

**Sicherungsplan**

(Notwendige Angaben eintragen, Zutreffendes ankreuzen, Nicht zutreffendes streichen)

<b>In Kraft ab</b>	<b>um</b>	<b>Uhr</b>	<b>Außer Kraft ab</b>	<b>um</b>	<b>Uhr</b>
(wird von der BzS ausgefüllt)					

**1. Angaben des ausführenden Unternehmens zur Arbeitsstelle****1.1 Ausführendes Unternehmen** (Unternehmen, Anschrift, E-Mail-Adresse):**1.2 Art der Arbeiten:****1.3 Lage der Arbeitsstelle** siehe bemaßte Skizze einschließlich der Arbeitsbereiche für Maschinen/Geräte Bauablauf ist beigelegt (falls vorhanden) Freie Strecke Arbeiten neben dem Gleis

VzG-Strecken Nr.

Gleis: von nach

von km: bis km

 Bahnhof Arbeiten neben dem Gleis

Betriebsstelle:

Gleis(e) Nr.: Weiche(n) Nr.: Weiche(n) Nr.:

Gleis(e) Nr.: Weiche(n) Nr.: Weiche(n)Nr.:

Art der Arbeitsstelle: feste Arbeitsstelle (Arbeiten im gesamten oben angegebenen Arbeitsbereich, beinhaltet die Arbeitslänge) kontinuierlich wandernde Arbeitsstelle (z.B. Begehungen, durchlaufende Tätigkeiten, Gleisumbauten in Teilabschnitten etc),

Arbeitsfortschritt: m pro Std.

Länge des wandernden Arbeitsbereiches m

 punktuelle Arbeitsstelle, (Angabe der einzelnen Punkte):

Arbeitsort [km]	Länge der punktuellen Arbeitsstelle [m]	geplante Dauer der Arbeiten [min]	Wie erfolgt der Weg zum nächsten Punkt

**1.4 Dauer der Arbeiten einschließlich Vor- und Nacharbeiten sowie Auf- und Abrüstzeiten von Maschinen/Geräten innerhalb der Arbeitsstelle** (am/von - bis, Datum, Uhrzeit):

**1.5 Beschreibung der Arbeitsstelle****1.5.1 Allgemeine Angaben**

Gleichzeitig an der Arbeitsstelle anwesende Beschäftigte:

Größte Arbeitsbreite in Richtung (Nachbargleis)		Arbeitsgleis (Bezeichnung) / Angaben zur Feldseite (Lage)	Größte Arbeitsbreite in Richtung (Nachbargleis)	
Gleisbezeichnung/ Feldseite	Angaben (m) *		Gleisbezeichnung/ Feldseite	Angaben (m) *

\* Hinweise: Die Angabe in m berücksichtigt den Abstand ab Achse Arbeitsgleis in Richtung Nachbargleis / bei Arbeiten neben dem Gleis wird der kleinste Abstand von Achse Betriebsgleis zur Arbeitsstelle angegeben

Räumzeit (Arbeitsgleis):            s

Es sind Arbeiten im Nachbargleis im Zusammenhang mit den Hauptarbeiten im gesperrten Arbeitsgleis (z.B. Seitenläufer bei Materialwagen, Fc Schotterentladung, Bediener Fas Fahrzeugen) erforderlich bzw. ist aufgrund der Arbeitsbreite davon auszugehen, dass sich die Arbeiten auf das Nachbargleis (2. Arbeitsgleis) ausdehnen:

 ja  nein

bei „ja“:

- Zeit zum Erreichen des Sicherheitsraums:            s (max. 20 s)

**1.5.2 Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräte**Einsatz von Fahrzeugen/Maschinen mit maschineneigener Warnanlage (Anzahl, Art, Länge): nicht zutreffend

Anzahl der Seitenläufer (z.B. beim Einsatz von GBM im Fließbandverfahren inkl. Seitenläufer von MFS, Slps oder bei DUA):

 nicht zutreffendEinsatz von Fahrzeugen/Maschinen/Geräten ohne maschineneigene Warnanlage (Anzahl, Art und Länge der Fahrzeuge, maschineneigener Störschallpegel  $L_N$  in dB(A)): nicht zutreffend

