telefonnummer) in Druckbuchstaben oder deutlich lesbarer Firmenstempel der benannten Sicherheitsaufsicht.

Beachte:

Die Sicherheitsaufsicht darf nicht der zuständige Bauleiter der Maßnahme sein!

Die Sicherheitsaufsicht muss die notwendige Qualifikation besitzen!



Zu 1.3 Titel der Maßnahme

Angabe des Titels der Maßnahme.

Insbesondere bei größeren Baumaßnahmen, die mehrere Teile 1 erfordern, ist die Angabe des Titels des Bauvorhabens anzugeben, damit die verschiedenen Teile 1 richtig zugeordnet und gebündelt werden können.

Unter Auszuführende Arbeiten erfolgt über die Auswahl eine erste Zuordnung der Arbeiten.

Als Einzelmaßnahme sind insbesondere alle Maßnahmen mit Bautätigkeiten zu sehen, z.B. Instandsetzungsarbeiten oder Erneuerungsmaßnahmen. Aber auch die jeweiligen Vor- und Nacharbeiten, z. B. Vermessungsarbeiten, Grabungen oder Schachtungen.

Bahnsteigpflegearbeiten, Winterdienst, Vegetationsarbeiten/Grünschnitt oder Mähen Rasengleis können entweder als Einzelmaßnahme oder als wiederkehrende Arbeiten Wartung/Inspektion gewählt werden

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

Die genaue Beschreibung der Arbeiten ermöglicht der BzS die notwendige Auswahl der erforderlichen Sicherungsmaßnahme. Nur im allgemeinen Sprachgebrauch übliche Abkürzungen können verwendet werden.

Dabei kann es sinnvoll sein, für die verschiedenen Arbeiten jeweils einen Teil 1 auszufüllen

(z. B. getrennt für Vor-, Haupt- und Nacharbeiten). Ein Kriterium für die Trennung können sowohl betriebliche Belange (Sperrzustände, Geschwindigkeiten) als auch Änderung der Tätigkeiten und Gefährdungen sein.

Zu 1.4 Lage der Arbeitsstelle

Zuerst ist eine allgemeine Angabe über die Lage der Arbeitsstelle zu treffen und die voraussichtliche Länge der Arbeitsstelle zu benennen.

Des Weiteren ist zu benennen in welchem Gefährdungsbereich die Arbeitsstelle liegen wird.

In den folgenden Auswahlmöglichkeiten ist der entsprechende Netz- oder Streckenbereich in welcher die Arbeitsstelle liegt zu kennzeichnen.

Im Feld Ortsbeschreibung ist die genaue Lage der Arbeitsstelle zu detaillieren und möglichst genau einzugrenzen.

Zu 1.5 Dauer der Arbeiten

Bei zeitlich begrenzten Arbeiten ist hier grundsätzlich anzugeben von wann bis wann gearbeitet werden soll (Datum und Uhrzeit).

Wird innerhalb der Maßnahmendauer der Arbeitsstelle nicht durchgehend gearbeitet, so sind die täglichen Arbeitszeiten aufzuführen.

Bei turnusgesteuerten und dauerhaften Arbeiten ist der erwartete Zeitraum zu datieren. Maximal ist hier die Dauer von 12 Monaten möglich, dürfen aber nur innerhalb eines Kalenderjahres liegen. Zu ergänzen ist diese Auswahl über Anzahl und Dauer der Intervalle, um einen möglichen Dauersicherungsplan aufstellen zu können.



Zu 1.6 Arbeitsmittel und Maschinen

Unter Weitere kann die Auswahl von Kleinwerkzeugen und Maschinen detailliert oder ergänzt werden.

Z. B. Leitern, Stangen oder Nivellierlatten.

Notwendige Material- und Gerätelager im Gleisbereich sind unter 1.9 aufzuführen und entsprechend als Anlage zum Antrag beizufügen.

Zu 1.7 Anzahl der Arbeitskräfte

Die Anzahl der Arbeitsgruppen und deren Mannstärke ist hier zu benennen.

Zu 1.8 Räumzeit

Die Räumzeit ist die Zeit, die benötigt wird, um die Arbeitsstelle durch die Beschäftigten ohne Hast zu räumen und den Sicherheitsraum aufzusuchen.

Der erforderliche Zeitaufwand für das Räumen und profilfreie Lagern von Geräten, Maschinen oder Werkzeugen muss in der Räumzeit berücksichtigt werden.

Bei Arbeiten im gesperrten Gleis ist keine Angabe der Räumzeit erforderlich.

Zu 1.9 Anlagen zum Antrag

Mitgegebene Anlagen, wie Skizze, Lageplan, Bauausführungsplan, Bauzeitenplan benennen.

Unter Weitere Besonderheiten ist bei Arbeiten neben dem Gleis (z.B. Randwegarbeiten, Kabelkanalarbeiten, Vegetationspflege) das Abstandsmaß von der Gleisachse des Betriebsgleises bis zur Grenze des Arbeitsbereichs anzugeben. (Bsp.: Arbeitsbreite reicht bis 2 m an Achse Gleis ... heran). Dabei muss die Gefahr des unbeabsichtigten Hineingeratens in den Gleisbereich berücksichtigt und benannt oder ausgeschlossen werden.

