

Nach Verteiler  
Rahmenrichtlinie 132.01  
RRil 132.0118

DB Netz AG  
Zentrale  
Sicherheit und Qualität  
Arbeits-/Brandschutzmanagement  
Adam-Riese-Str. 11 - 13  
60327 Frankfurt am Main

Frank Kott  
Mobil 0160-97470406  
frank.kott@deutschebahn.com  
Zeichen I.NVS3

23.11.2022

## **Aktualisierung 04 der RRil 132.0118 - gültig ab 16.01.2023**

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund neuer Erkenntnisse und der Weiterentwicklung der Technik zur Sicherung der Beschäftigten bei Arbeiten im Gleisbereich gegen die Gefährdungen durch bewegte Schienenfahrzeuge wurde eine Aktualisierung der *DB-Rahmenrichtlinie 132.0118 Arbeiten im Gleisbereich* notwendig.

Zum 16.01.2023 wird die Aktualisierung 4.0 der RRil 132.0118 in Kraft gesetzt.

### **Änderungshinweise und Übergangsregelungen**

Die aktuelle Version wurde in folgenden wesentlichen Punkten überarbeitet:

#### **Allgemeine Überarbeitungshinweise**

Die neue Version wurde im Aufbau überarbeitet. Das Grundmodul enthält nur noch Regelungen, die für alle Beteiligten gültig sind und konnte dadurch im Volumen erheblich reduziert werden. Die Aufgaben der einzelnen Rollen werden im neuen Anhang 01 geregelt. Erstmals werden auch das ausführende Unternehmen sowie das Sicherungsunternehmen direkt im Regelwerk genannt. Die Anhänge 02 bis 04 beschreiben die verschiedenen Sicherungspläne und die Anhänge 06 bis 10 die einzelnen Sicherungsmaßnahmen. Der Anhang 11 enthält besondere Sicherungsverfahren und -pläne. Die Anhänge 12 und 13 enthalten die Regelungen zum Befähigungsausweis sowie zum Einsatznachweis. Der Anhang 05 (Arbeiten zur Vegetationspflege) bleibt vorerst frei und wird zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt.

Innerhalb der einzelnen Anhänge werden die Aufgaben jeweils nach Zielgruppe geregelt. Die einzelnen Anhänge sind wie folgt aufgebaut:

- Allgemeine Hinweise zur Erstellung des Sicherungsplanes
- Anpassen / Ändern von Sicherungsmaßnahmen
- Dauersicherungspläne
- Verantwortlichkeiten für einzelne Abschnitte im Sicherungsplan
- Verantwortlichkeiten des ausführenden Unternehmens

...

- Aufgaben des ausführenden Unternehmens
- Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle
- Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Sicherungsunternehmens
- Aufgaben der Sicherungsüberwachung

Durch diesen Aufbau findet der Anwender zukünftig die für ihn und seine Aufgaben relevanten Regelwerksinhalte konzentriert in den jeweiligen Anhängen. Dies bedingt jedoch, dass teilweise Wiederholungen von Regelwerkstexten notwendig sind.

Die Sicherungspläne wurden überarbeitet und an die derzeitige Entwicklung angepasst. In den Sicherungsplänen werden jetzt umfangreichere, aber zur Erstellung notwendige Informationen abgefragt und verarbeitet. Die überarbeiteten Sicherungspläne wurden zur Vermeidung von Verwechslungen mit einer neuen Vordrucknummer versehen.

Neben dem Sicherungsplan 132.0118V10 (alt V03), 132.0018V11 (alt V04) und 132.0018V12 (alt V05) wurden die Sicherungspläne

- 132.0118V13 Sicherungsplan für Bahnsteigpflegearbeiten nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 (nur für Arbeiten im Auftrag von DB Station & Service)
- 132.0118V14 Sicherungsplan für Arbeiten der Vegetationspflege
- 132.0118V15 Sicherungsplan bei Anwendung des FATWS-Verfahrens
- 132.0118V16A bis 132.0118V16D Sicherungsplan beim Einsatz von Winterdienst

neu aufgenommen. Der Sicherungsplan 132.0118V14 (Sicherungsplan für Arbeiten der Vegetationspflege) bleibt vorerst frei und wird zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt.