Maximale Entfaltungslänge der Maschinen über den Arbeitsbereich hinaus:

vor der Arbeitsstelle            m, nach der Arbeitsstelle            m             nicht zutreffend

maximale Fahrzeugbreite im Arbeitseinsatz ab Gleismitte            m (Angabe entspricht nicht der Arbeitsbreite)

**1.6 Wege zur und von der Arbeitsstelle bzw. für Baustellenlogistik**Der Zutritt zur Arbeitsstelle ist wie folgt vorgesehen (zusätzliche Angaben zur Skizze):  
(Benennung der genauen Eintrittsstelle, Festlegung eines Sammelplatzes, Treffen Sammelplatz gemeinsamer Zugang, etc.)**1.7 Weitere Angaben** (z. B. bei Maschinen: Sicherung der Ausgänge zum Nachbargleis werden gemäß § 4 (8) Nr. 2 DGUV Vorschrift 78 verriegelt, Sicherheitsabstand von Maschinen und Geräten, Auf- und Abrüsten von Maschinen): nicht zutreffend

**1.8 Einsatz von Absperrposten - Festlegung des ausführenden Unternehmens -**

Hinweis: Dieser Abschnitt findet nur Berücksichtigung, für den Fall, dass die BzS die Sicherungsmaßnahme Absperrposten festlegt. In diesem Fall gibt diese Festlegung ein Hinweis für das Sicherungsunternehmen, ob eine Absprache mit dem ausführenden Unternehmen erforderlich ist. Aufgrund der Art der Arbeiten, sowie der örtlichen und betrieblichen Verhältnisse stellt das ausführende Unternehmen jederzeit sicher, dass sich bei Auswahl des Sicherungsverfahrens „Absperrposten“ durch die BzS, Gruppen von zwei bzw. drei Beschäftigten im direkten Zugriffsbereich von einem Absperrposten aufhalten. Die Bestimmungen in der RRil 132.0118 sind zwingend zu beachten.

Ja, Begründung  Nein

**1.9 Nachunternehmen (Hinweis für die BzS)**

zutreffend  nicht zutreffend

Zur Ausführung der vertraglich vereinbarten Leistung werden von mir folgende Nachunternehmen in folgenden Gewerken eingesetzt:

Nachunternehmen / Gewerk	Im Abschnitt 1 berücksichtigt (zutreffendes ankreuzen)	
	Ja	Nein

**1.10 Mindestdauer von Sperrpausen**

zutreffend  nicht zutreffend

Falls die BzS für die Durchführung der Arbeiten die Sicherungsmaßnahme „Sperrung des Gleises / der Weiche“ festlegt:

Ist für die Durchführung der Arbeiten eine Dauer der Sperrung des Arbeitsgleises von mindestens 20 Minuten erforderlich? (Nicht für Zeiten erforderlich, solange sich im Arbeitsgleis eine gleisfahrbare Maschine befindet, z.B. Stopfmaschine, Zweibegebagger. In diesem Fall ist eine technische Sperrung erforderlich).

Gleis (Bezeichnung) und Art der Tätigkeit (wenn möglich Zeitraum der Arbeitsdurchführung sowie deren genauen Örtlichkeit angeben)	Ja	Nein
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**1.11 vertragliche Regelungen zur Ausschaltung von ATWS-Ketten (Hinweis für die BzS)**

Es gibt vertragliche Regelungen zum Ausschalten von ATWS-Ketten  Ja  Nein

Bei „Ja“: folgende vertragliche Regelungen wurden getroffen:

**Anlagen:** Skizze zu 1.3 und 1.6,

(Ausführendes Unternehmen: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.):

(Datum)

.....  
(Unterschrift)

**2. Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle**

**2.1 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Arbeitsgleis:**

Die unten festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

Arbeitsgleis (Freie Strecke von/nach; Bahnhof Gleis Nr.):

Lage der Arbeitsstelle (km von/bis):

Dauer der Arbeiten (am/von - bis, Datum, Uhrzeit):