Einzutragen sind ebenso ergänzende Angaben über Gefährdungen aus dem Arbeitsprozess, die für die Sicherungsplanung relevant sind. Dies können insbesondere einzuhaltende Sicherheitsabstände gemäß Herstellerangaben oder Schutzabstände bei Gefahrstofffreisetzung

Zu 1.10 Vorgeschlagene Sicherungsmaßnahmen durch die eingesetzte Sicherungsaufsicht

Die eingesetzte Sicherungsaufsicht schlägt auf Grund der Angaben und Kenntnisse durch den Antragsteller bereits aus seiner Sicht und Erfahrung notwendige Sicherungsmaßnahmen vor und bestätigt seine Vorschläge durch seine Unterschrift. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass die eingesetzten Sicherungsaufsicht bereits Kenntnisse durch den Antragsteller über die Arbeitsstelle besitzt.

Unter weitere Maßnahmen können hier Angaben für zeitlich befristete Sicherungsmaßnahmen während der gesamten Dauer der Maßnahme benannt werden.

Zu Unterschriftenzeile

Mit der Angabe seiner Kontaktdaten und seiner Unterschrift bestätigt der Antragsteller die Richtigkeit und Vollständigkeit seiner Angaben.

Ihm ist der festgelegte Sicherungsplan (Teil 1 bis 3) vor Arbeitsbeginn nachweislich an die angegebenen Kontaktdaten zur Kenntnis zu geben.

Entsprechend DGUV-Regel 101-024 prüft er die in Teil 2 festgelegten Sicherungsmaßnahmen der BzS und wirkt, wenn erforderlich, auf Korrektur und/oder Vervollständigung hin.

Des Weiteren ermöglicht oder veranlasst er die anhand Teil 3 Planung und Durchführung der Sicherungsmaßnahmen notwendigen Folgetätigkeiten durch die eingesetzte Sicherungsaufsicht.



Anlage 2: Sicherungsplan

Teil 1 Antrag ausführendes Unternehmen

SP-Nummer (durch BzS):

SP - 2021 - XXX

1.1	<u>Ausführendes Unternehmen</u> (Firma, Anschrift oder Stempel)
	<u>Aufsichtsführende Person</u> (Name)
1.2	<u>Sicherungsaufsicht</u> (Name, Firma, Anschrift oder Stempel)
1.3	<u>Titel der Maßnahme</u>
	<u>Auszuführende Arbeiten</u> ☐ Einzelmaßnahme ☐ wiederkehrende Arbeiten Wartung / Inspektion ☐ Bahnsteigpflegearbeiten ☐ Winterdienst ☐ Ortstermin / Begehung ☐ Vegetationsarbeiten / Grünschnitt ☐ Mähen Rasengleis ☐ Sonstige Arbeiten _____
	<u>Beschreibung der auszuführenden Arbeiten</u>



1.4	<u>Lage der Arbeitsstelle</u> ☐ ortsfeste Arbeitsstelle ☐ wandernde Arbeitsstelle ☐ nur auf Bahnsteigbereich ☐ eingleisige Arbeitsstelle ☐ zweigleisige Arbeitsstelle Länge der Arbeitsstelle: Ca. _____ m ☐ im Fahrbereich, auch indirekte Gefährdung ☐ nur im Gleisbereich ☐ nur indirekte Gefährdung im Gleisbereich EBO / ESBO ☐ Strecke 9400 Mannheim -- Weinheim ☐ Strecke 9401 Weinheim -- Heidelberg ☐ Strecke 9402 Mannheim -- Heidelberg ☐ Strecke 9403 Käfertal -- Heddesheim ☐ Strecke 9340 Oggersheim -- Bad Dürkheim BOStrab ☐ Stadtgebiet MA ☐ Stadtgebiet HD ☐ Stadtgebiet LU Zugsicherung BOStrab ☐ Tunnel LU Rathaus ☐ Tunnel LU Hauptbahnhof ☐ Tunnel MA Dalbergstrasse ☐ Trogbauwerk MA Neuhermsheim ☐ Trogbauwerk MA Ulmenweg (Fahrsignalanlage im Blockabstand) <u>Ortsbeschreibung</u> Gleis von _____ nach _____ Ergänzende Beschreibung (Bahnhof, Haltestelle, Straßen- und Platzbezeichnungen, Straßenkreuzung, Weichen- oder Anlagennummer usw.)
1.5	<u>Dauer der Arbeiten</u> ☐ täglich ☐ durchgehend Vom _____ bis zum _____ von _____ Uhr bis _____ Uhr Vom _____ bis zum _____ von _____ Uhr bis _____ Uhr ☐ turnusgesteuert und dauerhaft Vom _____ bis zum _____ von _____ Uhr bis _____ Uhr Anzahl der Intervalle im Zeitraum ____ Stück Dauer des Einzelintervalls ____ Tage Tägliche Arbeitsdauer _____ Stunden
1.6	<u>Arbeitsmittel und Maschinen</u> ☐ nur Kleinwerkzeug ☐ handgeführte Maschinen ☐ kraftgetriebene Maschinen ☐ Material- / Gerätelager im Gleisbereich ☐ spurgebundene Sonderfahrzeuge _____ ☐ Weitere _____



