

Die unten festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden: 26KSP12 WE Bf Fulda Weichen 102, 108, 111, 115 und 116 (Eingabe mit TAB abschließen)

Vorarbeiten ☐

Hauptarbeiten ☒

Nacharbeiten ☐

Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Arbeitsgleis:

Die unten festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

Arbeitsgleis (Freie Strecke von/nach; Bahnhof Gleis Nr.): Bf Fulda, Gleise 426/256 und 427/257

Lage der Arbeitsstelle (km von/bis): Bf Fulda, Gleise 426/256 und 427/257, Weichen 108 und 111

Dauer der Arbeiten (am/von – bis, Datum, Uhrzeit): So 20.09.2026, 18:00 Uhr – Mo 21.09.2026, 06:00 Uhr

Beachte: Das Arbeitsgleis ist stets zu sperren

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



Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage (AKA L90 nur Strecken Ma-Stg und Han-Wü)

☐ AKA L90 ist nicht vorhanden bzw. nicht einsatzbereit

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

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

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

Sicherungsmaßnahme	Ausschlusskriterium
<p>1 <input type="checkbox"/> es finden <u>keine</u> Fahrten statt bzw. Fahrzeuge im Arbeitsgleis sind während der Arbeiten festgelegt und bewegen sich nicht mehr</p> <p>Sperrung des Arbeitsgleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung</p>	<p><input type="checkbox"/> Belastung des Fahrdienstleiters in Verbindung mit der hohen Anzahl der erforderlichen Sperrungen ist zu hoch, zusätzliches Personal bzw. zusätzlicher Bedienplatz ist nicht verfügbar</p> <p><input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeiten der Sperrung</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwischen Fahrdienstleiter und Arbeitsstelle - innerhalb der Arbeitsstellen an die Beschäftigten <p>ist aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen nicht gegeben</p> <p><input type="checkbox"/> Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; t_{Sperrung} kleiner $t_{\text{Wartezeit}}$</p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (ab einer t_{Sperrung} größer 20 Min. ist eine Sperrung sinnvoll)</p> <p><input type="checkbox"/> Sperrung auf Grund von Stichstreckenblock nicht möglich</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> während der Arbeitsdurchführung sind Fahrten erforderlich</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
<p>2 <input checked="" type="checkbox"/> es finden Fahrten im Arbeitsgleis statt</p> <p>Sperrung des Arbeitsgleises zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit (es finden Fahrten statt!)</p> <p><input type="checkbox"/> Warnung mittels ATWS/Sipo</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Fahren mit höchstens 20 km/h - und im gesperrten Gleis der freien Strecke auf Sicht - bei gleichzeitigem Verzicht auf die Warnung mittels ATWS oder Sipo</p>	<p><input type="checkbox"/> Belastung des Fahrdienstleiters in Verbindung mit der hohen Anzahl der erforderliche Sperrungen ist zu hoch, zusätzliches Personal bzw. zusätzlicher Bedienplatz ist nicht verfügbar</p> <p><input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeiten der Sperrung</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwischen Fahrdienstleiter und Arbeitsstelle - innerhalb der Arbeitsstellen an die Beschäftigten <p>ist aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen nicht gegeben</p> <p><input type="checkbox"/> Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; t_{Sperrung} kleiner $t_{\text{Wartezeit}}$</p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (ab einer t_{Sperrung} größer 20 Min. ist eine Sperrung sinnvoll)</p> <p><input type="checkbox"/> Sperrung auf Grund von Stichstreckenblock nicht möglich</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>