**Beachte: Das Arbeitsgleis ist stets zu sperren**

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

**Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage (AKA L90 nur Strecken Ma-Stg und Han-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><b>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</b></p> <p><b>Sperrung des Arbeitsgleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung</b></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"> <li>- zwischen Fahrdienstleiter und Arbeitsstelle</li> <li>- innerhalb der Arbeitsstellen an die Beschäftigten</li> </ul> <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;</p> <p style="padding-left: 20px;"><math>t_{\text{Sperrung}}</math> kleiner <math>t_{\text{Wartezeit}}</math></p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (ab einer <math>t_{\text{Sperrung}}</math> größer 20 Min. ist eine Sperrung sinnvoll)</p> <p><input type="checkbox"/> Sperrung auf Grund von Stichstreckenblock nicht möglich</p> <p><input type="checkbox"/> während der Arbeitsdurchführung sind Fahrten erforderlich</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
<p><b>2 <input type="checkbox"/> es finden Fahrten im Arbeitsgleis statt</b></p> <p><b>Sperrung des Arbeitsgleises zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit (es finden Fahrten statt!)</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>Warnung mittels ATWS/Sipo</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>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</b></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"> <li>- zwischen Fahrdienstleiter und Arbeitsstelle</li> <li>- innerhalb der Arbeitsstellen an die Beschäftigten</li> </ul> <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;</p> <p style="padding-left: 20px;"><math>t_{\text{Sperrung}}</math> kleiner <math>t_{\text{Wartezeit}}</math></p> <p><input type="checkbox"/> Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (ab einer <math>t_{\text{Sperrung}}</math> 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><b>3</b>   <input type="checkbox"/> <b>ATWS und Überwachungsposten</b></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 Schientrennschleifmaschine, 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><b>4</b>   <input type="checkbox"/> <b>Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem und Überwachungsposten</b></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><b>5</b>   <input type="checkbox"/> <b>Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke</b></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><b>6</b>   <input type="checkbox"/> <b>persönliches Warngerät mit zusätzlichem Überwachungsposten</b></p> <p><input type="checkbox"/> Einschaltung durch technische Detektion</p> <p><input type="checkbox"/> Einschaltung erfolgt mit Handschalter</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> persönliche Warnung derzeit nicht zugelassen</p>
--	---

<p><b>7</b>   <input type="checkbox"/> <b>Sicherungsposten</b></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>
--	---

**Sicherungsplan Nr. \_\_\_\_\_ zu Betra Nr. \_\_\_\_\_**

**2.2 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis**

Betroffener Bereich des Nachbargleises bezogen auf die Arbeitsstelle

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

- Die Arbeiten werden durchgeführt
- im gesperrten Arbeitsgleis 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
<p><b>1</b> <input type="checkbox"/> <b>Sperrung des Nachbargleises zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (Uv-Sperrung, es finden <u>keine</u> Fahrten statt!)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> <li><input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeiten der Sperrung               <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwischen Fahrdienstleiter und Arbeitsstelle</li> <li>- innerhalb der Arbeitsstellen an die Beschäftigten ist aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen nicht gegeben</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrten ist zu hoch (Zugfolge nach der Baustellenplanung muss beachtet werden)</li> <li><input type="checkbox"/> Akzeptanz der Wartezeit ist nicht gegeben;               <ul style="list-style-type: none"> <li><small>t<sub>Sperrung</sub> kleiner t<sub>Wartezeit</sub></small></li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> Länge der Sperrpause ist nicht geeignet (Sperrpause ist während der Arbeit als Sicherungsmaßnahme im Nachbargleis notwendig)</li> <li><input type="checkbox"/> Sperrung auf Grund von Stichstreckenblock nicht möglich</li> <li><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</li> </ul>
<p><b>2</b> <input type="checkbox"/> <b>Feste Absperrung</b></p> <p><input type="checkbox"/> mit / <input type="checkbox"/> ohne Reduzierung des seitlichen Gleisbereichs um bis zu 0,2 m</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> t Gefährdung größer t Bauzeit</li> <li><input type="checkbox"/> Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich <small>Hinweis: Gelegentliches kurzzeitiges Betreten ist kein Ausschlusskriterium</small></li> <li><input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsreduzierung im Nachbargleis nicht möglich (max. 120 km/h)</li> <li><input type="checkbox"/> Montage nicht möglich</li> <li><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)</li> <li><input type="checkbox"/> beim Einsatz von GBM: Gleisabstand ist kleiner 5,00 m</li> <li><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</li> </ul>
<p><b>3</b> <input type="checkbox"/> <b>Feste Absperrung in Kombination mit ATWS (auch mit Handschalter)</b></p> <p><input type="checkbox"/> die Ausschaltung von einzelnen ATWS-Ketten während der Arbeiten ist vorgesehen (siehe Abschnitt 2.12)</p> <p><input type="checkbox"/> max. auf Grenze des Gefahrenbereichs des Nachbargleises mit Arbeitsunterbrechung</p> <p><input type="checkbox"/> dichter als Grenze Gefahrenbereich (1,90 - 2,50 m) und somit Räumung des Gefahrenbereichs des Nachbargleises</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> t Gefährdung größer t Bauzeit</li> <li><input type="checkbox"/> Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich <small>Hinweis: Gelegentliches kurzzeitiges Betreten ist kein Ausschlusskriterium</small></li> <li><input type="checkbox"/> Gleisbereich des Nachbargleises kann nicht verlassen werden</li> <li><input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrmöglichkeiten im Zusammenhang zwischen Arbeitsdauer und Aufwand der Installation (Faktor 3:1)               <ul style="list-style-type: none"> <li><small>t Aufwand größer t Bauzeit</small></li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> Montage nicht möglich</li> <li><input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsreduzierung im Nachbargleis ist nicht möglich (max. 160 km/h)</li> <li><input type="checkbox"/> beim Einsatz von GBM: Gleisabstand ist kleiner 5,00 m</li> <li><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</li> </ul>