1.7	<u>Anzahl der Arbeitskräfte</u> ☐ nur 1 Arbeitsgruppe mit je _____ Personen ☐ mehrere Arbeitsgruppen = _____ Arbeitsgruppen
1.8	<u>Räumzeit</u> ☐ bis maximal 20 Sekunden ☐ mehr als 20 Sekunden = _____ Sekunden
1.9	<u>Anlagen zum Antrag</u> (Skizze, Lageplan, Bauausführungsplan, Bauzeitenplan, Ergänzungen zu 1.4 bis 1.8) <u>Weitere Besonderheiten</u> (Ergänzungen zu 1.4 bis 1.8)
1.10	<u>Vorgeschlagene Sicherungsmaßnahmen durch die eingesetzte Sicherungsaufsicht</u> ☐ UV-Sperrung Arbeitsgleis notwendig ☐ Technische-Sperrung Arbeitsgleis notwendig ☐ Sperrung Nachbargleis / Nebengleis zusätzlich notwendig ☐ Feste Abspernung zum Gleisbereich / Fahrbereich ☐ Büp notwendig ☐ Sicherungsposten ☐ Sicherungsaufsicht übernimmt Absicherung als Sicherungsposten ☐ Geschwindigkeitsbeschränkung / Langsamfahrstelle im Arbeitsgleis ☐ Geschwindigkeitsbeschränkung / Langsamfahrstelle im Nachbargleis / Nebengleis ☐ Dauersicherungsplan möglich ☐ Weitere Maßnahmen Unterschrift Sicherungsaufsicht: _____

Die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben werden bestätigt.
Kontaktperson entsprechend DGUV-Regel 101-024 (Kapitel 3.3.2)



Anlage 2: Sicherungsplan

Teil 2 festgelegte Sicherungsmaßnahmen durch BzS

2.1	<u>Allgemeine Angaben zur Maßnahme</u>
	Maßnahmennummer (entsprechend bei 1.1.ergänzen) (SP-Nummer): <u>SP – 2021 - XXX</u>
	☐ geplante Maßnahme aus Antragstellung
	☐ Sofortmaßnahme aus Störung, Notfall oder Krise Datum: _____
	Örtlichkeit _____
	Ursache _____
	☐ eingleisige Arbeitsstelle ☐ zweigleisige Arbeitsstelle
	☐ Bagger- / Kranarbeiten im Fahrbereich ☐ Bagger- / Kranarbeiten im Gleisbereich
	☐ Einsatz spurgebundene Sonderfahrzeuge
	<u>Einzelsicherungsplan</u>
☐ für ortsfeste Arbeitsstelle ☐ im Fahrbereich ☐ im Gleisbereich	
Vom _____ bis zum _____ von _____ Uhr bis _____ Uhr	
☐ für wandernde Arbeitsstelle ☐ im Fahrbereich ☐ im Gleisbereich	
Vom _____ bis zum _____ von _____ Uhr bis _____ Uhr	
☐ nur auf Bahnsteigen	
Vom _____ bis zum _____ von _____ Uhr bis _____ Uhr	
<u>Dauersicherungsplan</u>	
☐ für ortsfeste Arbeitsstellen ☐ im Fahrbereich ☐ im Gleisbereich	
Vom _____ bis zum _____	
☐ für wandernde Arbeitsstellen ☐ im Fahrbereich ☐ im Gleisbereich	
Vom _____ bis zum _____	
☐ für Bahnsteigpflgearbeiten	
Vom _____ bis zum _____	
<u>Sicherungsaufsicht</u>	
Die ständige Anwesenheit ist notwendig ☐ ja ☐ nein	
☐ Sicherungsaufsicht bisher nicht benannt = Arbeitsbeginn / Maßnahmenbeginn <u>nicht</u> zulässig	
☐ Sonstige Vorgaben _____	
<u>EBS -- Anmeldung von Arbeiten im Gleisbereich</u> (entsprechend SMS_VA_2017_001)	
Die EBS-Meldung anlegen ☐ ja ☐ nein	
BMNummer aus EBS _____	

2.2	<u>Vorhandene Betriebsverhältnisse</u> <i>Aus Panunterlagen und Informationssystemen</i> Eisenbahn ☐ 9400 ☐ 9401 ☐ 9402 ☐ 9403 ☐ 9340 Straßenbahn ☐ Stadtgebiet MA ☐ Stadtgebiet HD ☐ Stadtgebiet LU ☐ Bus auf Gleistrasse/Bahnsteig ☐ Fahren auf Sicht ☐ Fahren im Raumabstand ☐ Fahrsignalanlage ☐ höchste zulässige Geschwindigkeit mit _____ km/h im Arbeitsgleis ☐ höchste zulässige Geschwindigkeit mit _____ km/h im Nachbargleis/Gegengleis ☐ natürliche Betriebsruhe von _____ Uhr bis _____ Uhr Bereits einschränkende Maßnahmen im Abschnitt vorhanden / geplant ☐ Ja ☐ Nein <u>Vorhandene Infrastruktur</u> ☐ Tunnel ☐ Brücke ☐ Bahnsteig ☐ Tiefbahnsteig ☐ kleinster Radius Gleis mit $R =$ _____ m ☐ Weichen ☐ Kreuzungen ☐ SAV ☐ BÜ -- technisch gesichert ☐ BÜ -- nicht technisch gesichert
-----	--

