Aktualisierung 02 zur 132.0118, gültig ab 01.01.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,


Änderungshinweise:

Die aktuelle Version wurde in folgenden wesentlichen Punkten überarbeitet:

Grundmodul 132.0118

- Änderung der Abschnittsnummerierung aufgrund des Wegfalls des Abschnitts 10 „Überwachungsposten (durch deren Überführung in den Anhang 132.0118A07 Abschnitt 12)
- Aufnahme neuer Vordrucke
- Anpassung der Bezeichnungen der zugrundeliegenden Unfallverhütungsvorschriften (Beispiel: GUV-V D 33 (alt) in DGUV-Vorschrift 78 (neu)) gem. der DGUV-Transferliste im gesamten Grundmodul und im Abschnitt 13 (Mitgeltende Regelungen/Abkürzungsverzeichnis)
- Anpassung der Bezeichnung AWS in ATWS
- Änderungen sind im Regelwerksformat („*“) gekennzeichnet

...
132.0118 Abschnitt 9

Im neuen Abschnitt 9 werden die derzeit geltenden Regelungen zum Einsatz von Absperrposten konkretisiert.

Abschnitt (3) Aufgaben

Der Standort des Absperrpostens wird deutlicher beschrieben, da dieser ein wichtiger Aspekt für die Wahrnehmung der Aufgaben des Absperrpostens ist.

Abschnitt (4) Einsatzbedingungen

In diesem Abschnitt werden die Einsatzbedingungen für einen Absperrposten an einer Stelle zusammengefasst.

In der DGUV Regel 101-024 Abschnitt 4.3 - Ausführungsbestimmungen - wird die Möglichkeit aufgezeigt, dass einem Absperrposten bis zu drei Versicherte zugeordnet werden können. Bei der Sicherung von mehreren (bis zu drei) Versicherten durch Absperrposten zeigt jedoch die Praxis, dass diese auf Grund der Art der Arbeit oft nicht im unmittelbaren Zugriffsbereich eines Absperrpostens arbeiten und somit von diesem nicht wirksam am Betreten des Gleisbereiches gehindert werden können. Deswegen wird konkretisiert, dass einem Absperrposten grundsätzlich ein Versicherter zugeordnet wird. Ausnahmen zu dieser Regel sind explizit genannt.

Abschnitt (5) Nicht geeignete Arbeiten

Die Sicherungsmaßnahme Absperrposten wurde in der bisherigen Praxis offenbar für Arbeiten festgelegt, bei denen die Aufgabe (Hindern am Betreten des Gleisbereiches) nicht wahrgenommen werden kann. Deswegen werden in diesen Abschnitt Arbeiten aufgenommen, für welche die Sicherungsmaßnahme Absperrposten nicht geeignet ist.

132.0118 Abschnitt 10


132.0118 Anhang 06 „Feste Absperrung“

Im geänderten Anhang 06 werden die Schutzziele und die Einsatzgrundsätze der Festen Absperrung (FA) vor allem bei Geschwindigkeiten bis 160 km/h konkretisiert.

Abschnitt 1 (1): Bahntechnische Freigabe

Aufgenommen werden auch Regelungen für die S-Bahnen Berlin und Hamburg, die besondere Anforderungen in den konstruktiven Anforderungen enthalten. Aufgrund der Besonderheit der S-Bahnen ist eine zusätzliche Erprobung vor der bahntechnischen Freigabe notwendig.

Abschnitt 1 (4): Wirksame Höhe


Abschnitt 1 (6): Liste der freigegebenen FA

Als Möglichkeit der schnellen Überprüfung der bahntechnischen Freigabe bzw. zur Sicherungsplanung wird den Anwendern eine „Liste der freigegebenen FA“ an die Hand gegeben, die wichtige technische Daten zur FA wie max. Geschwindigkeiten, Besonderheiten wie z.B. Weichenmontage, Lärmschutzmatten, Anbauten von Warnsignalgebern (WSG) und Aufbauzeiten beinhaltet. Diese Liste wird laufend angepasst, ergänzt und im Internet publiziert, so dass die Flexibilität erhöht wird.

