



## 3. Bau und Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur

### Inhalt

3. Bau und Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur .....	3
3.1 Sicherungsanweisung .....	3
3.1.1 Zweck und Geltungsbereich .....	3
3.1.2 Verantwortung der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS) .....	4
3.1.3 Durchführung der Sicherungsmaßnahmen .....	6
3.1.4 Koordination der Sicherungsmaßnahmen .....	7
3.1.5 Überwachung der Sicherungsmaßnahmen .....	7
3.1.6 Sicherungsaufsicht für Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78 .....	9
3.1.7 Sicherungsposten .....	10
3.1.8 Absperrposten .....	11
3.1.9 Sicherungsaufsicht .....	13
3.1.10 Einsatz externer Sicherungspersonale .....	14
3.1.11 Überqueren von Gleisen .....	14
3.1.12 Mitgeltende Regelwerk .....	15
3.1.13 Ausschaltung der Oberleitung / Umgehungsleitung .....	15
3.1.14 Bahnerdung bei Baumaßnahmen .....	17
3.2 Sicherungsplanung .....	20
3.3 Betriebs- und Bauanweisungen (Beta) .....	22
3.3.1 Anlass und Inhalt .....	22
3.3.2 Bekanntgabe .....	22
3.3.3 Unvorhergesehene Arbeiten .....	22
3.3.4 Verantwortlich für die Aufstellung .....	22
3.3.5 Grund für die Aufstellung einer Beta .....	22
3.3.6 Nummerierung .....	23
3.3.7 Übersichtsplan / Skizze .....	23
3.3.8 Betriebliche Regelungen in der Beta .....	23
3.3.9 Allgemeines betriebliches Regelwerk .....	23
3.3.10 Inkrafttreten / Außerkrafttreten .....	23
3.3.11 Benennung von Betriebsstellen und Verantwortlichen .....	23
3.3.12 Baugleis .....	24
3.3.13 Beta-Erstellung auf Infrastruktur ZÖA im Bf Tübingen Hbf. ....	24
3.3.14 Verteiler .....	24
3.3.15 Änderungen .....	25
3.3.16 Dokumentation .....	25
3.3.17 Einweisung .....	25
3.4 Abnahme nach Bauarbeiten .....	25
3.5 Verwaltung und Aktualisierung von Planunterlagen .....	26
3.6 Inspektionsfristen und Dokumentation .....	26
3.6.1 Inspektion der Personenverkehrsanlagen .....	26
3.6.2 Inspektionsintervalle und Eingriffsgrenzen Gleisanlagen .....	26
3.6.3 Sicherheitsrelevante Mängel in Betriebsführung / Instandhaltung .....	29
3.7 Sonstige Regelungen .....	29
3.7.1 Leitungskreuzungen .....	29
3.7.2 Kraneinsatz .....	30

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



## Anlagen

Modul	Anlagen-Nr.	Bezeichnung	Ausgabedatum
3	Anlage 3-1	Bescheinigung Einweisung örtliche und betriebliche Verhältnisse	01.03.2021
3	Anlage 3-2	Betra-Antrag ATB	01.09.2023
3	Anlage 3-3	Vordruck großer Sicherungsplan	01.09.2023
3	Anlage 3-4	Vordruck Arbeiten gemäß § 6 (1) GUV-V D33	01.09.2023
3	Anlage 3-5	Protokoll Außenkontrolle Personenverkehrsanlagen	01-09-2023
3	Anlage 3-6	Prozess Arbeiten im Bahnhof Tübingen Hbf	folgt
3	Anlage 3-7	Prüffristen Instandhaltungsplan ATB	01.09.2023
3	Anlage 3-8	Inspektionsintervalle und Eingriffsgrenzen Oberleitungsanlage ATB	01.09.2023
3	Anlage 3-9	Themenspeicher Schäden Mängel	01.09.2023

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



## 3. Bau und Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur

### 3.1 Sicherungsanweisung

#### 3.1.1 Zweck und Geltungsbereich

- (1) Diese Sicherungsanweisung setzt die Vorgaben der Unfallverhütungsvorschriften, insbesondere der DGUV Vorschrift 1 und DGUV Vorschrift 77 bahnspezifisch um. Sie ist Sicherungsanweisung im Sinne § 4 (1) DGUV Vorschrift 77.

#### Zweck

Diese Sicherungsanweisung beschreibt Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung

- des Bahnbetreibers,
- der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle,
- des ausführenden Unternehmers und
- der an den Sicherungsmaßnahmen Beteiligten

bei Arbeiten im Gleisbereich an Bahnanlagen und anderen Anlagen.

- (2) Diese Sicherungsanweisung enthält Regelungen zu den Unfallverhütungsvorschriften DGUV Vorschrift 1 und DGUV Vorschrift 77. Der Geltungsbereich für diese Sicherungsanweisung ist der gesamte Bereich der Ammertalbahn.

#### Geltungsbereich

Die Sicherungsanweisung gilt für alle Unternehmensbereiche des Zweckverbandes ÖPNV im Ammertal sowie vertraglich beauftragte Unternehmen, die Arbeiten im Gleisbereich an Bahnanlagen und anderen Anlagen planen, vergeben und/oder durchführen. Die Regelungen dieser Sicherungsanweisung sind für die Mitarbeiter auch dann anzuwenden, wenn besonders zugelassene Mitarbeiter gem. Abschnitt 3.1.6 dieser Sicherungsanweisung sich im Übergangsbereich zum EIU DB Netz AG sichern.