2.3	<u>Einseitiger Fahrbereich in der Arbeitsstelle</u> (radiusabhängig) ☐ durchgehend ☐ wechselnd ☐ 1,4m ($R > 500m$) ☐ 1,5m ($R > 60m$) ☐ 1,7m ($R > 27m$) ☐ 2,0m ($R \leq 27m$) Ergänzungen: _____
-----	---

2.4	<u>Arbeitsgleis – Sicherungsmaßnahmen</u> ☐ gesamter Streckenabschnitt gesperrt ☐ Uv-Sperrung ☐ technische Sperrung Baugleis ☐ Ja ☐ Nein von _____ bis _____ (Örtlichkeit benennen; z. B. von Weiche bis Weiche) Vom _____ bis zum _____ von _____ Uhr bis _____ Uhr ☐ durchgehend ☐ täglich ☐ Sperrfahrten/Rangierfahrten zugelassen ☐ nur Baustellenfahrten ☐ Oberleitung ist zwingend abzuschalten ☐ nicht gesperrt ☐ Langsamfahrstelle ☐ 10 km/h ☐ 15 km/h ☐ 20 km/h ☐ 30 km/h ☐ feste Absperrung ☐ Absperrschranke ☐ Zwangshalt ☐ Sicherungsposten ☐ Bahnübergangsposten (BüP) ☐ Sonstiges _____
-----	--

[illegible]

Anlage 2: Sicherungsplan

Teil 3 Planung und Durchführung der Sicherungsmaßnahmen

3.1	<u>Allgemeine Angaben zur Sicherungsplanung</u>			
	Maßnahmennummer (aus 2.1 übernehmen) (SP-Nummer):		<u>SP – 2021 - XXX</u>	
	<u>Festgelegte Sicherungsmaßnahmen der BzS</u>			
	☐ Einzelsicherungsplan ☐ Dauersicherungsplan ☐ ortsfeste Arbeitsstelle ☐ wandernde Arbeitsstelle ☐ nur auf Bahnsteig Schriftliche Anweisung an die Betriebsbedienstete vorhanden ☐ Ja ☐ Nein Vorgesehene Räumzeit ☐ bis maximal 20 Sekunden ☐ > 20 Sekunden = _____ Sek			
		Arbeitsgleis	Nachbargleis	Gegengleis
Organisatorische Maßnahmen	Sperrung ☐ Ja ☐ Nein ☐ Langsamfahrstelle ☐ 10 ☐ 15 ☐ 20 ☐ 30 ☐ Weiteres _____	Sperrung ☐ Ja ☐ Nein ☐ Langsamfahrstelle ☐ 10 ☐ 15 ☐ 20 ☐ 30 ☐ Weiteres _____	Sperrung ☐ Ja ☐ Nein ☐ Langsamfahrstelle ☐ 10 ☐ 15 ☐ 20 ☐ 30 ☐ Weiteres _____	
Technische Maßnahmen	☐ feste Abspernung ☐ Absperrschranke ☐ Sh2 ☐ Zwangshalt ☐ Oberleitung abschalten ☐ Weichen festlegen ☐ Weiteres _____ _____	☐ feste Abspernung ☐ Absperrschranke ☐ Sh2 ☐ Zwangshalt ☐ Oberleitung abschalten ☐ Weichen festlegen ☐ Weiteres _____ _____	☐ feste Abspernung ☐ Absperrschranke ☐ Sh2 ☐ Zwangshalt ☐ Oberleitung abschalten ☐ Weichen festlegen ☐ Weiteres _____ _____	
Sicherungs-personal	☐ Sicherungsposten ☐ BÜP	☐ Sicherungsposten ☐ BÜP	☐ Sicherungsposten ☐ BÜP	
Weitere Angaben oder Sicherungsmaßnahmen	_____ _____ _____ _____ _____	_____ _____ _____ _____ _____	_____ _____ _____ _____ _____	



3.2	<u>Sicherheitsraum</u> Austrittseite ☐ durch Sperrung ☐ neben den Gleisen ☐ zwischen den Gleisen Einschränkungen des Sicherheitsraumes vorhanden ☐ ja ☐ nein (Erläuterungen angeben zu Wo und Warum) _____
3.3	<u>Sicherungsposten</u> Anzahl der erforderlichen Sicherungsposten ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ Sicherungsaufsicht übernimmt Absicherung als Sicherungsposten (siehe Angabe 1.10 oder nachträgliche Absprache) ☐ Standort Sicherungsposten festgelegt (Erläuterungen angeben) _____ <u>Festlegung der Warnsignale / Signalgebung</u> Bei Fahrten im Arbeitsgleis ☐ Ro 2 (Arbeitsgleise räumen) ☐ keine Warnsignalgebung Bei Fahrten im Nachbargleis ☐ Ro 2 (Arbeitsgleise räumen) ☐ Ro 1 <u>mit</u> Arbeitseinstellung (Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge) ☐ Ro 1 <u>ohne</u> Arbeitseinstellung (Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge) ☐ keine Warnsignalgebung Bei Fahrten im Gegengleis ☐ Ro 2 (Arbeitsgleise räumen) ☐ keine Warnsignalgebung ☐ Sonstige Festlegungen _____

Verantwortlich für die Sicherungsplanung.

