

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

6 – Verladung ATWS

2.1: Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Arbeitsgleis

Die unten festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

Arbeitsgleis (Freie Strecke von/nach; Bahnhof Gleis Nr.): **Gleis Jena Sbf - Dornburg & Dornburg - Jena Sbf & Jena Sbf Gleis 1 und 2**

Lage der Arbeitsstelle (km von/bis): **25,135 (Sig 03L202X) – ca. 20,150 (Baugrenze) & ca. 20,150 (Baugrenze) bis 25,122 (Sig 03L201X)**

Dauer der Arbeiten (am/von – bis, Datum, Uhrzeit): **14.07.2026 - 19.07.2026, Di - So, jeweils 00:00 Uhr - 05:00 Uhr, 6 * 5h Tsp**

Beachte: Das Arbeitsgleis ist stets zu sperren

- bei Geschwindigkeiten über 200 km/h (Ausnahme: siehe Abschn. 5.7.1 DGUV Regel 101-024)
- bei Geschwindigkeiten bis 200 km/h in Tunneln
 - ohne Nischen oder
 - ohne Sicherheitsraum oder
 - wenn Nischen nicht aufgesucht werden können.

Die Sicherungsmaßnahmen sind in der linken Spalte entsprechend ihrer Wertigkeit aufgezählt. Eine nachgeordnete Sicherungsmaßnahme darf nur verwendet werden, wenn **alle** vorher genannten, unter Angabe nachvollziehbarer Gründe, ausgeschlossen werden mussten.

Die ausgewählte Maßnahme ist zur Dokumentation in der linken Spalte anzukreuzen. Es darf nur eine Sicherungsmaßnahme ausgewählt werden (zusätzlich notwendige Sicherungsmaßnahmen werden im Abs. 2.13 eingetragen.

Kann keine Sicherungsmaßnahme ausgewählt werden, so ist das gesamte Verfahren nochmals, unter veränderten Randbedingungen (z. B. veränderter Arbeitsablauf und/oder Betriebsablauf), zu durchlaufen.

Sicherungsmaßnahme	Ausschlusskriterium
1 ☐ es finden <u>keine</u> Fahrten statt bzw. Fahrzeuge im Arbeitsgleis sind während der Arbeiten festgelegt und bewegen sich nicht mehr Sperrung des Arbeitsgleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung	☐ 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 ☐ Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; $t_{\text{Sperrung}} < t_{\text{Wartezeit}}$ ☐ Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (ab einer t_{Sperrung} größer 20 Min. ist eine Sperrung sinnvoll) ☐ Sperrung auf Grund von Stichstreckenblock nicht möglich ☒ während der Arbeitsdurchführung sind Fahrten erforderlich ☐ baustellenspezifische Gründe:
2 ☒ es finden Fahrten im Arbeitsgleis statt Sperrung des Arbeitsgleises zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit (es finden Fahrten statt!) ☐ Warnung mittels ATWS/Sipo ☒ Fahren mit höchstens 20 km/h - und im gesperrten Gleis der freien Strecke auf Sicht - bei gleichzeitigem Verzicht auf die Warnung mittels ATWS oder Sipo	☐ 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 ☐ Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; $t_{\text{Sperrung}} < t_{\text{Wartezeit}}$ ☐ Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (ab einer t_{Sperrung} größer 20 Min. ist eine Sperrung sinnvoll) ☐ Sperrung auf Grund von Stichstreckenblock nicht möglich ☐ baustellenspezifische Gründe:
3 ☐ ATWS und Überwachungsposten ☐ es liegen einfache technische und betriebliche Verhältnisse vor (Verzicht auf technische Funktionsabnahme)	☐ $t_{\text{Gefährdung}} > t_{\text{Bauzeit}}$ ☐ Aufwand der Montage und Demontage inkl. Logistik ist 3 x so hoch wie die Bauzeit ($t_{\text{Aufwand}} > 3 \times t_{\text{Bauzeit}}$) ☐ Räumzeit größer 30 s (Abschnitt 4.5.6 DGUV Regel 101-024) ☐ das Warnsignal kann auf der gesamten Arbeitsstelle nicht mit 3 dB(A) über dem Störschallpegel am Ohr des Beschäftigten aufgenommen werden. (Hinweis: Für einzelne Störlärmstarke Tätigkeiten, z.B. Einsatz Schienentrennschleifmaschine, müssen andere Sicherungsmaßnahmen gemäß RIMINI ausgewählt werden, Festlegung im Abschnitt 2.13) ☐ Anzahl der Fehlwarnungen ist zu hoch ☐ Länge der Zugpausen ist nicht geeignet ☐ baustellenspezifische Gründe:

4 ☐ Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem und Überwachungsposten ☐ bei wandernden Arbeitsstellen: Handschalter mit zusätzlicher automatischer Abstandsmessung oder dauerhafter Sprechkontakt zwischen Innenposten und Außenposten ist erforderlich ☐ es liegen einfache technische und betriebliche Verhältnisse vor (Verzicht auf technische Funktionsabnahme)	☐ Es können nicht alle Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt werden. ☐ Räumzeit größer 20 s (§ 4 Absatz 3 Nr. 1 DGUV Vorschrift 78) ☐ gesamte Arbeitsstelle kann nicht durch einen Überwachungsposten eingesehen werden ☐ bei wandernden Arbeitsstellen ist keine automatische Abstandsmessung oder dauerhafte und sichere Sprechverbindung möglich ☐ Arbeiten eignen sich aufgrund des Störschallpegels nicht für die Art der Sicherung ☐ Länge der Zugpausen ist nicht geeignet ☐ baustellenspezifische Gründe:
5 ☐ Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) müssen ausgeschlossen sein. schützendes Signal:	☐ Gleis im Bahnhof ☐ Betriebsstellenbuch lässt Anwendung nicht zu ☐ nicht zulässig wegen Belastung Fdl ☐ Abstand ASig/BkSig zu Arbeitsstelle ist kleiner als die 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 ☐ Länge der Zugpausen ist nicht geeignet ☐ baustellenspezifische Gründe:
6 ☐ persönliches Warngerät mit zusätzlichem Überwachungsposten ☐ Einschaltung durch technische Detektion ☐ Einschaltung erfolgt mit Handschalter	☒ persönliche Warnung derzeit nicht zugelassen
7 ☐ Sicherungsposten	☐ keine Sicht auf den Beginn der Annäherungsstrecke ☐ Räumzeit größer 20 s (§ 4 Absatz 3 Nr. 1 DGUV Vorschrift 78) ☐ mehr als 1 Zwischenposten je Richtung erforderlich ☐ Sicht- und Hörverbindung der Sicherungsposten untereinander bzw zu den Beschäftigten nicht möglich ☐ mehr als 1 Innenposten erforderlich ☐ das Warnsignal wird vom Störschallpegel von Fahrten in einem 3. Gleis überlagert ☐ Länge der Zugpausen ist nicht geeignet ☐ baustellenspezifische Gründe:

2.2 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis

Betroffener Bereich des Nachbargleises bezogen auf die Arbeitsstelle

Kein Nachbargleis vorhanden - Totalsperrung

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)