Neu geregelt wurde auch die Einreichungsfrist vom ausführenden Unternehmen an die BzS. So müssen die Abschnitte 1 der ausführenden Unternehmen nun bereits 20 Werkzeuge vor Arbeitsbeginn bei der BzS eingereicht werden. Diese Neuregelung ist einerseits erforderlich, um bei Bedarf die Beauftragung eines Sicherungsunternehmens durch die BzS oder DB Fahrwegdienste GmbH zu gewährleisten. Zudem benötigen Sicherungsunternehmen Zeit für die Organisation der Sicherungsmaßnahme und Durchführung der Logistik.

### **Grundmodul 132.0118**

Aus dem Grundmodul wurden die Aufgaben, Verantwortungen und Eignungen der an der Sicherungsplanung beteiligten Rollen in den Anhang 01 überführt.

Neu aufgenommen wurden die grundlegenden Aufgaben der einzelnen Beteiligten bei der Sicherungsplanung und eine Übersicht über die einzelnen zur Verfügung stehenden Sicherungspläne inklusive deren Anwendungsfälle.

Ebenfalls neu aufgenommen wurden die Regelungen zur Nutzung von mobilen Endgeräten (MEG/EfA) im Gleisbereich.

In den Abschnitt 6 Mitgeltende Regelungen/ Abkürzungsverzeichnis wurden weitere Abkürzungen aufgenommen. Weiterhin wurden mehrere Begriffe näher erläutert.

### **Anhang 01 Aufgaben der an der Sicherungsplanung und -durchführung beteiligter Personen**

In diesem Anhang werden die allgemeinen Aufgaben der einzelnen Beteiligten an der Sicherungsplanung beschrieben. Die detaillierten Aufgaben zu den einzelnen Sicherungsplänen werden jeweils in den Anhängen 02 bis 05 bzw. innerhalb der einzelnen Sicherungsmaßnahmen in den Anhängen 06 bis 10 beschrieben.

In diesem Anhang wurden neu die Aufgaben des ausführenden Unternehmens sowie des Sicherungsunternehmens aufgenommen.

Die Anforderungen der Beschäftigten zur Funktionsausbildung für Sicherheitsaufsichten und Sicherungsposten wurden hingegen nicht mehr in die RRil 132.018 aufgenommen, da diese in den überarbeiteten Funktionsausbildungen stehen.

## **Anhang 02 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V10**

### **Sicherungsplan 132.0118V10**

In diesem Anhang werden neben den Allgemeinen Hinweisen zur Erstellung des Sicherungsplanes, der Anpassung/ Änderung der Sicherungsmaßnahmen und der Erstellung von Dauersicherungsplänen, die von jeder beteiligten Person verantwortlich zu übernehmenden Aufgaben detailliert beschrieben. Dazu wurde eine schon bestehende Ausfüllhilfe zum Sicherungsplan 132.0118V03 angepasst und in das Regelwerk integriert.

Die Aufgaben zu jedem Abschnitt des Sicherungsplanes werden in einem für jede Zielgruppe eigenen Abschnitt im Anhang 02 erläutert.

Der Sicherungsplan 132.0118V10 wurde neu strukturiert und angepasst. Im Abschnitt 1 wird nach Bahnhof und freier Strecke unterschieden. Die Art der Arbeitsstelle (fest, kontinuierlich wandernd oder punktuell) muss nun vom Unternehmen angegeben werden. Damit die Auswirkungen auf Fahrten in den Nachbargleisen von der BzS besser berücksichtigt werden können, ist eine Arbeitsbreite in beiden Richtungen anzugeben,

Um eine zielgerichtete Sicherungsplanung durch die BzS zu erreichen, wurden im Sicherungsplan die Abschnitte 1.9 (Nachunternehmen), 1.10 (Mindestdauer von Sperrpausen) und 1.11 (vertragliche Regelungen zur Ausschaltung von ATWS-Ketten) neu aufgenommen. Aus den Angaben im Abschnitt 1.9 ist für die BzS erkennbar, ob weitere Unternehmen Sicherungspläne für diese Arbeitsstelle einreichen müssen. Im Abschnitt 1.10 werden notwendige Sperrpausen mit einer Dauer von über 20 Minuten abgefragt. Dies trägt zur Verbesserung der Arbeitsdurchführung bei. Der Abschnitt 1.11 ist erforderlich, damit die BzS von den vertraglichen Regelungen zur Abschaltung von ATWS-Ketten Kenntnis erlangt.