Die Sicherungsplanung wurde auf Plausibilität zu Teil 1 und Teil 2 geprüft und ist übereinstimmend mit den Vorgaben der DGUV und der Allgemeinen Sicherungsanweisung zu Arbeiten im Bereich von Gleisen der rnv GmbH.



3.4	<u>Allgemeine Angaben zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen</u>
	Maßnahmennummer (aus 2.1 übernehmen) (SP-Nummer): <u>SP – 2021 - XXX</u>
	<u>Ausführendes Sicherungsunternehmen</u> (Firma, Anschrift oder Stempel)
	<u>Sicherungsaufsicht</u> (Name, Firma, Anschrift oder Stempel)

3.5	<u>Einweisung der ausführenden Unternehmen in die Sicherungsmaßnahmen</u>		
	<i>Einweisender:</i>		
	Datum	Unterschrift Sicherungsaufsicht	Firma, Stempel, Kontaktdaten
	<i>Eingewiesene:</i>		
	Hiermit bestätige ich, dass ich sowohl die Einweisung erhalten als auch die Vorgaben zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen gemäß den Festlegungen der BzS und der Sicherungsplanung verstanden habe und diese einhalten.		
	Zusätzlich verpflichte ich mich alle an der Maßnahme Beteiligten, auch Subunternehmer, weitergehend in die Maßnahme und über die Gefahren aus dem Bahnbetrieb einzuweisen.		
	Datum	Unterschrift Sicherungsposten	Firma, Stempel, Kontaktdaten
	Datum	Unterschrift Sicherungsposten	Firma, Stempel, Kontaktdaten
	Datum	Unterschrift Aufsichtsführende Person	Firma, Stempel, Kontaktdaten
	Datum	Unterschrift Aufsichtsführende Person	Firma, Stempel, Kontaktdaten
	Datum	Unterschrift Aufsichtsführende Person	Firma, Stempel, Kontaktdaten

[illegible]



Bei längeren Maßnahmen aber insbesondere bei Dauersicherungsplänen können die folgenden Punkte mehrfach benutzt werden (z. B. Kopie).

Eine Nachweisführung ist dauerhaft über den Geltungszeitraum des Sicherungsplans sicherzustellen.

Maßnahmennummer (aus 2.1 übernehmen) (SP-Nummer): SP – 2021 – XXX

Vom _____ bis zum _____ (Zeitraum des Nachweises)

3.8 Stichprobenkontrollen der Sicherungsaufsicht

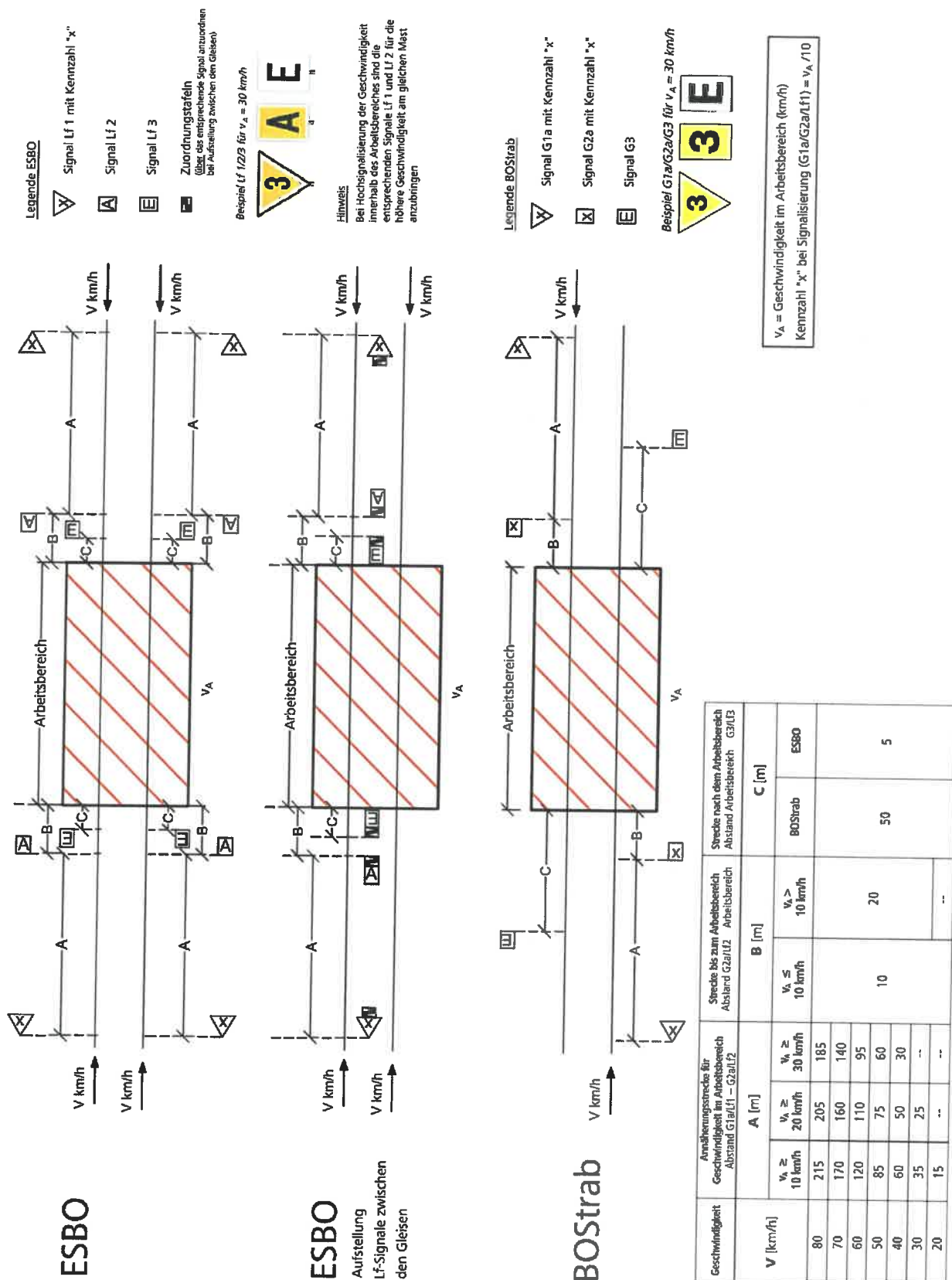
Datum	Überprüfte Sicherungsmaßnahmen	Unterschrift