**Sicherungsplan Nr. \_\_\_\_\_ zu Betra Nr. \_\_\_\_\_**

<p><b>4</b> <input type="checkbox"/> <b>ATWS</b></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 type="checkbox"/> t<sub>Gefährdung</sub> größer t<sub>Bauzeit</sub></p> <p><input type="checkbox"/> Aufwand der Montage und Demontage inkl. Logistik ist 3 x so hoch wie die Bauzeit (t<sub>Aufwand</sub> größer 3 x t<sub>Bauzeit</sub>)</p> <p><input type="checkbox"/> Anzahl der zu erwartenden Fehlwarnungen ist zu hoch</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
---	---

<p><b>5</b> <input type="checkbox"/> <b>Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem</b></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><b>6</b> <input type="checkbox"/> <b>Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke</b></p> <p>Bei nicht gesperrtem Arbeitsgleis müssen Fahrten im Nachbargleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung (Gegengleis) ausgeschlossen sein.</p> <p>schützendes Signal:</p>	<p><input type="checkbox"/> Gleis im Bahnhof</p> <p><input type="checkbox"/> Betriebsstellenbuch lässt Anwendung nicht zu</p> <p><input type="checkbox"/> nicht zulässig wegen Belastung Fdl (entspr. Abschnitt 4 Anhang 3)</p> <p><input type="checkbox"/> Abstand ASig/BkSig zu Arbeitsstelle ist kleiner als Annäherungsstrecke</p> <p><input type="checkbox"/> Funk-/Fernsprechverbindung technisch nicht möglich</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung</p> <p><input type="checkbox"/> 1 Innenposten reicht zur Sicherung nicht aus</p> <p><input type="checkbox"/> Kommunikationsmöglichkeit ist innerhalb der Arbeitsstelle aufgrund der räumlichen Ausdehnung bzw. Störschallpegels durch die eingesetzten Maschinen innerhalb der Arbeitsgruppe nicht gegeben</p> <p><input type="checkbox"/> baustellenspezifische Gründe:</p>
---	--

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

<b>8 Absperroposten oder Sicherungsposten (gleichberechtigte Sicherungsmaßnahmen)</b>	
<p><b>8</b> <input type="checkbox"/> <b>Absperroposten</b></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 Absperroposten zu</p> <p><input type="checkbox"/> Absperroposten 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><b>8</b> <input type="checkbox"/> <b>Sicherungsposten</b></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.)