Abschnitt 2 (2): Ausschluss von Lü-Sendungen

In der praktischen Umsetzung zeigten sich Unklarheiten bezüglich Regelungen zu Lü-Sendungen in Zusammenhang mit Festen Absperrungen. Diese waren im bisherigen Anhang 06 noch nicht aufgenommen. Sie wurden ergänzt, um die Einsatzhäufigkeit von FA zu erhöhen.

Abschnitt 2 (4): Regelungen zur Montage


Abschnitt 2 (7): Geschwindigkeitsabhängige Gefahrenbereiche

Die neu aufgenommene Tabelle konkretisiert Regelungen zu den verschiedenen Geschwindigkeiten, mit denen an der Festen Absperrung vorbeigefahren werden darf.

Abschnitt 2 (10): Neuregelung zur optischen Anzeige

Als technische Innovation, die den Einsatz der Festen Absperrung unter möglichst geringer betrieblicher Beeinflussung (v ≤ 160 km/h) und mit positivem Lärmschutzeffekt (keine akustische Warnung notwendig) begünstigt wird die Möglichkeit geschaffen, eine rein „Optische Anzeige“ zur Information über eine sich nähernende Fahrt einzusetzen. Dafür müssen definierter Umstände vorliegen, die in einer neuen Tabelle 3 aufgeführt sind.

Tabelle 3: FA-Tätigkeitenkataster

Unter definierten Umständen dürfen die in der Tabelle 3 explizit genannten Tätigkeiten mit FA und rein optischer Anzeige gesichert werden und die Baustelle darf mit max. 160 km/h passiert werden.
132.0118 Anhang 07 „Automatische Warnsysteme (ATWS)“


Inhalte in den neuen Abschnitten:

**Begriffliche Änderungen:**
- AWS werden gemäß der europäischen Norm zukünftig ATWS (Automatic Track Warning System) abgekürzt.

**Abschnitt 1 „Allgemeine Grundsätze für den Einsatz von ATWS (Automatic Track Warning System)“**
- Klarstellung, dass vorrangig die Regelungen in der Betriebsanweisung der DB AG (Modul 132.0118) gelten und nachrangig die Betriebsanweisungen der Hersteller.
- Festlegung, dass bei Arbeiten im nicht gesperrten Gleis der Einsatz von Handschaltern anstatt einer technischen Detektion zur Einschaltrücksicht nicht erlaubt ist.

**Abschnitt 2 „Warnung“**
- Klarstellung, dass die Optik nur eine Erinnerung ist. Die Warnung muss somit immer akustisch erfolgen.
- Die gleichzeitige Verwendung der Signale Ro 1 und Ro 2 auf einer Arbeitsstelle ist verboten. Diese Regelung ergibt sich aus der akustischen Charakteristik der Warnsignale und der damit zusammenhängenden Unterscheidung durch die Beschäftigten (Verkehrungsfahrer).

**Abschnitt 3 „Allgemeine Einsatzbedingungen für ATWS“**
- Festlegung der maximalen Länge von ATWS bei technisch detektorischer Ein- und Ausschalung auf 800 m.
- Beim Einsatz von ATWS im nicht gesperrten Arbeitsgleis muss die Reaktion der Beschäftigten durch einen Überwachungsposten (Bediener) ständig überwacht werden.
Deswegen darf die Arbeitsstelle nur so long sein, dass ein Überwachungsposten die Ar-
beitsstelle überblicken kann.

- Die Vermittlung von Besonderheiten beim Einsatz einzelner ATWS-Anlagen ist Aufga-
be der jeweiligen Hersteller und der Trainer von präqualifizierten Bildungsträgern.
- Klarstellung, dass der ATWS-Plan Bestandteil des Sicherungsplanes und dort aufzubewahren ist.
- Sensibilisierung der Planer, dass Dauerwarnungen und Warnungen, bei denen die Fahrt
die Arbeitsstelle nicht erreicht, zu vermeiden sind.
- Konkretisierung, dass für die Montage, Störungsbeseitigung und Demontage eines
ATWS ein eigener Sicherungsplan vorhanden sein muss.