Im Abschnitt 2 wurde die Gleissperrung inkl. Ausschlussgründen in RIMINI integriert. Zu den anderen Sicherungsmaßnahmen wurden die Ausschlussgründe überarbeitet.

In den Abschnitt 2.1 wurde die neue Sicherungsmaßnahme „Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem und Überwachungsposten“ aufgenommen. Dabei ist zu beachten, dass die Annäherungsstrecke um 150 m verlängert werden muss. Der Außenposten steht direkt am Beginn dieser verlängerten Annäherungsstrecke. Als Rückfallebene ist ein zusätzlicher Sicherungsposten im Abstand von 150 m in Richtung der Arbeitsstelle aufzustellen. Dieser hat bei Ausfall der Warnung durch den Außenposten diese dann auszulösen.

Im Abschnitt 2.2 wurde berücksichtigt, dass für das Nachbargleis aufgrund einer dort befindlichen weiteren Arbeitsstelle ggfs. bereits eine Sicherungsmaßnahme vorhanden ist. Soll für die Arbeiten eine bereits für das Nachbargleis bestehende Sicherungsmaßnahme übernommen werden, ist das Feld „siehe Abschnitt 2.13“ anzukreuzen und im Abschnitt 2.13 die Sicherungsmaßnahme einzutragen. Dies trifft insbesondere zu, wenn das Nachbargleis für bereits stattfindende Arbeiten ein Arbeitsgleis ist und die Sicherungsmaßnahme „Sperrung des Arbeitsgleises zum Schutz des Bahnbetriebes vor Gefahren aus der Arbeit“ ausgewählt wurde und Fahrten in diesem Gleis stattfinden.

Der Abschnitt 2.5 grenzt die durch die BzS durchzuführende Plausibilitätsprüfung von der „Sicherungsüberwachung“ ab. Dies wurde aufgrund einer neuen organisatorischen Zuordnung der BzS innerhalb der DB Netz AG erforderlich. Die Aufgaben der BzS wurden einheitlich in die OE Betra- und Sicherungsplanung zusammengefasst.

Der Abschnitt 2.9 wurde ebenfalls an die neuen Anforderungen angepasst. Notwendige Angaben zu Fahrten wurden in einer Zeile zusammengefasst. Arbeiten neben dem Gleis wurden neu aufgenommen.

In den Abschnitt 2.12 wurde eine neue Regelung zur möglichen Abschaltung einzelner ATWS-Ketten aufgenommen. Dazu soll bereits bei der Auftragsvergabe eine grundsätzliche Regelung zur Abschaltung von ATWS-Ketten getroffen werden. Im Abschnitt 3.6 muss das Sicherungsunternehmen bestätigen, dass die zeitweise Abschaltung von ATWS-Ketten berücksichtigt wurde und in welcher Form die Warnbereichsgrenzen dargestellt werden.

Der Abschnitt 3.1 wurde um die Zeilen „Sperrung“ und „Feste Absperrung“ ergänzt, damit sich innerhalb der Sicherungsmaßnahmen eine Logik ablesen lässt.

Zum Sicherungsplan werden folgende neue Anlagen eingeführt

- Anlage 1 Wahrnehmbarkeitsprobe (Vordruck 132.0118V20)
- Anlage 2 Übergabe Sicherungsaufsicht (Vordruck 132.0118V21)
- Anlage 3 Einweisung der ausführenden Unternehmen in die Abschaltung von ATWS Ketten (Vordruck 132.0118V22)
- Anlage 4 Liste der eingewiesenen Sicherungsaufsichten (Dauersicherungspläne) (Vordruck 132.0118V23)
- Anlage 5 Nachunternehmer Sicherungsunternehmen (Vordruck 132.0118V24)
- Anlage 6 Anlagen zum Abschnitt 1 (Lageplanskizze)
- Anlage 7 Anlagen zum Abschnitt 2
- Anlage 8 bahntechnische Freigabe der Festen Absperrung
- Anlage 9 ATWS Planung

Die Anlagen werden je nach Erfordernis dem Sicherungsplan beigelegt und dann Teil des Sicherungsplanes.