<p>3 <input type="checkbox"/> ATWS und Überwachungsposten</p> <p><input type="checkbox"/> es liegen einfache technische und betriebliche Verhältnisse vor (Verzicht auf technische Funktionsabnahme)</p>	<p><input type="checkbox"/> t Gefährdung größer t Bauzeit</p> <p><input type="checkbox"/> Aufwand der Montage und Demontage inkl. Logistik ist 3 x so hoch wie die Bauzeit (t Aufwand größer 3 x t Bauzeit)</p> <p><input type="checkbox"/> Räumzeit größer 30 s (Abschnitt 4.5.6 DGUV Regel 101-024)</p> <p><input type="checkbox"/> das Warnsignal kann auf der gesamten Arbeitsstelle nicht mit 3 dB(A) über dem Störschallpegel am Ohr des Beschäftigten aufgenommen werden. (Hinweis: Für einzelne Störlärmstarke Tätigkeiten, z.B. Einsatz Schienentrennschleifmaschine, müssen andere Sicherungsmaßnahmen gemäß RIMINI ausgewählt werden, Festlegung im Abschnitt 2.13)</p> <p><input type="checkbox"/> Anzahl der Fehlwarnungen ist zu hoch</p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Zugpausen ist nicht geeignet</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
<p>4 <input type="checkbox"/> Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem und Überwachungsposten</p> <p><input type="checkbox"/> bei wandernden Arbeitsstellen: Handschalter mit zusätzlicher automatischer Abstandsmessung oder dauerhafter Sprechkontakt zwischen Innenposten und Außenposten ist erforderlich</p> <p><input type="checkbox"/> es liegen einfache technische und betriebliche Verhältnisse vor (Verzicht auf technische Funktionsabnahme)</p>	<p><input type="checkbox"/> Es können nicht alle Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt werden.</p> <p><input type="checkbox"/> Räumzeit größer 20 s (§ 4 Absatz 3 Nr. 1 DGUV Vorschrift 78)</p> <p><input type="checkbox"/> gesamte Arbeitsstelle kann nicht durch einen Überwachungsposten eingesehen werden</p> <p><input type="checkbox"/> bei wandernden Arbeitsstellen ist keine automatische Abstandsmessung oder dauerhafte und sichere Sprechverbindung möglich</p> <p><input type="checkbox"/> Arbeiten eignen sich aufgrund des Störschallpegels nicht für die Art der Sicherung</p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Zugpausen ist nicht geeignet</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
<p>5 <input type="checkbox"/> Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke</p> <p>Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) müssen ausgeschlossen sein.</p> <p>schützendes Signal:</p>	<p><input type="checkbox"/> Gleis im Bahnhof</p> <p><input type="checkbox"/> Betriebsstellenbuch lässt Anwendung nicht zu</p> <p><input type="checkbox"/> nicht zulässig wegen Belastung Fdl</p> <p><input type="checkbox"/> Abstand ASig/BkSig zu Arbeitsstelle ist kleiner als die Annäherungsstrecke</p> <p><input type="checkbox"/> Funk-/Fernsprechverbindung technisch nicht möglich</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung</p> <p><input type="checkbox"/> 1 Innenposten reicht zur Sicherung nicht aus</p> <p><input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeit ist innerhalb der Arbeitsstelle aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen innerhalb der Arbeitsgruppe nicht gegeben.</p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Zugpausen ist nicht geeignet</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
<p>6 <input type="checkbox"/> persönliches Warngerät mit zusätzlichem Überwachungsposten</p> <p><input type="checkbox"/> Einschaltung durch technische Detektion</p> <p><input type="checkbox"/> Einschaltung erfolgt mit Handschalter</p>	<p><input type="checkbox"/> persönliche Warnung derzeit nicht zugelassen</p>
<p>7 <input type="checkbox"/> Sicherungsposten</p>	<p><input type="checkbox"/> keine Sicht auf den Beginn der Annäherungsstrecke</p> <p><input type="checkbox"/> Räumzeit größer 20 s (§ 4 Absatz 3 Nr. 1 DGUV Vorschrift 78)</p> <p><input type="checkbox"/> mehr als 1 Zwischenposten je Richtung erforderlich</p> <p><input type="checkbox"/> Sicht- und Hörverbindung der Sicherungsposten untereinander bzw. zu den Beschäftigten nicht möglich</p> <p><input type="checkbox"/> mehr als 1 Innenposten erforderlich</p> <p><input type="checkbox"/> das Warnsignal wird vom Störschallpegel von Fahrten in einem 3. Gleis überlagert</p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Zugpausen ist nicht geeignet</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>