3.9 Anpassung der Sicherungsmaßnahmen

Durch veränderte Betriebs- und/oder Umgebungsbedingungen (z. B. zu Gleiswechselbetrieb, zu Hub- / Schwenkbegrenzung, zur Durchführung Teil 3 bei Dauersicherungsplan) oder durch Stichprobenkontrolle notwendig

Notwendige Anpassungen von Sicherungsmaßnahmen sind sofort zu veranlassen und in Abstimmung mit der BzS umzusetzen. Die Arbeiten im Bereich von Gleisen sind sofort bis zur Umsetzung einzustellen.

Anlage 3: Abstandstabelle der aufzustellenden Signaltafeln einer Geschwindigkeitsreduzierung mit Mindestmaßen

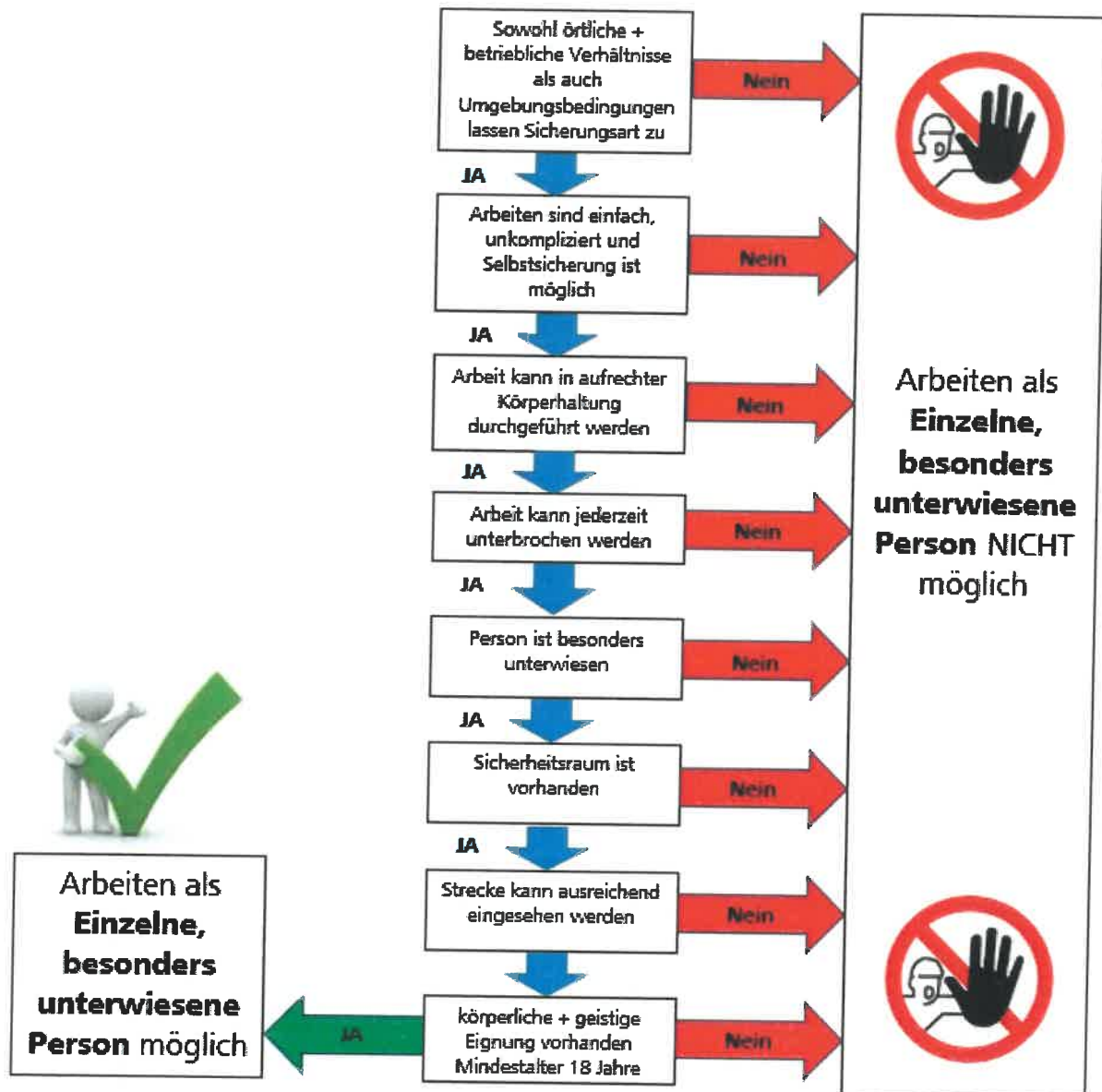


Anlage 4: Einweisungsprotokoll vor Arbeitsaufnahme bei Arbeiten im Bereich von Gleisen

Maßnahme / Örtlichkeit		Auftragsverantwortliche/r	
☐ Jahresunterweisung		☐ Einzelunterweisung	
Auszuführende Arbeiten		Datum der Ausführung von/bis	
Mangelnde Abstimmung mit Fremdfirmen kann leicht zu Unfällen oder Störungen führen. Deshalb fordert das Arbeitsschutzgesetz angemessene Anweisungen zwischen Auftragnehmern und Auftraggebern; auf weitere Erfordernisse wird hingewiesen. Dieses Einweisungsprotokoll soll dem Verantwortlichen des jeweiligen Gefahrenbereiches helfen, Fremdfirmen vor Beginn der Arbeiten in die Umgebungs- und Betriebsgefahren einzuweisen. Hiermit wird bestätigt, dass mindestens folgende Punkte besprochen wurden (Zutreffendes ankreuzen): ☐ aktuelle Unfallverhütungsvorschriften, insbesondere ☐ DGUV-Vorschrift 73 ☐ DGUV-Vorschrift 77 ☐ Allgemeine Sicherungsanweisung zu Arbeiten im Bereich von Gleisen der rnv GmbH, insbesondere: Bahnbereich/Gleisbereich/Fahrbereich/Schutzbereich/Sicherheitsraum/Gefahren ☐ Bestimmungen zum Schutz elektrischer rnv-Bahnanlagen bei Bauarbeiten sowie beim Bewegen von Fahrzeugen mit