

RIMINI -Verfahren
Entsprechend Ril 132.0118

Für Sicherungsmaßnahme zum Projekt:

Oberbau- und EÜ-Projekte Saalebahn Str. 6305/6383
GEoS Dornburg - Jena km 20,193 - 25,120

BBMN-1E5D2
T.016085801

5 – Abbau ATWS

2.1: Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Arbeitsgleis

Die unten festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

Arbeitsgleis (Freie Strecke von/nach; Bahnhof Gleis Nr.): **6305, Gleis Jena Sbf - Dornburg & Jena Sbf Gleis 2**

Lage der Arbeitsstelle (km von/bis): **km 25,150 (Baugrenze) bis km 20,150 (Baugrenze)**

Dauer der Arbeiten (am/von - bis, Datum, Uhrzeit): **in den Nächten 13./14.07. bis 18./19.07.2025
jeweils von 21:00 Uhr bis 05:00 Uhr (Esp) - (außerhalb Verladung)**

Arbeiten neben dem Gleis

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): **6305, Gleis Jena Sbf - Dornburg (S)
vom km 24,605 bis km 20,150 (Baugrenze)**

☒ Bahnhof **Jena Sbf** (Bezeichnung) Gleis-Nr. **2** (von Signal/Weiche bis Signal/Weiche) **vom km 25,150 (Baugrenze) bis km 24,605**

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.

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 ☒ Sperrung des Nachbargleises zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (Uv-Sperrung, es finden <u>keine</u> Fahrten statt!)	☐ Belastung des Fahrdienstleiters in Verbindung mit der hohen Anzahl der erforderlichen Sperrungen ist zu hoch, zusätzliches Personal bzw. zusätzlicher Bedienplatz ist nicht verfügbar ☐ 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 ☐ Anzahl der Fahrten ist zu hoch (Zugfolge nach der Baustellenplanung muss beachtet werden) ☐ Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; t _{Sperrung} kleiner t _{Wartezeit} ☐ Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (Sperrpause ist während der Arbeit als Sicherungsmaßnahme im Nachbargleis notwendig) ☐ Sperrung auf Grund von Stichstreckenblock nicht möglich ☐ baustellenspezifische Gründe:
2 ☐ Feste Absperrung ☐ mit / ☐ ohne Reduzierung des seitlichen Gleisbereichs um bis zu 0,2 m	☐ t Gefährdung größer t Bauzeit ☐ Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich Hinweis: Gelegentliches kurzzeitiges Betreten ist kein Ausschlusskriterium ☐ Geschwindigkeitsreduzierung im Nachbargleis nicht möglich (max. 120 km/h) ☐ Montage nicht möglich ☐ 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) ☐ beim Einsatz von GBM: Gleisabstand ist kleiner 5,00 m ☐ baustellenspezifische Gründe:

3a ☐ Feste Absperrung in Kombination mit ATWS (auch mit Handschalter) ☐ die Ausschaltung von einzelnen ATWS-Ketten während der Arbeiten ist vorgesehen (siehe Abschnitt 2.12) ☐ max. auf Grenze des Gefahrenbereichs des Nachbargleises mit Arbeitsunterbrechung ☐ dichter als Grenze Gefahrenbereich (1,90 - 2,50 m) und somit Räumung des Gefahrenbereichs des Nachbargleises	☐ t Gefährdung größer t Bauzeit ☐ Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich Hinweis: Gelegentliches kurzzeitiges Betreten ist kein Ausschlusskriterium ☐ Gleisbereich des Nachbargleises kann nicht verlassen werden ☐ Anzahl der Fahrmöglichkeiten im Zusammenhang zwischen Arbeitsdauer und Aufwand der Installation (Faktor 3:1) t Aufwand größer t Bauzeit ☐ Montage nicht möglich ☐ Geschwindigkeitsreduzierung im Nachbargleis ist nicht möglich (max. 160 km/h) ☐ beim Einsatz von GBM: Gleisabstand ist kleiner 5,00 m ☐ baustellenspezifische Gründe:
3b ☐ FA und ATWS bei gleisgebundenen Großbaumaschine (FATWS) (Gleisabstand zwischen 4,00 und 5,00 m und Langsamfahrstelle (La) 70 km/h im Nachbargleis) -> beachte Tabelle gemäß 132.0118V15 Abs 2.4 (siehe Anlage)	☐ kein Einsatz von GBM ☐ Montage nicht möglich ☐ baustellenspezifische Gründe:
4 ☐ ATWS ☐ zusätzliche Warnsignalgeber auf den Arbeitsmaschinen zur Warnung der Beschäftigten in deren Arbeitsbereich (akustische Grundsätze beachten) ☐ die Ausschaltung von einzelnen ATWS-Ketten während der Arbeiten ist vorgesehen (siehe Abschnitt 2.12) ☐ es liegen einfache technische und betriebliche Verhältnisse vor (Verzicht auf technische Funktionsabnahme) Beim Einsatz von GBM im Fließbandverfahren ist mindestens „ATWS“ erforderlich	☐ t Gefährdung größer t Bauzeit ☐ Aufwand der Montage und Demontage inkl. Logistik ist 3 x so hoch wie die Bauzeit (t Aufwand größer 3 x t Bauzeit) ☐ Anzahl der zu erwartenden Fehlwarnungen ist zu hoch ☐ baustellenspezifische Gründe:
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 und sicherer Sprechkontakt zwischen Innenposten und Außenposten ist erforderlich	☐ Es können nicht alle Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt werden. ☐ bei wandernden Arbeitsstellen ist keine automatische Abstandsmessung oder dauerhafte und sichere Sprechverbindung möglich ☐ baustellenspezifische Gründe:
6 ☐ Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke Bei nicht gesperrtem Arbeitsgleis müssen Fahrten im Nachbargleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) ausgeschlossen sein. schützendes Signal:	☐ Gleis im Bahnhof ☐ Betriebsstellenbuch lässt Anwendung nicht zu ☐ nicht zulässig wegen Belastung FdI (entspr. Abschnitt 4 Anhang 3) ☐ Abstand ASig/BkSig zu Arbeitsstelle ist kleiner als Annäherungsstrecke ☐ Funk-/Fernsprechverbindung technisch nicht möglich ☐ Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung ☐ 1 Innenposten reicht zur Sicherung nicht aus ☐ Kommunikationsmöglichkeit ist innerhalb der Arbeitsstelle aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen innerhalb der Arbeitsgruppe nicht gegeben ☐ baustellenspezifische Gründe:
7 ☐ persönliches Warngerät mit zusätzlichem Überwachungsposten ☐ Einschaltung durch technische Detektion ☐ Einschaltung erfolgt mit Handschalter	☐ persönliche Warnung derzeit nicht zugelassen

8 Absperrposten oder Sicherungsposten (gleichberechtigte Sicherungsmaßnahmen)**8 ☐ Absperrposten**

Ausschlusskriterien:

- ☐ Arbeiten im nicht gesperrten Arbeitsgleis
- ☐ dauerhafter Aufenthalt der Beschäftigten im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich
- ☐ die Art der Arbeit lässt keinen Einsatz von Absperrposten zu
- ☐ Absperrposten haben keinen sicheren Stand
- ☐ im gesperrten Gleis finden Sperr- oder Rangierfahrten statt und es besteht keine Austrittsmöglichkeit
- ☐ die örtlichen Verhältnisse lassen keinen Einsatz zu
- ☐ die Geschwindigkeit im Nachbargleis ist größer 160 km/h
- ☐ Abstand zur Gleismitte des Ngl 2,50 m kann nicht eingehalten werden
- ☐ baustellenspezifische Gründe:

8 ☐ Sicherungsposten

Ausschlusskriterien:

- ☐ Sicht- und Hörverbindung der Sicherungsposten untereinander nicht möglich
- ☐ Fahrten können nicht sicher am Beginn der Annäherungsstrecke erkannt werden
- ☐ das Warnsignal kann aufgrund akustischer Verhältnisse nicht wahrgenommen werden (z.B. Störschallpegel von Baumaschinen, Fahrten im Nachbargleis (100 dB(A)) oder örtlichem Umgebungslärm)
- ☐ baustellenspezifische Gründe:

- ☐ im Abschnitt 2.13 sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen erforderlich (z.B. Seitenläufer, Geschwindigkeiten über 120 km/h bis 160 km/h bei FA, Öffnen von FA, Überschreiten von Gleisen, etc.)

Für die Festlegung der Sicherungsmaßnahmen verantwortlich:

I.IA-SO-N-EF-B

(die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle:
OE, Name in Druckbuchstaben)

20.11.2025

(Datum)

.....

(Unterschrift)