Vorarbeiten ☐Hauptarbeiten ☒Nacharbeiten ☐**Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis 1:**

Betroffener Bereich des Nachbargleises bezogen auf die Arbeitsstelle

☐ freie Strecke (Streckenummer, Freie Strecke von/nach, von km bis km):☒ Bahnhof Fulda (Bezeichnung) Gleis-Nr. 424/254 (von Signal/Weiche bis Signal/Weiche)

Die Arbeiten werden durchgeführt

☒ im gesperrten Arbeitsgleis oder im Baugleis☐ im nicht gesperrten Arbeitsgleis☐ neben dem Gleis (bis max. 4,50 m ab Gleismitte zum benachbarten Gleis) bzw. zwischen 2 Gleisen

Die Sicherung vor Fahrten in einem weiteren Nachbargleis muss in einem zusätzlichen Abschnitt 2.2 festgelegt werden.

Die nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:☐ siehe Abschnitt 2.13☐ Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage (AKA L90 nur Strecken Ma-Stg und Han-Wü)☐ AKA L90 ist nicht vorhanden bzw. nicht einsatzbereitSicherungsmaßnahmen sind in der linken Spalte entsprechend ihrer Wertigkeit aufgezählt. Eine nachgeordnete Sicherungsmaßnahme darf nur verwendet werden, wenn **alle** vorher genannten, unter Angabe nachvollziehbarer Gründe, ausgeschlossen werden mussten.**Die ausgewählte Maßnahme ist zur Dokumentation in der linken Spalte anzukreuzen.**

Sicherungsmaßnahme	Ausschlusskriterium
1 <input type="checkbox"/> Sperrung des Nachbargleises zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (Uv-Sperrung, es finden <u>keine</u> Fahrten statt!)	<input checked="" type="checkbox"/> Belastung des Fahrdienstleiters in Verbindung mit der hohen Anzahl der erforderlichen Sperrungen ist zu hoch, zusätzliches Personal bzw. zusätzlicher Bedienplatz ist nicht verfügbar <input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeiten der Sperrung - zwischen Fahrdienstleiter und Arbeitsstelle - innerhalb der Arbeitsstellen an die Beschäftigten ist aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen nicht gegeben <input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrten ist zu hoch (Zugfolge nach der Baustellenplanung muss beachtet werden) <input checked="" type="checkbox"/> Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; t_{Sperrung} kleiner $t_{\text{Wartezeit}}$ <input type="checkbox"/> Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (Sperrpause ist während der Arbeit als Sicherungsmaßnahme im Nachbargleis notwendig) <input type="checkbox"/> Sperrung auf Grund von Stichstreckenblock nicht möglich <input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:
2 <input type="checkbox"/> Feste Absperrung <input type="checkbox"/> mit / <input type="checkbox"/> ohne Reduzierung des seitlichen Gleisbereichs um bis zu 0,2 m	<input checked="" type="checkbox"/> $t_{\text{Gefährdung}}$ größer t_{Bauzeit} <input checked="" type="checkbox"/> Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich Hinweis: Gelegentliches kurzzeitiges Betreten ist kein Ausschlusskriterium <input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsreduzierung im Nachbargleis nicht möglich (max. 120 km/h) <input type="checkbox"/> Montage nicht möglich <input type="checkbox"/> wirksame Höhe kann nicht erreicht werden und eine Erhöhung der FA ist nicht anwendbar (wenn nur in Teilbereichen die wirksame Höhe nicht erreicht werden kann, sind für diese Bereiche Festlegungen zur Sicherung im Abschnitt 2.13 erforderlich) <input type="checkbox"/> beim Einsatz von GBM: Gleisabstand ist kleiner 5,00 m <input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:
3 <input type="checkbox"/> Feste Absperrung in Kombination mit ATWS (auch mit Handschalter) <input type="checkbox"/> die Ausschaltung von einzelnen ATWS-Ketten während der Arbeiten ist vorgesehen (siehe Abschnitt 2.12) <input type="checkbox"/> max. auf Grenze des Gefahrenbereichs des Nachbargleises mit Arbeitsunterbrechung <input type="checkbox"/> dichter als Grenze Gefahrenbereich (1,90 – 2,50 m) und somit Räumung des Gefahrenbereichs des Nachbargleises	<input checked="" type="checkbox"/> $t_{\text{Gefährdung}}$ größer t_{Bauzeit} <input checked="" type="checkbox"/> Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich Hinweis: Gelegentliches kurzzeitiges Betreten ist kein Ausschlusskriterium <input type="checkbox"/> Gleisbereich des Nachbargleises kann nicht verlassen werden <input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrmöglichkeiten im Zusammenhang zwischen Arbeitsdauer und Aufwand der Installation (Faktor 3:1) t_{Aufwand} größer t_{Bauzeit} <input type="checkbox"/> Montage nicht möglich <input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsreduzierung im Nachbargleis ist nicht möglich (max. 160 km/h) <input type="checkbox"/> beim Einsatz von GBM: Gleisabstand ist kleiner 5,00 m