<b>Sicherungsplan Nr.</b>	<b>zu Betra Nr.</b>
---------------------------	---------------------

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

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

**2.3 Durchführung der Sicherungsmaßnahme durch (OE/Sicherungsunternehmen):**

**2.4 Ständige Anwesenheit der Sicherungsaufsicht auf der Arbeitsstelle:**  ja  nein  
Beachte DGUV Regel 101-024 Abschnitt 4.1.15

**2.5 Sicherungsüberwachung / Plausibilitätsprüfung**

**2.5.1 Plausibilitätsprüfung gemäß Abschnitt 5.1 des Sicherungsplanes**

- Plausibilitätsprüfung erfolgt durch die BzS (Grundsatz)
- Plausibilitätsprüfung
  - wird der OE übertragen (Ausnahmefall)
  - wird einem geeigneten Dritten vertraglich übertragen (Ausnahmefall)

**2.5.2 Sicherungsüberwachung**

- Sicherungsüberwachung
- wird der OE übertragen
  - wird einem geeigneten Dritten übertragen
  - ist nicht erforderlich  
(Sicherungsmaßnahme wird von der BzS selbst durchgeführt und Sicherungsüberwachung erfolgt im Rahmen vom § 3 Abs. 1 ArbSchG)

**Sicherungsüberwachung darf gleichzeitig die Bauüberwachung wahrnehmen:**  ja  nein

**2.6 Sicherungskoordination erfolgt durch**

- die BzS (Grundsatz)
- OE: (Ausnahmefall), Begründung:
- geeigneter Dritter: (Ausnahmefall), Begründung:
- entfällt

**2.7 Zuständiger Fahrdienstleiter (Bf, Stw, GSM-R (Tel. Nr.)):**

**2.8 Zulässige Geschwindigkeit  $v_{zul}$  (VzG, örtl. Richtlinien, ...)**

	<input type="checkbox"/> <b>Arbeitsgleis</b> <input type="checkbox"/> <b>Nachbargleis</b> <small>(von/nach bzw. Nr.)</small>	<input type="checkbox"/> <b>Arbeitsgleis</b> <input type="checkbox"/> <b>Nachbargleis</b> <small>(von/nach bzw. Nr.)</small>	<input type="checkbox"/> <b>Arbeitsgleis</b> <input type="checkbox"/> <b>Nachbargleis</b> <small>(von/nach bzw. Nr.)</small>
$v_{zul}$ [km/h]			



**2.9 Für die Dauer der Arbeiten gilt:**

	<input type="checkbox"/> <b>Arbeitsgleis</b> <input type="checkbox"/> <b>Nachbargleis</b> (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> <b>Arbeitsgleis</b> <input type="checkbox"/> <b>Nachbargleis</b> (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> <b>Arbeitsgleis</b> <input type="checkbox"/> <b>Nachbargleis</b> (von/nach bzw. Nr.)
Fahrten	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, aus beiden Richtungen <input type="checkbox"/> Ja, aus Richtung <input type="checkbox"/> Fahrten aus Richtung sind auszuschließen	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, aus beiden Richtungen <input type="checkbox"/> Ja, aus Richtung <input type="checkbox"/> Fahrten aus Richtung sind auszuschließen	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, aus beiden Richtungen <input type="checkbox"/> Ja, aus Richtung <input type="checkbox"/> Fahrten aus Richtung sind auszuschließen
Geschwindigkeit [km/h]			
Ausschluss von Lü-Sendungen (Berta, Cäsar, Dora)	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Arbeitsbreite (Agl)	Richtung Richtung	Richtung Richtung	Richtung Richtung
Bei Arbeiten neben dem Gleis: geringster Abstand zwischen Arbeitsstelle und Gleismitte des Ngl [m]			
seitlicher Gleisbereich (Ngl) [m]			
minimaler Gleisabstand [m]			
Mindestabstand des Sicherheitsraumes zur Gleismitte [m] (nur für Agl)			
Mindestabstand für das Ablegen von Geräten, Baustoffen und Bauteilen [m]			

**2.10 Lage des Sicherheitsraums (z. B. Feldseite; ggf. Skizze):**

**2.11 Folgende Sicherungsmaßnahmen für den Weg zur und von der Arbeitsstelle bzw. für Baustellenlogistik im Gleisbereich werden angeordnet** (Angaben im Abschnitt 1.6 beachten!):

**2.12 Die Ausschaltung von einzelnen ATWS – Ketten ist aus Lärmschutzgründen wie folgt vorgesehen:**

- nicht zutreffend
- gemäß beigefügter vertraglicher Regelung mit dem ausführenden Unternehmen
- gemäß Bauablaufplan bei den ATWS – Ketten in deren Bereich nicht gearbeitet wird.
- gemäß folgender Festlegung durch die BzS:

Hinweis: Die festgelegten Ein- bzw. Ausschaltung von ATWS-Ketten erfolgt vor Ort immer in der Absprache zwischen Sicherheitsaufsicht und dem Bauüberwacher Bahn, Arbeitsaufsicht führende Person oder Bauleitung innehabende Person. Dabei müssen mögliche Änderungen im Bauablauf berücksichtigt werden.