Abschnitt 4 „Grundlegende Anforderungen an die ATWS-Planung“

- Festlegung, dass Fahrten grundsätzlich durch eine technische Detektion zu erfassen
sind. Ausnahmen nur mit Genehmigung der für den Bahnbetrieb zuständigen Stellen
(BzS)
- Festlegung der Sicherheitszuschläge
- Festlegung der Mindestangaben in einem ATWS-Plan
- Aussagen zur Reihenschaltung von ATWS-Anlagen

Abschnitt 5 „Aufstellung der Warnsignalgeber“ (WSG)

- Berücksichtigung der 15 Grad-Aufstellung und den daraus resultierenden Maßnahmen
  – Versetzung der ATWS um den halben Abstand der WSG zur Arbeitsstelle
  – Ausrichtung der WSG von Wohngebäuden weg
- Tabellen zur Ablesung des WSG – Abstandes in unterschiedlicher Entfernung der WSG
  zur Arbeitsstelle unter Berücksichtigung des abgebenden Warnsignalpegels der WSG
- Regelungen zum zusätzlichen Einsatz von mobilen Funkwarnsystemen bei sehr hohen
Störschallpegeln
- Aufstellung von WSG in Tunneln
- Hinweis auf den grundsätzlichen Verzicht zur Aufstellung von WSG auf Personenver-
kehrsanlagen. Wenn es keine anderen Möglichkeiten gibt, sind Maßnahmen zum Schutz
der Reisenden zu treffen.

Abschnitt 6 „Einsatzbedingungen von funkgestützten Warnsystemen“

- Festlegung der maximalen Arbeitsstellenlängen
  – bei bidirektionalen Funk ohne technisch detektierte Ausschaltung 400 m
  – bei unidirektionalen Funk 60 m
- Beginn und Ende der Warnbereichsgrenzen müssen bei Ausschaltung der Warnung an
der Zentrale durch den Bediener einsehbar sein
- Regelungen zu
  – Aufstellung
  – ATWS -Planung
  – Verzicht auf die Planprüfung
  – technischer Funktionsabnahme / technischer Funktionskontrolle bei einfachen tech-
nischen Verhältnissen und einfachen betrieblichen Bedingungen
  – möglichen Personalunionen
  – Ausrichtung der WSG bei Arbeitsstellen bis 150 m
Abschnitt 7 „Einsatzbedingungen bei maschineneigenen funkangesteuerten automatischen Warnsystemen auf Großbaumaschinen“

- Aufnahme von Regelungen für den Einsatz von maschineneigenen Warnsystemen beim Einsatz von
  - Bettungsreinigungsmaschinen
  - Planumsverbesserungsmaschinen
  - Umbauzügen
- Berücksichtigung der in der Entwicklung befindlichen
  - Auslösung der Maschinenwarnung (Absatz 5 (8) bis (11)) und
  - der Warnbereichsumschaltung (Absatz 6 (4) bis (6))
  durch Überwachungsposten

Abschnitt 8 „Einsatz von Persönlichen Warnsignalgebern (PW)“

- Der Abschnitt bezieht sich ausschließlich auf den Einsatz von PW für die schnell wandernde Vegetationspflege
- Es werden die Anforderungen an einen PW festgelegt.

Abschnitt 9 „Persönliche Schutzausrüstung“

- Berücksichtigung der neuen DIN EN ISO 20471
- Festlegung, dass bei Personalunion von Bediener und Monteur auch Warnkleidung in fluoreszierendem gelb getragen werden darf, wenn diese Tätigkeiten in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang stehen

Abschnitt 10 „Einsatzbedingungen von Einzelhörrern“

- In diesem Abschnitt werden die Einsatzbedingungen und Anforderungen von Einzelhörern beschrieben, die von Sicherungsposten als Ersatz für das Tyfon betrieben werden

Abschnitt 11 „Warnsignalspezifikation“

Dieser Abschnitt beinhaltet die Signalcharakteristik mit seinen akustischen Parametern zum sogenannten „bi-sound“ Signal

Abschnitt 12 „Funktionen beim Einsatz von ATWS“

In diesem Abschnitt sind die Aufgaben der einzelnen Funktionen beim Einsatz von automatischen Warningsystemen beschrieben. In den Absätzen (34) bis (39) wurden die Aufgaben des Überwachungspostens aus dem Grundmodul 132.0118 Abschnitt 10 übernommen und um die weiteren Einsatzfelder bei ATWS aus den Abschnitten 3 (11) und 5 (6) ergänzt.