	<input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:
--	--

<p>4 <input type="checkbox"/> ATWS</p> <p><input type="checkbox"/> zusätzliche Warnsignalgeber auf den Arbeitsmaschinen zur Warnung der Beschäftigten in deren Arbeitsbereich (akustische Grundsätze beachten)</p> <p><input type="checkbox"/> die Ausschaltung von einzelnen ATWS-Ketten während der Arbeiten ist vorgesehen (siehe Abschnitt 2.12)</p> <p><input type="checkbox"/> es liegen einfache technische und betriebliche Verhältnisse vor (Verzicht auf technische Funktionsabnahme)</p> <p><small>Beim Einsatz von GBM im Fließbandverfahren ist mindestens „ATWS“ erforderlich</small></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> t Gefährdung größer t Bauzeit</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Aufwand der Montage und Demontage inkl. Logistik ist 3 x so hoch wie die Bauzeit (t Aufwand größer 3 x t Bauzeit)</p> <p><input type="checkbox"/> Anzahl der zu erwartenden Fehlwarnungen ist zu hoch</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
--	---

<p>5 <input checked="" type="checkbox"/> Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem</p> <p><input type="checkbox"/> zusätzlich Überwachungsposten beim Einsatz von Seitenläufern im Nachbargleis</p> <p><input type="checkbox"/> zusätzliche Warnsignalgeber auf den Arbeitsmaschinen zur Warnung der Beschäftigten in deren Arbeitsbereich (akustische Grundsätze beachten)</p> <p><input type="checkbox"/> bei wandernden Arbeitsstellen: Handschalter mit zusätzlicher automatischer Abstandsmessung oder dauerhafter und sicherer Sprechkontakt zwischen Innenposten und Außenposten ist erforderlich</p>	<p><input type="checkbox"/> Es können nicht alle Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt werden.</p> <p><input type="checkbox"/> bei wandernden Arbeitsstellen ist keine automatische Abstandsmessung oder dauerhafte und sichere Sprechverbindung möglich</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
--	--