In dem neu in den Sicherungsplan aufgenommenen Abschnitt 7 weist die Sicherungsüberwachung ihre Tätigkeit nach. Dies ist erforderlich, da es derzeit keine Vorgaben zur Nachweisführung gibt.

## **Anhang 03 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V11**

### **Sicherungsplan 132.0118V11**

In diesem Anhang werden Allgemeine Hinweise zur Erstellung des Sicherungsplanes, zur Anpassung/ Änderung der Sicherungsmaßnahmen und der Erstellung von Dauersicherungsplänen sowie die von jeder beteiligten Person zu übernehmenden Aufgaben beschrieben.

Im Anhang 02 werden in einem gesonderten Abschnitt je Zielgruppe die Aufgaben zu jedem Abschnitt des Sicherungsplanes erläutert.

Neu geregelt wird die Aufgabe der Überwachung der Sicherungsmaßnahme. Die Sicherungsüberwachung gemäß Sicherungsplan 132.0118V10 kann nicht vollumfänglich auf den Sicherungsplan 132.0118V11 übertragen werden. Eine Umsetzung der Aufgaben der Sicherungsüberwachung gemäß Anhang 01 Abschnitt 4 (3) ist nicht möglich. Deshalb wird die Überwachung der

Sicherungsmaßnahmen gemäß Anhang 01 Abschnitt 4 (6) durchgeführt. Die Art der Überwachung der Sicherungsmaßnahmen wird im Abschnitt 8 des Anhang 03 konkretisiert.

Im Sicherungsplan 132.0118V11 können bis zu drei Beschäftigte aus verschiedenen Unternehmen gemeinsam Arbeiten durchführen. Jeder Unternehmer ist verpflichtet, einen Abschnitt 1 bei der BzS einzureichen. Von allen Unternehmen sind die weiteren Unternehmen in diesem Sicherungsplan einzutragen. Dadurch wird für die BzS ersichtlich, ob weitere Abschnitte 1 zu einem Sicherungsplan zu erwarten sind. Jedoch besteht auch die Möglichkeit, dass die bis zu drei Unternehmen einen gemeinsamen Abschnitt 1 bei der BzS einreichen. Für diesen Fall sind weitere Unterschriftenzeilen im Sicherungsplan vorgesehen.

Weiterhin wurde der Abschnitt 1 um die Angabe zum Abstand der Arbeitsstelle zum Betriebsgleis bei Arbeiten neben dem Gleis erweitert.

Der untere Abschnitt wurde textlich angepasst, da die gestrichenen Angaben ausschließlich in der Verantwortung der ausführenden Unternehmen lagen und keine Relevanz für die Sicherungsplanung haben.

Der Abschnitt 2 wurde neu gestaltet und um zwei Nachbargleise bzw. Arbeitsgleise erweitert. Damit wird der Eindruck vermieden, dass für die Nachbargleise grundsätzlich keine Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind. Vielmehr hängt die Festlegung einer Sicherungsmaßnahme für das Nachbargleis von der jeweiligen Gefährdungsanalyse ab.

Die neuen tabellarische Darstellung wurde um die Spalten „Arbeitsbreite“ und „Gleisabstand“ erweitert, da diese Angaben für eine Nachvollziehbarkeit der Gefährdungsanalyse benötigt werden.

Die Sicherungsmaßnahmen für Nachbargleise wurden um die Möglichkeit ergänzt, eine mobile feste Absperrung zum Nachbargleis hin aufzubauen (max. 3 Felder). Diese Sicherungsmaßnahme schützt die Beschäftigten vor einem unbeabsichtigten Hineingeraten in den Gleisbereich des Nachbargleises.