**2.13 Weitere Angaben**

(z. B. Einsatz von Überwachungsposten erforderlich, Gleisbereich unter/über dem Gleis, zusätzliche Warnsignalgeber auf Fahrzeugen, zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zu 2.1 und 2.2, Arbeitseinstellung und Räumung beim Verkehren von Lü-Sendungen gemäß Betra):

**Nur bei Fristunterschreitung auszufüllen!**

Die Arbeiten wurden nicht mindestens 20 Arbeitstage vor Baubeginn bei der BzS angezeigt und werden durchgeführt. (nicht im Ausdruck, nur im System)

Für die sachliche Richtigkeit der Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2, falls diese nicht von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle erstellt wurden:

(OE, Name in Druckbuchstaben)	(Datum)	..... (Unterschrift)
Für die Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2 verantwortlich:		
(BzS: OE, Name in Druckbuchstaben)	(Datum)	..... (Unterschrift)

**3. Sicherungsplanung gemäß der Abschnitte 1 und 2**

**3.1 Ermittlung der Annäherungsstrecken**

Arbeiten finden neben dem Gleis statt

	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)	<input type="checkbox"/> Arbeitsgleis <input type="checkbox"/> Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)
Sperrung	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Feste Absperrung	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Räumzeit (s)			
Sicherheitszuschlag (s)			
Sicherheitsfrist (s) <sup>1)</sup>			
Annäherungsstrecke (m) <sup>2)</sup>			
Ro 2 Gefahrenraum räumen und meiden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeitsunterbrechung	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

<sup>1)</sup> ggf. erhöhte Sicherheitsfrist siehe Abschnitte 2.2 und 2.13, beim Einsatz von Überwachungsposten mindestens 20 s, höchstens 35 s)

<sup>2)</sup> Beim Einsatz von maschineneigenen Warnanlagen oder Handschalter im nicht gesperrtem Gleis muss die Annäherungsstrecke um 150 m verlängert werden

**3.2 Folgende Fahrzeuge werden mit Warnsignalgeber ausgestattet:**

**3.3 Die Warnbereichsumschaltung erfolgt**

- automatisch
- halbautomatisch
- händisch (nicht bei schnell fahrenden Fahrzeugen, z.B. ZwB)

**3.4 Festlegen des Sicherheitsraums (Austrittseite):**

**3.5 Anzahl u. Standorte der Sicherungs-/Überwachungsposten (ggf. Skizze beifügen) bzw. Anzahl u. Abstände der ATWS-Signalgeber (Planung beifügen):**

**3.6 Die mögliche Ausschaltung von ATWS-Ketten gemäß Abschnitt 2.12 wurden in die Planungen zur Umsetzung der Sicherungsmaßnahmen berücksichtigt. Die Warnbereichsgrenzen werden wie folgt gekennzeichnet:**

**3.7 Anzahl und Standorte der Absperrposten (ggf. Skizze beifügen):**

Begründung wenn einem Absperrposten zwei oder drei Beschäftigte zugeordnet werden.

**3.8 Ergänzungen, Besonderheiten (z. B. Weg zur und von der Arbeitsstelle):**

**Anlagen:**

Für die Angaben im Abschnitt 3 verantwortlich:		
(OE/Sicherungsunternehmen, Name in Druckbuchstaben, Tel. Nr.)	(Datum)	..... (Unterschrift)

**4. Durchführung der Sicherungsmaßnahmen**

**Die Sicherungsaufsicht/en ist/sind in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse und über den Inhalt des Sicherungsplanes eingewiesen.**

**Die Sicherungsmaßnahmen werden gemäß der Abschnitte 2 u. 3 durchgeführt.**

(OE/Sicherungsunternehmen, Name in Druckbuchstaben, Tel. Nr.)	(Datum)	..... (Unterschrift)