<p>6 <input type="checkbox"/> Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke</p> <p>Bei nicht gesperrtem Arbeitsgleis müssen Fahrten im Nachbargleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) ausgeschlossen sein.</p> <p style="margin-left: 40px;">schützendes Signal:</p>	<p><input type="checkbox"/> Gleis im Bahnhof</p> <p><input type="checkbox"/> Betriebsstellenbuch lässt Anwendung nicht zu</p> <p><input type="checkbox"/> nicht zulässig wegen Belastung FdI (entspr. Abschnitt 4 Anhang 3)</p> <p><input type="checkbox"/> Abstand ASig/BkSig zu Arbeitsstelle ist kleiner als Annäherungsstrecke</p> <p><input type="checkbox"/> Funk-/Fernsprechverbindung technisch nicht möglich</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung</p> <p><input type="checkbox"/> 1 Innenposten reicht zur Sicherung nicht aus</p> <p><input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeit ist innerhalb der Arbeitsstelle aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen innerhalb der Arbeitsgruppe nicht gegeben</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
---	--

<p>7 <input type="checkbox"/> persönliches Warngerät mit zusätzlichem Überwachungsposten</p> <p><input type="checkbox"/> Einschaltung durch technische Detektion</p> <p><input type="checkbox"/> Einschaltung erfolgt mit Handschalter</p>	<p><input type="checkbox"/> persönliche Warnung derzeit nicht zugelassen</p>
---	--

8 Absperrsposten oder Sicherungsposten (gleichberechtigte Sicherungsmaßnahmen)	
<p>8 <input type="checkbox"/> Absperrsposten</p> <p>Ausschlusskriterien:</p> <p><input type="checkbox"/> Arbeiten im nicht gesperrten Arbeitsgleis</p> <p><input type="checkbox"/> dauerhafter Aufenthalt der Beschäftigten im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich</p> <p><input type="checkbox"/> die Art der Arbeit lässt keinen Einsatz von Absperrsposten zu</p> <p><input type="checkbox"/> Absperrsposten haben keinen sicheren Stand</p> <p><input type="checkbox"/> im gesperrten Gleis finden Sperr- oder Rangierfahrten statt und es besteht keine Austrittsmöglichkeit</p> <p><input type="checkbox"/> die örtlichen Verhältnisse lassen keinen Einsatz zu</p> <p><input type="checkbox"/> die Geschwindigkeit im Nachbargleis ist größer 160 km/h</p> <p><input type="checkbox"/> Abstand zur Gleismitte des Ngl 2,50 m kann nicht eingehalten werden</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>	<p>8 <input type="checkbox"/> Sicherungsposten</p> <p>Ausschlusskriterien:</p> <p><input type="checkbox"/> Sicht- und Hörverbindung der Sicherungsposten untereinander nicht möglich</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrten können nicht sicher am Beginn der Annäherungsstrecke erkannt werden</p> <p><input type="checkbox"/> das Warnsignal kann aufgrund akustischer Verhältnisse nicht wahrgenommen werden (z.B. Störschallpegel von Baumaschinen, Fahrten im Nachbargleis (100 dB(A)) oder örtlichem Umgebungslärm)</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>

- ☐ 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.)

Bei einem gelegentlichen kurzzeitigen Betreten des Gleisbereiches des Nachbargleis wird zusätzlich eine der folgenden Sicherungsmaßnahmen festgelegt (ist mit dem ausführenden Unternehmen abzustimmen):

<input checked="" type="checkbox"/> UV - Sperrung	<input type="checkbox"/> Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke	<input type="checkbox"/> Erhöhung der Sicherheitsfrist (nicht bei den Sicherungsmaßnahmen FA ohne ATWS oder Absperrposten)
<p>Mögliche Ausschlusskriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Belastung des Fahrdienstleiters in Verbindung mit der hohen Anzahl der möglichen Sperrungen ist zu hoch • Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; t_{Sperrung} kleiner $t_{\text{Wartezeit}}$ 	<p>Mögliche Ausschlusskriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleis im Bahnhof • Betriebsstellenbuch lässt Anwendung nicht zu • nicht zulässig wegen Belastung Fdl (entspr. Abschnitt 4 Anhang 3) • Abstand ASig/BkSig zu Arbeitsstelle ist kleiner als Annäherungsstrecke • Funk-/Fernsprechverbindung technisch nicht möglich • Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung • 1 Innenposten reicht zur Sicherung nicht aus 	<p>Mögliche Ausschlusskriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung von $t_{\text{Gefährdung}}$, dadurch $t_{\text{Gefährdung}}$ größer t_{Bauzeit} • Anzahl der Fahrmöglichkeiten wird dadurch zu groß • Weitergabe der Warnsignale der Sicherungsposten wird dadurch unverhältnismäßig verlängert