## **Anhang 04 Erstellung der Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13**

### **Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13**

In diesem Anhang werden neben den Allgemeinen Hinweisen zur Erstellung des Sicherungsplanes für Bahnsteigpflegearbeiten, der Anpassung der Sicherungsmaßnahmen und der Erstellung von Dauersicherungsplänen die von jeder beteiligten Person zu übernehmenden verantwortlichen Aufgaben detailliert beschrieben.

Die Aufgaben zu jedem Abschnitt des Sicherungsplanes werden je Zielgruppe innerhalb eines eigenen Abschnittes im Anhang 02 erläutert.

Neu geregelt wird die Aufgabe der Überwachung der Sicherungsmaßnahme. Die Sicherungsüberwachung gemäß Sicherungsplan 132.0118V10 kann nicht vollumfänglich auf die Sicherungspläne 132.0118V12 und 132.0118V13 übertragen werden. Daher wird die Überwachung der Sicherungsmaßnahmen gemäß Anhang 01 Abschnitt 4 (6) durchgeführt. Die Art der Überwachung der Sicherungsmaßnahmen wird im Abschnitt 8 des Anhang 03 konkretisiert.

Der Sicherungsplan wurde insofern angepasst, dass bis zu drei Unternehmer den Abschnitt 1 sowie den Abschnitt 3 unterschreiben können.

Der untere Teil im Abschnitt 1 wurde textlich angepasst, da die gestrichenen Angaben ausschließlich in der Verantwortung der ausführenden Unternehmen lagen und keine Relevanz für die Sicherungsplanung haben.

Neu wurde am Schluss ein Feld aufgenommen, in dem die bis zu zwei weiteren Beschäftigten (neben dem Sichernden) die Einweisung in die Sicherungsmaßnahme unterschreiben müssen.

Der Sicherungsplan 132.0118V13 ist ein Dauer-Sicherungsplan und wurde neu aufgenommen. Er wird verwendet, wenn Aufträge von DB Station & Service zur Bahnsteigpflege kommen. In diesem Sicherungsplan werden die Sicherungsverfahren „Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke“ und „Anzeichen der Annäherung von Fahrten werden sicher und rechtzeitig gedeutet“ nicht mehr aufgeführt, da diese Sicherungsverfahren nicht zur Anwendung kommen. Im Weiteren wurde am Ende des Sicherungsplanes für den Einsatz von Nachunternehmen ein neuer Absatz aufgenommen. In diesem bestätigt das Nachunternehmen, dass es die Arbeiten gemäß Abschnitt 1 ausführt. Dies ist erforderlich, da die Nachunternehmen sehr häufig wechseln.

Außerdem wurde ein neuer Abschnitt aufgenommen, in dem die bis zu zwei weiteren Beschäftigten unterschreiben, dass sie die Voraussetzungen für Arbeiten gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 erfüllen und in die Sicherungsmaßnahme eingewiesen wurden.

## **Anhang 05 Erstellung des Sicherungsplanes 132.0118V14**

### **Sicherungsplan 132.0118V14**

Der Anhang 05 bleibt derzeit frei. Der Anhang 05 und der Sicherungsplan 132.0118V14 werden zu einem späteren Zeitpunkt hinzugefügt.

## **Anhang 06 Sperren von Gleisen und Sperrfahrten**

In diesem Anhang wurden die Regelungen aus der RRil 132.0118, der DGUV Information 201-021 sowie der europäischen Norm EN 16704-1 zusammengeführt.

Die Regelung, dass die Sicherungsaufsicht eine Sperrung beim Fahrdienstleiter nur beantragt, wenn kein Technisch Berechtigter für die Arbeitsstelle vorgesehen ist, wurde neu in diesem Anhang aufgenommen.

Es wird auch geregelt unter welchen Voraussetzungen eine Sperrung des Arbeitsgleises erforderlich ist. Die Kriterien für die Sperrung des Arbeitsgleises und des Nachbargleises werden in jeweils einer Tabelle aufgeführt. Die Ausschlussgründe, die zu einem Ausschluss einer Gleissperrung führen können, werden näher erläutert.

Im Abschnitt 8 wurden die Regelungen zur Durchführung von Fahrten im gesperrten Gleis oder im Baugleis aufgenommen.