Überhöhen im Bahnbereich, insbesondere zu beachten ist ☐ Sicherheitsabstand zur Oberleitung 1m ☐ Querverspannungen der Oberleitunganlage ☐ Bahnstromkabel im Arbeitsfeld/Baustellenbereich ☐ ☐ die festgelegten Sicherungsmaßnahmen zur Abwehr von Gefahren aus ☐ Beka/FDA/Betra ☐ verkehrsrechtliche Anordnung ☐ Sicherungsplan ☐ Bagger-/Kranarbeiten ☐ mit Hubbegrenzung ☐ mit Schwenkbegrenzung ☐ ☐ Die örtlichen Verhältnisse ☐ Tätigkeiten weiterer Fremdfirmen im Arbeitsbereich ☐ Sicherer Betriebszustand der notwendigen Werkzeuge, Maschinen und Anlagen ☐ Umgang, Lagerung und Entsorgung von Abfällen, insbesondere von Gefahrstoffen ☐ ☐ Hinweis: Die rnv ist ein zertifiziertes Unternehmen im Energiemanagement nach ISO 50001			
Übergabene Dokumente / Besondere Hinweise: ☐ Allgemeine Sicherheitsinformationen für Fremdfirmen ☐ Allgemeine Sicherungsanweisung zu Arbeiten im Bereich von Gleisen ☐ Bestimmungen zum Schutz elektrischer rnv-Bahnanlagen bei Bauarbeiten sowie beim Bewegen von Fahrzeugen mit Überhöhen im Bahnbereich ☐ Beka / FDA / Betra ☐ Auflagen zum Kranbetrieb ☐ Wird in der Nähe von Lasttrennschalter gearbeitet, ist unbedingt vorher IS1 per E-Mail zu kontaktieren, die dann die Zuleitungen abschalten (Arbeitsanweisung: AA-FZ1+3/2022-001) ☐ Unterlagen UVV..... ☐			
Durch meine Unterschrift erkläre ich, dass ich über die oben genannten Themen eingewiesen, die Inhalte verstanden, die aufgelisteten und erhaltenen Dokumente gelesen und einhalten werde. Ich verpflichte mich als Verantwortlicher, die erhaltenen Informationen an meine mir zugeordneten Mitarbeiter und an die Subunternehmer weiterzugeben und dokumentiert vor Arbeitsaufnahme zu unterweisen.			
Ein-/Unterwiesene/r			
Name			
Firma			
Datum/Unterschrift			