**5. Plausibilitätsprüfung und Zustimmung durch die BzS**

**5.1. Die Sicherungsplanung nach Abschnitt 3 auf Plausibilität zu den Abschnitten 1 und 2 geprüft.**

**Plausibilität geprüft und Durchführung der Sicherungsmaßnahme zugestimmt.** ja  nein

Nur ausfüllen, wenn eine ATWS-Planprüfung erforderlich ist:

- Die ATWS-Planprüfung wurde in der BzS durch folgende Person durchgeführt:  
(Name des Mitarbeiters der BzS)
- Die ATWS-Planprüfung wurde von der BzS an das folgende Sicherungsunternehmen delegiert:  
(Name des Sicherungsunternehmens)  
(Hinweis: Die Person, die die Planung durchführt, darf nicht die Planprüfung durchführen)

(OE/Unternehmen, Name in Druckbuchstaben, Tel.Nr.)	(Datum)	..... (Unterschrift)

**5.2 bleibt frei** (wird nur im durch die DB Netz AG eingeführtem bundeseinheitlichem digitalen System erstellt)

**5.3 Anlagen zum Sicherungsplan**

- Anlage 1 Wahrnehmbarkeitsprobe (Vordruck 132.0118V10 Anlage 1)  
 Anlage 2 Übergabe Sicherungsaufsicht (Vordruck 132.0118V10 Anlage 2)  
 Anlage 3 Einweisung der ausführenden Unternehmen in die Abschaltung von ATWS Ketten (Vordruck 132.0118V10 Anlage 3)  
 Anlage 4 Liste der eingewiesenen Sicherungsaufsichten (Dauersicherungspläne) (Vordruck 132.0118V10 Anlage 4)  
 Anlage 5 Nachunternehmer Sicherungsunternehmen (Vordruck 132.0118V10 Anlage 5)  
 Anlage 6 Anlagen zum Abschnitt 1 (Lageplanskizze)  
 Anlage 7 Anlagen zum Abschnitt 2  
 Anlage 8 bahntechnische Freigabe der Festen Absperrung  
 Anlage 9 ATWS Planung

**6. Einweisung der ausführenden Unternehmen in die Sicherungsmaßnahmen**

Wenn der Sicherungsplan bei kurzfristigen Maßnahmen außerhalb des Workflows erstellt wird, gilt die Unterschrift des Unternehmens (Bauleitung ausführende Person/Arbeitsaufsicht führende Person) gleichzeitig als Zustimmung zur Sicherungsmaßnahme.

**Einweisender:**

.....	.....	.....
(OE/Sicherungsunternehmen, Name Sicherungsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

**Eingewiesene:**

.....	.....	.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

.....	.....	.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

.....	.....	.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

.....	.....	.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

.....	.....	.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

.....	.....	.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

.....	.....	.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

.....	.....	.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

.....	.....	.....
(OE/Firma, Name Bauleitung/Arbeitsaufsicht in Druckbuchstaben)	(Datum)	(Unterschrift)

## 7 Aufgaben der Sicherungsüberwachung

**Nur zutreffend, wenn die Sicherungsmaßnahme nicht durch die BzS durchgeführt wird (RRil 132.0118)**

Mit Unterschrift bestätigt die Sicherungsüberwachung durchführende Person, dass sie ihre Aufgaben gemäß RRil 132.0118 wahrgenommen hat.

Prüfmaßnahme:

- (1) Vor Beginn der Durchführung der Sicherungsmaßnahme die Übereinstimmung der Sicherungsmaßnahme mit der Sicherungsplanung und dem Regelwerk geprüft
- (2) Die Durchführung der Sicherungsmaßnahme überwacht
- (3) Prüfung der Befähigung der Sicherungspersonale
- (4) Prüfung der Einsatznachweise für Sicherungs- und Absperrposten, sowie Bediener von ATWS
- (5) Anpassung von Sicherungsmaßnahmen mit der BzS abgestimmt und veranlasst und deren Umsetzung geprüft

Name in Druckbuchstaben	Datum	Uhrzeit von	Uhrzeit bis	Prüfmaßnahme (Nummer eintragen)	Unterschrift

Festgestellte Mängel	Maßnahme zur Beseitigung	Unterschrift mit Uhrzeit Datum