## **Anhang 07 Feste Absperrungen**

Die wesentlichen Inhalte wurden aus der Version 3.0 der RRil 132.0118 übernommen. Neu aufgenommen wurde die Möglichkeit zur Erhöhung der Festen Absperrung für Bereiche, in denen die wirksame Höhe von 0,9 m nicht erreicht wird. Die Regelungen dazu finden sich im Anhang 07 Abschnitt 1 (5).

Im Weiteren wurden neben den allgemeinen Hinweisen die Regelungen für die jeweiligen Beteiligten aufgenommen.

Die Montagezeit wurde neu berechnet. Für die Montage und Demontage pro 100 m wird ein Zeitbedarf von jeweils 30 Min. pro Beschäftigten in Ansatz gebracht, wenn drei Beschäftigte die Feste Absperrung montieren bzw. demontieren. Hinzu gerechnet werden muss die Zeit für die Logistik, wenn diese im Gleisbereich stattfindet.

Für die BzS werden die einzelnen Ausschlussgründe im Abschnitt 3 (10) näher beschrieben.

Die Berechnung von  $t_{\text{Gefährdung}}$  wird zukünftig gerechter. Dazu wird die jeweilige Gefährdungszeit für die Montage und Demontage (jeweils 30 Min.) mit der Gesamtlänge der Festen Absperrung durch 100 dividiert und dann mit den drei zugrunde gelegten Beschäftigten multipliziert. Hinzuge-rechnet werden muss die Zeit für die im Gefahrenbereich der Gleise stattfindende Logistik jeweils beim Auf- und Abbau. Dem gegenüber steht die ebenfalls neu berechnete Arbeitszeit. In der Neuberechnung wird die Anzahl der Beschäftigten mit der Arbeitszeit in Stunden aus dem Abschnitt 1 des Sicherungsplanes multipliziert.

## **Anhang 08 Technische Warnsysteme**

Im Anhang 08 wurden alle Themen im Zusammenhang mit Technischen Warnsystemen zusammengeführt. Neu aufgenommen wurde die automatische Warnbereichsumschaltung.

Die Aufgaben der Beteiligten (ausführendes Unternehmen, BzS und das Sicherungsunternehmen mit seinen Sicherungspersonalen) wurden geschärft.

Beim Einsatz von mehreren ATWS-Ketten dürfen nun die äußeren Ketten auf 830 m verlängert werden, wenn dadurch eine weitere ATWS-Kette vermieden wird.

Das AWS mit Handschalter wurde neu für das nicht gesperrte Arbeitsgleis zugelassen. Im Sicherungsplan 132.0118V10 wird diese Sicherungsmaßnahme als „Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem und Überwachungsposten“ bezeichnet. Bei dieser Sicherungsmaßnahme muss die Annäherungsstrecke um 150 m verlängert werden. Der Außenposten steht direkt am Beginn der um 150 m verlängerten Annäherungsstrecke. Der Einsatz eines zusätzlichen Sicherungspostens ist im Abstand von 150 m zum Außenposten in Richtung der Arbeitsstelle erforderlich. Dieser hat die Aufgabe die Warnung auszulösen, wenn der Außenposten die Warnung nicht ausgelöst hat.

Grundsätzlich muss für ein ATWS nach wie vor eine Planung sowie eine Planprüfung durchgeführt werden. Ein Verzicht ist an vorgegebene Bedingungen gemäß Abschnitt 03 (6) geknüpft. Vor Arbeitsbeginn hat die mit der Überwachung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Person zu prüfen, ob eine Planung mit Planprüfung vorliegt.

Die Montagezeiten wurden den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst. Dabei werden für die Montage und Demontage von Schienenkontakten 15 Minuten mit zwei Beschäftigten in Ansatz gebracht. Bei der Montage und Demontage von Kabel-ATWS werden pro 100 m für jeden Beschäftigten 90 Minuten in Ansatz gebracht. Bei den 90 Minuten wird berücksichtigt, dass 4 Beschäftigte die Montage und Demontage durchführen. Diese Zeitansätze dienen zur Festlegung der  $t_{\text{Gefährdung}}$  bei der Montage in nicht gesperrten Gleisen.