Anlage 5: Arbeiten als Einzelne, besonders unterwiesene Person „Ablaufschema“

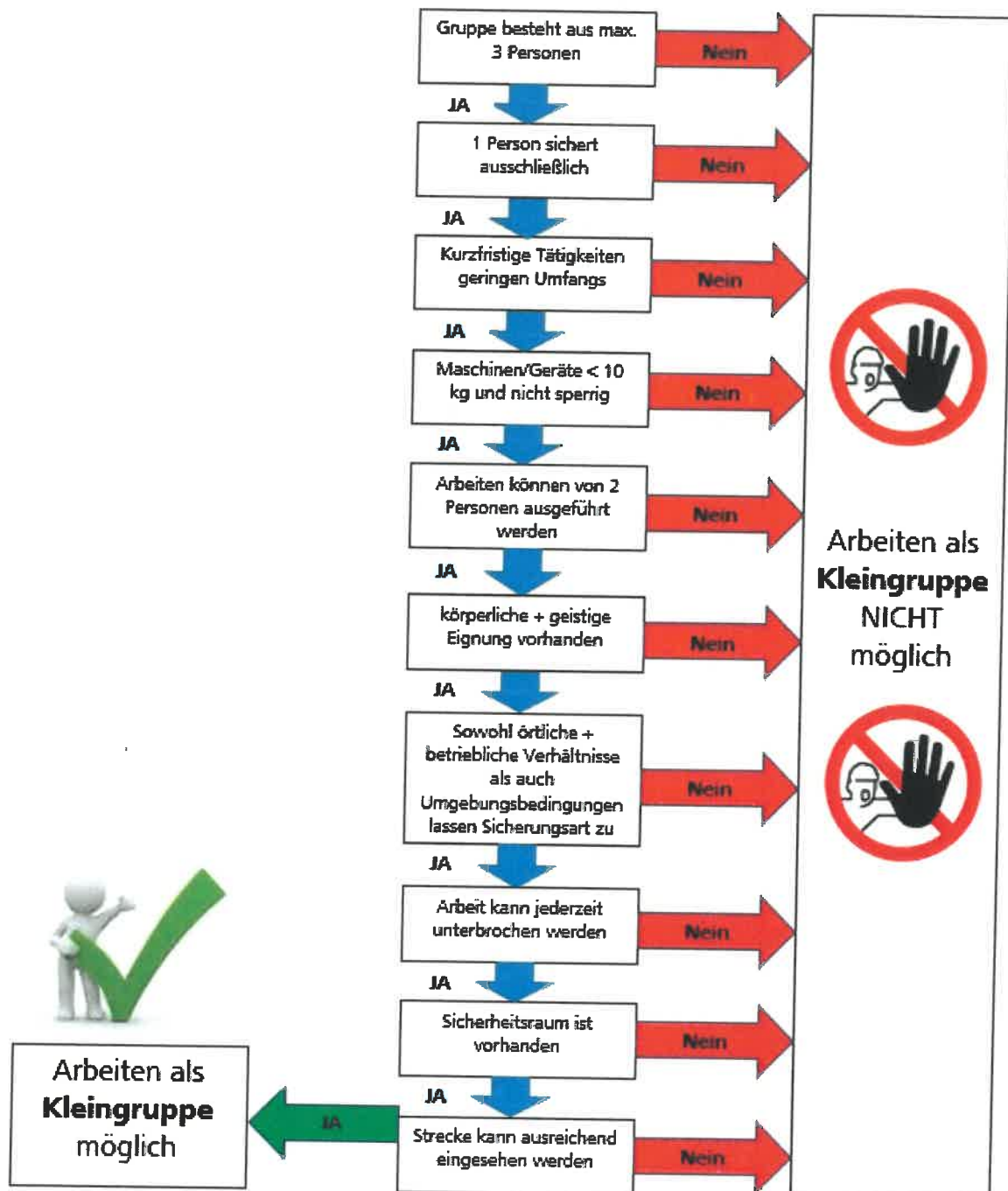
Entscheidungshilfe zur Durchführung von Arbeiten im Gleisbereich durch Einzelne, besonders unterwiesene Personen nach Unfallverhütungsvorschrift DGUV Vorschrift 77 §6



Wenn eine dieser Bedingungen nicht erfüllt ist, dürfen die Arbeiten nicht als Einzelne, besonders unterwiesene Person ausgeführt werden.

Anlage 6: Arbeiten als Kleingruppe „Ablaufschema“

Entscheidungshilfe zur Durchführung von Arbeiten im Gleisbereich durch Kleingruppen nach Unfallverhütungsvorschrift DGUV Vorschrift 7 §6 mit max. 3 Personen



**Arbeiten als
Kleingruppe
möglich**

Wenn eine dieser Bedingungen nicht erfüllt ist, dürfen die Arbeiten nicht in Kleingruppe ausgeführt werden.