Vordrucke

Änderungen im Sicherungsplan 132.0118V03

Dies bedeutet, dass die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS) auf Grund der Arbeit, der örtlichen und betrieblichen Verhältnisse nun selbst entscheidet, ob die Sicherung durch Absperrposten oder Sicherungsstellen erfolgt. Eine Begründung für eine der beiden Sicherungsmaßnahmen ist nicht erforderlich.


Außerdem wird im Sicherungsplan 132.0118V03 der Abschnitt 1.7 „Einsatz von Absperrposten“ neu aufgenommen.

Im Abschnitt 1.7 bescheinigt der bauausführende Unternehmer, dass er auf Grund der Art der Arbeit und der örtlichen und betrieblichen Verhältnisse jederzeit sicherstellt, dass sich bei Auswahl des Sicherungsverfahrens „Absperrposten“ durch die BzS Gruppen von zwei oder drei Beschäftigten im direkten Zugriffsbereich von einem Absperrposten aufhalten und somit von diesem am Betreten des Gleisbereiches gehindert werden können. Die gesonderte Bestätigung ist erforderlich, da nur der bauausführende Unternehmer den Arbeitsablauf kennt. Auf Grund seiner Arbeitsplanung sind ihm auch die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse bekannt.

Der Abschnitt 3.4 wird um die Begründung für den Fall ergänzt, dass einem Absperrposten durch das Sicherungsunternehmen zwei oder drei Beschäftigte zugeordnet werden. Diese Ergänzung soll sicherstellen, dass das Sicherungsunternehmen die Angaben im Abschnitt 1.7 gelesen hat und beachtet. Des Weiteren ist es notwendig, dass das Sicherungsunternehmen die Art der Arbeit mit dem ausführenden Unternehmer detailliert abspricht, um eine abweichende Festlegung vom Grundsatz „Grundsätzlich wird einem Absperrposten ein Beschäftigter zugeordnet“ verantwortlich treffen zu können.

Im Anhang 07 „Automatische Warnsysteme“ wird neu geregelt, dass im nicht gesperrten Arbeitsgelaufe Automatische Warnsysteme mit Handeinschaltung nicht mehr eingesetzt werden dürfen. Aus diesem Grund muss diese Zeile im RIMINI-Prozess im Abschnitt 1 des Sicherungsplanes 132.0118V03 gelöscht werden.

Diese genannten Änderungen müssen dann auch in den Vordrucken 132.0118V01 und 132.0118V02 geändert werden.

Die Vordrucke 132.0118V01, 132.0118V02 und 132.0118V03 zum Modul 132.0118 werden durch die Vordrucke gültig ab 01.01.2016 ersetzt.

Vorhandene Vordrucke 132.0118V01, 132.0118V02 und 132.0118V03 mit Stand 10.06.2012 dürfen nicht aufgebraucht werden.

Neue Vordrucke 132.0118V08 und 132.0118V09
Es werden die Vordrucke
132.0118V08  Checkliste zur technischen Funktionsabnahme von ATWS bzw.
zur Funktionskontrolle von Funk ATWS nach Modul 132.0118A07
132.0118V09  Checkliste für die Inbetriebnahme der Koppelung feldseitiges
                ATWS - Funkempfänger - Maschinenwarnung
neu in das Modul 132.0118 aufgenommen. Diese beiden Vordrucke müssen gemäß
132.0118A07 (neu) ausgefüllt werden und sind im Weiteren Bestandteil des Sicherungspla-
nes.

Mit freundlichen Grüssen
DB Netz AG

Markus Krittian, Leiter I.NVS  

Niels Tiessen, Leiter I.NVS 3