Die Mindestsicherheitszuschläge wurden neu festgelegt und im Abschnitt 05 (4) zusammengefasst. Es werden grundsätzlich 20 Sek. in Ansatz gebracht. Ausnahmen sind für den Fall zugelassen, dass bei Einhaltung des Mindestsicherheitszuschlages die Annäherungsstrecke z.B. in einen Bahnhof hineinreichen würde und dadurch zusätzliche Einschaltstellen erforderlich werden. Beim Einsatz von bidirektionalem Funk mit Schienenkontakten darf der Mindestsicherheitszuschlag auf 15 Sek. und beim Einsatz von Kabel-ATWS mit Schienenkontakten auf 10 Sek. reduziert werden.

Der Abschnitt 07 „Automatische Warnbereichsumschaltung“ wurde neu in das Regelwerk aufgenommen. Die Automatische Warnbereichsumschaltung wurde entwickelt, damit schnell fahrende Fahrzeuge, die mit Warnsignalgeber ausgerüstet sind und sich, ohne anzuhalten ständig zwischen den Warnbereichen hin- und herbewegen eine sichere und zeitgerechte Warnung

ausgeben können. Dabei wird bei einem Wechsel von einem Warnbereich in einen anderen Warnbereich der anstehende Warnzustand übernommen. Durch die automatische Warnbereichsumschaltung ist ein manueller Wechsel der Warnbereiche am Fahrzeug nicht mehr notwendig und der Gleisbereich muss hierfür nicht betreten werden.

Im Abschnitt 9 wird der Einsatz der persönlichen Warnung (PW) zur schnell wandernden Vegetationspflege für Arbeiten mit Verbrennungsmotor betriebenen Freischneider geregelt. Die Regelung gilt für den Fall, dass die Gefahr besteht, unbeabsichtigt in das danebenliegende Gleis zu gelangen und eine Gleissperrung aus Gründen der Unfallverhütung nicht möglich ist.

Die Änderung bezieht sich auf die ausschließliche Nutzung der PW beim Einsatz eines mit Verbrennungsmotor betriebenen Freischneiders. Beim Einsatz von anderen Arbeitsgeräten sind weitere Sicherungsmaßnahmen möglich und bedürfen daher nicht den Einsatz einer PW.

### **Anhang 09 Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke**

Die Inhalte dieses Anhangs wurden aus dem Anhang 03 der Version 3.0 der RRil 132.0118 übernommen. Hinzugefügt wurden für die BzS die Erläuterungen zu den Ausschlussgründen im RIMINI-Verfahren.

### **Anhang 10 Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke erkennen**

Dieser Anhang ist neu und beinhaltet die Regelungen, die bei der Anwendung von akustischen Warnsignalen (ATWS, Sicherungsposten) einzuhalten sind.

Die Thematik „Akustik“ wird in diesem Anhang ausgiebig beschrieben. Insbesondere die Abnahme des Warnsignalpegels um 6 dB(A) bei Abstandsverdoppelung. Weiterhin werden folgende Themen näher beschrieben, die unmittelbar Einfluss auf die Warnsignalhörbarkeit haben:

- Störschallkataster
- Umgebungslärm
- Zugfahrten in einem Gleis neben dem Nachbargleis
- Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen
- Sicht- und Hörverbindung der Sicherungsposten untereinander
- Nicht gesperrtes Arbeitsgleis

### **Anhang 11 Besondere Sicherungsverfahren und Sicherungspläne**

Die Inhalte des Anhangs 11 wurden unverändert aus der derzeit geltenden Arbeitsanweisung der DB Netz AG „Sicherungsmaßnahmen für ausgewählte Tätigkeiten“ und Technischen Mitteilungen entnommen.