Vorarbeiten ☐Hauptarbeiten ☒Nacharbeiten ☐**Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis 2:**

Betroffener Bereich des Nachbargleises bezogen auf die Arbeitsstelle

☐ freie Strecke (Streckenummer, Freie Strecke von/nach, von km bis km):☐ Bahnhof (Bezeichnung) Gleis-Nr. (von Signal/Weiche bis Signal/Weiche)

Die Arbeiten werden durchgeführt

- ☐ im gesperrten Arbeitsgleis oder im Baugleis
☐ im nicht gesperrten Arbeitsgleis
☐ neben dem Gleis (bis max. 4,50 m ab Gleismitte zum benachbarten Gleis) bzw. zwischen 2 Gleisen

Die Sicherung vor Fahrten in einem weiteren Nachbargleis muss in einem zusätzlichen Abschnitt 2.2 festgelegt werden.

Die nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

- ☐ siehe Abschnitt 2.13
☐ Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage (AKA L90 nur Strecken Ma-Stg und Han-Wü
☐ AKA L90 ist nicht vorhanden bzw. nicht einsatzbereit

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

Die ausgewählte Maßnahme ist zur Dokumentation in der linken Spalte anzukreuzen.

Sicherungsmaßnahme	Ausschlusskriterium
1 <input type="checkbox"/> Sperrung des Nachbargleises zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (Uv-Sperrung, es finden <u>keine</u> Fahrten statt!)	<input type="checkbox"/> Belastung des Fahrdienstleiters in Verbindung mit der hohen Anzahl der erforderlichen Sperrungen ist zu hoch, zusätzliches Personal bzw. zusätzlicher Bedienplatz ist nicht verfügbar <input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeiten der Sperrung - zwischen Fahrdienstleiter und Arbeitsstelle - innerhalb der Arbeitsstellen an die Beschäftigten ist aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen nicht gegeben <input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrten ist zu hoch (Zugfolge nach der Baustellenplanung muss beachtet werden) <input type="checkbox"/> Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; t_{Sperrung} kleiner $t_{\text{Wartezeit}}$ <input type="checkbox"/> Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (Sperrpause ist während der Arbeit als Sicherungsmaßnahme im Nachbargleis notwendig) <input type="checkbox"/> Sperrung auf Grund von Stichstreckenblock nicht möglich <input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:
2 <input type="checkbox"/> Feste Absperrung <input type="checkbox"/> mit / <input type="checkbox"/> ohne Reduzierung des seitlichen Gleisbereichs um bis zu 0,2 m	<input type="checkbox"/> $t_{\text{Gefährdung}}$ größer t_{Bauzeit} <input type="checkbox"/> Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich Hinweis: Gelegentliches kurzzeitiges Betreten ist kein Ausschlusskriterium <input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsreduzierung im Nachbargleis nicht möglich (max. 120 km/h) <input type="checkbox"/> Montage nicht möglich <input type="checkbox"/> wirksame Höhe kann nicht erreicht werden und eine Erhöhung der FA ist nicht anwendbar (wenn nur in Teilbereichen die wirksame Höhe nicht erreicht werden kann, sind für diese Bereiche Festlegungen zur Sicherung im Abschnitt 2.13 erforderlich) <input type="checkbox"/> beim Einsatz von GBM: Gleisabstand ist kleiner 5,00 m <input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:
3 <input type="checkbox"/> Feste Absperrung in Kombination mit ATWS (auch mit Handschalter) <input type="checkbox"/> die Ausschaltung von einzelnen ATWS-Ketten während der Arbeiten ist vorgesehen (siehe Abschnitt 2.12) <input type="checkbox"/> max. auf Grenze des Gefahrenbereichs des Nachbargleises mit Arbeitsunterbrechung <input type="checkbox"/> dichter als Grenze Gefahrenbereich (1,90 – 2,50 m) und	<input type="checkbox"/> $t_{\text{Gefährdung}}$ größer t_{Bauzeit} <input type="checkbox"/> Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich Hinweis: Gelegentliches kurzzeitiges Betreten ist kein Ausschlusskriterium <input type="checkbox"/> Gleisbereich des Nachbargleises kann nicht verlassen werden <input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrmöglichkeiten im Zusammenhang zwischen Arbeitsdauer und Aufwand der Installation (Faktor 3:1) t_{Aufwand} größer t_{Bauzeit} <input type="checkbox"/> Montage nicht möglich <input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsreduzierung im Nachbargleis ist nicht möglich (max.