Sie beinhaltet neben den allgemeinen Regelungen folgende Themen:

- Einsatz von gleisgebundenen Großbaumaschinen unter der Sicherungsmaßnahme FA und ATWS (inkl. dem Sicherungsplan 132.0118V15)
- Winterdienst - Arbeiten unter Selbstsicherung (inkl. der Sicherungspläne 132.0118V16A bis D)
- Besondere Sicherungsmaßnahmen auf Strecken mit einer Geschwindigkeit über 280 km/h bis einschließlich 300 km/h befahren werden
- Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis bei Arbeiten an Oberleitungsanlagen



## **Anhang 12 Befähigungsausweis und Anhang 13 Einsatznachweis**

Die Inhalte wurden der Version 3.1 der RRil 132.0118 entnommen. Beide Anhänge wurden bereits in der Version 3.1 (gültig ab 01.09.2022) um die Gültigkeit des papiergebundenen Nachweis bei Einführung eines digitalen Ausweises ergänzt.

### **Übergangsregelungen**

#### Nutzung der Sicherungsplanvordrucke

Sicherungspläne, die bis zum Einführungsdatum erstellt wurden und deren Gültigkeitsende über das Einführungsdatum hinausgeht bzw. deren Gültigkeit erst nach dem Einführungszeitraum beginnt behalten ihre Gültigkeit bis zum Ende des im Sicherungsplan angegebenen Gültigkeitszeitraumes. Wenn in diesen Sicherungsplänen die Sicherungsmaßnahme „Sicherungsposten“ festgelegt wurde ist zu prüfen, ob aufgrund der neuen Regelungen die Sicherungsmaßnahme Sicherungsposten mit Handschalter ausgewählt werden kann.

Sicherungspläne, deren Erstellung bis einschl. 13.01.2023 im Programm Sipla-Workflow nicht abgeschlossen wurden, werden im bis zu diesem Datum gültigem Vordruck weiter bearbeitet und herausgegeben. In diesen Sicherungsplänen darf das Rottenwarnsignal Ro 1 nicht mehr ausgewählt werden. Es darf nur noch das Rottenwarnsignal Ro 2 nach den neuen gültigen Regeln angewendet werden.

Dauersicherungspläne dürfen gemäß den jeweiligen neuen Regelungen verlängert werden, wenn die Sicherungsmaßnahme „Sperrung der Gleise aus Gründen der Unfallverhütung“ festgelegt wurde.

Gemäß den Übergangsregelungen können die Vordrucke 132.0118V03, 132.0118V04 und 132.0118V05 bis Ende des Jahres 2025 ihre Gültigkeit behalten sofern es sich um Dauersicherungspläne handelt.

Ab dem Einführungszeitraum dürfen nur Sicherungspläne gemäß Version 4.0 der RRil 132.0118 eingereicht werden.

#### Nutzung der Rottenwarnsignale

Wurde in einem Sicherungsplan mit Gültigkeitsdatum vor dem 16.01.2023 das Rottenwarnsignal Ro 1 oder Ro 2 ausgewählt und die Arbeiten gehen ohne Unterbrechung über das Einführungsdatum hinaus weiter, wird weiterhin das Rottenwarnsignal Ro 1 oder Ro 2 nach den alten Regelungen angewendet.

Wurde in einem Sicherungsplan mit Gültigkeitsdatum vor dem 16.01.2023 das Rottenwarnsignal Ro 1 oder Ro 2 ausgewählt und die Arbeiten werden nach dem 16.01.2023 unterbrochen und bei der Wiederaufnahme der Arbeiten ist eine neue Einweisung in die Sicherungsmaßnahme erforderlich, muss nach der Unterbrechung das Rottenwarnsignal Ro 2 nach den neuen Regeln der dann gültigen RRil 132.0118 angewendet werden.

In Sicherungsplänen mit Gültigkeitsbeginn ab dem 16.01.2023 darf bei den Sicherungsmaßnahmen ATWS, AWS oder Sicherungsposten ausschließlich das Rottenwarnsignal Ro 2 nach den neuen Regeln angewendet werden.

Bei der Umstellung der Rottenwarnsignale von Ro 1 bzw. Ro 2 der alten Version auf das Rottenwarnsignal Ro 2 in der neuen Version handelt es sich um eine Anpassung der

10/

Sicherungsmaßnahme. Somit muss die BzS nicht beteiligt werden. Die Umstellung ist im Sicherungsplan zu dokumentieren.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V.

gez. Niels Tiessen

i. A.

gez. Frank Kott