somit Räumung des Gefahrenbereichs des Nachbargleises	160 km/h) <input type="checkbox"/> beim Einsatz von GBM: Gleisabstand ist kleiner 5,00 m <input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:
4 <input type="checkbox"/> ATWS <input type="checkbox"/> zusätzliche Warnsignalgeber auf den Arbeitsmaschinen zur Warnung der Beschäftigten in deren Arbeitsbereich (akustische Grundsätze beachten) <input type="checkbox"/> die Ausschaltung von einzelnen ATWS-Ketten während der Arbeiten ist vorgesehen (siehe Abschnitt 2.12) <input type="checkbox"/> es liegen einfache technische und betriebliche Verhältnisse vor (Verzicht auf technische Funktionsabnahme) Beim Einsatz von GBM im Fließbandverfahren ist mindestens „ATWS“ erforderlich	<input type="checkbox"/> $t_{\text{Gefährdung}} > t_{\text{Bauzeit}}$ <input type="checkbox"/> Aufwand der Montage und Demontage inkl. Logistik ist 3 x so hoch wie die Bauzeit ($t_{\text{Aufwand}} > 3 \times t_{\text{Bauzeit}}$) <input type="checkbox"/> Anzahl der zu erwartenden Fehlwarnungen ist zu hoch <input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:
5 <input type="checkbox"/> Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem <input type="checkbox"/> zusätzlich Überwachungsposten beim Einsatz von Seitenläufern im Nachbargleis <input type="checkbox"/> zusätzliche Warnsignalgeber auf den Arbeitsmaschinen zur Warnung der Beschäftigten in deren Arbeitsbereich (akustische Grundsätze beachten) <input type="checkbox"/> bei wandernden Arbeitsstellen: Handschalter mit zusätzlicher automatischer Abstandsmessung oder dauerhafter und sicherer Sprechkontakt zwischen Innenposten und Außenposten ist erforderlich	<input type="checkbox"/> Es können nicht alle Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt werden. <input type="checkbox"/> bei wandernden Arbeitsstellen ist keine automatische Abstandsmessung oder dauerhafte und sichere Sprechverbindung möglich <input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:
6 <input type="checkbox"/> Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke Bei nicht gesperrtem Arbeitsgleis müssen Fahrten im Nachbargleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) ausgeschlossen sein. schützendes Signal:	<input type="checkbox"/> Gleis im Bahnhof <input type="checkbox"/> Betriebsstellenbuch lässt Anwendung nicht zu <input type="checkbox"/> nicht zulässig wegen Belastung FdI (entspr. Abschnitt 4 Anhang 3) <input type="checkbox"/> Abstand ASig/BkSig zu Arbeitsstelle ist kleiner als Annäherungsstrecke <input type="checkbox"/> Funk-/Fernsprechverbindung technisch nicht möglich <input type="checkbox"/> Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung <input type="checkbox"/> 1 Innenposten reicht zur Sicherung nicht aus <input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeit ist innerhalb der Arbeitsstelle aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen innerhalb der Arbeitsgruppe nicht gegeben <input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:
7 <input type="checkbox"/> persönliches Warngerät mit zusätzlichem Überwachungsposten <input type="checkbox"/> Einschaltung durch technische Detektion <input type="checkbox"/> Einschaltung erfolgt mit Handschalter	<input type="checkbox"/> persönliche Warnung derzeit nicht zugelassen
8 Absperpposten oder Sicherungsposten (gleichberechtigte Sicherungsmaßnahmen)	
8 <input type="checkbox"/> Absperpposten Ausschlusskriterien: <input type="checkbox"/> Arbeiten im nicht gesperrten Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> dauerhafter Aufenthalt der Beschäftigten im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich <input type="checkbox"/> die Art der Arbeit lässt keinen Einsatz von Absperpposten zu <input type="checkbox"/> Absperpposten haben keinen sicheren Stand <input type="checkbox"/> im gesperrten Gleis finden Sperr- oder Rangierfahrten statt und es besteht keine Austrittsmöglichkeit <input type="checkbox"/> die örtlichen Verhältnisse lassen keinen Einsatz zu <input type="checkbox"/> die Geschwindigkeit im Nachbargleis ist größer 160 km/h <input type="checkbox"/> Abstand zur Gleismitte des Ngl 2,50 m kann nicht eingehalten werden	8 <input type="checkbox"/> Sicherungsposten Ausschlusskriterien: <input type="checkbox"/> Sicht- und Hörverbindung der Sicherungsposten untereinander nicht möglich <input type="checkbox"/> Fahrten können nicht sicher am Beginn der Annäherungsstrecke erkannt werden <input type="checkbox"/> das Warnsignal kann aufgrund akustischer Verhältnisse nicht wahrgenommen werden (z.B. Störschallpegel von Baumaschinen, Fahrten im Nachbargleis (100 dB(A)) oder örtlichem Umgebungslärm) <input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:

☐ 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.)

Bei einem gelegentlichen kurzzeitigen Betreten des Gleisbereiches des Nachbargleis wird zusätzlich eine der folgenden Sicherungsmaßnahmen festgelegt (ist mit dem ausführenden Unternehmen abzustimmen):

<input type="checkbox"/> UV - Sperrung	<input type="checkbox"/> Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke	<input type="checkbox"/> Erhöhung der Sicherheitsfrist (nicht bei den Sicherungsmaßnahmen FA ohne ATWS oder Absperrposten)
<p>Mögliche Ausschlusskriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Belastung des Fahrdienstleiters in Verbindung mit der hohen Anzahl der möglichen Sperrungen ist zu hoch • Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben; t_{Sperrung} kleiner $t_{\text{Wartezeit}}$ 	<p>Mögliche Ausschlusskriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleis im Bahnhof • Betriebsstellenbuch lässt Anwendung nicht zu • nicht zulässig wegen Belastung Fdl (entspr. Abschnitt 4 Anhang 3) • Abstand ASig/BkSig zu Arbeitsstelle ist kleiner als Annäherungsstrecke • Funk-/Fernsprechverbindung technisch nicht möglich • Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung • 1 Innenposten reicht zur Sicherung nicht aus 	<p>Mögliche Ausschlusskriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung von $t_{\text{Gefährdung}}$, dadurch $t_{\text{Gefährdung}}$ größer t_{Bauzeit} • Anzahl der Fahrmöglichkeiten wird dadurch zu groß • Weitergabe der Warnsignale der Sicherungsposten wird dadurch unverhältnismäßig verlängert