Diese Sicherungsanweisung gilt ausschließlich zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen.

- (3) Bei Einsatz fremder Unternehmen muss der Auftraggeber die Anwendung dieser Sicherungsanweisung mit dem Auftragnehmer vertraglich vereinbaren.

#### Einsatz fremder Unternehmen

Für die Vergabe von Leistungen an Dritte sind die Bestimmungen des Lieferantenmanagements gemäß Modul 4 zu beachten.

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



- |      |  |                                       |
|------|--|---------------------------------------|
| (4)  | <p>Sicherungsmaßnahmen für Bergungs- und Rettungsarbeiten regelt die auf der Ammertalbahn eingeführte Richtlinie der DB AG; „Notfallmanagement, Brandschutz“ (DB Richtlinie 423).</p> <p>Für das Überqueren von Gleisen durch den Notfallmanager ist Abschnitt 3.1.11 zu beachten.</p> <p>Wesentliche Leistungen für das Störfall-/Notfallmanagement werden gemäß einer Leistungsvereinbarung als Bestandteil des Infrastrukturanschlussvertrags zwischen Zweckverband und DB Netz vertraglich durch DB Netz ausgeübt.</p> | <b>Bergungs- und Rettungsarbeiten</b> |
| (4a) | <p>Für das Überqueren von Gleisen sind die besonderen Bestimmungen des Abschnittes 3.1.11 zu beachten.</p>   | <b>Überqueren von Gleisen</b>         |
| (5)  | <p>Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von elektrischen Gefährdungen bei Arbeiten an oder in der Nähe von Fahrleitungsanlagen und von in Fahrschienen auftretenden Rückströmen regelt die DGUV Vorschrift 3 „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ und die Konzernrichtlinie der DB AG</p> <p>„Grundsätze der Gesundheitsförderung, des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung; Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ (DB Konzernrichtlinie Modul 132.0123).</p>  | <b>Elektrische Gefährdungen</b>       |
| (6)  | <p>Der Unternehmer (gemäß § 14 Abs. 1 BGB diejenige juristische oder natürliche Person, die Arbeiten im Gleisbereich ausführt) darf im Bereich von Gleisen Arbeiten nur durchführen, nachdem die BzS den auf die Baustelle bezogenen Sicherungsplan nach Vordruck 1 oder 2 aufgestellt hat.</p>  | <b>Durchführung der Arbeiten</b>      |

### 3.1.2 Verantwortung der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS)

- |     |   |                              |
|-----|---|------------------------------|
| (1) | <p>Verantwortlich für die Festlegung von Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb ist die BzS. Dies gilt auch bei einer ggf. erforderlichen Anpassung bereits festgelegter Sicherungsmaßnahmen.</p> <p>Betreffen die Arbeiten die Verantwortungsbereiche mehrerer EIU, stimmen sich die BzS untereinander ab, wer die Gesamtverantwortung übernimmt.</p> <p>Der Eisenbahnbetriebsleiter des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal (ZÖA) nimmt im Rahmen seiner Verpflichtung zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb die Verantwortung der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS) wahr.</p> | <b>Verantwortung der BzS</b> |
|-----|---|------------------------------|

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



- (2) Die BzS muss Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb durch eine Gefährdungsbeurteilung festlegen. Die Gefährdungsbeurteilung muss auf der Grundlage des Sicherungsplanes durchgeführt werden. Die Reihenfolge der Sicherungsmaßnahmen im Sicherungsplan dokumentiert die Wertigkeit gemäß § 5 Absatz 1 DGUV Vorschrift 77.
- Beurteilung und Auswahl von Sicherungsmaßnahmen**
- (3) Danach muss die Sicherungsmaßnahme Gleissperrung vorrangig angewendet werden.  
Dabei wird unterschieden in Gleissperrung
- ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (UV-Sperrung; es finden keine Fahrten statt) oder
  - zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit (es finden Fahrten statt).
- Wertigkeit von Sicherungsmaßnahmen**
- (4) Die BzS muss Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb in einem Sicherungsplan vorgeben.
- Vordruck 1: Anlage 3-3 REAS ATB großer Sicherungsplan
  - Vordruck 2: Anlage 3-4 REAS ATB Arbeiten gemäß § 6 (1) GUV-V D33 (kleiner Sicherungsplan)
- Sicherungsplanung Abschnitt 3.2**
- (5) An Mitarbeiter des ZÖA und der mit der Infrastrukturinstandhaltung sowie -entstörung beauftragten Firmen, die in der Durchführung von Sicherungsmaßnahmen erfahren und die die Voraussetzungen zur Selbstsicherung gem. Abschnitt 3.1.6 dieser Sicherungsanweisung erfüllen, wird ein auf die Gesamtstrecke erstellter Sicherungsplan gem. Vordruck 2 („kleiner Sicherungsplan“) herausgegeben.
- Durchgeführte Sicherungsmaßnahmen gemäß Sicherungsplan nach Vordruck 2 sind in einem „Fernsprechbuch“ gem. 408.0203V41 oder ähnlich zu dokumentieren.
- Im Einzelfall darf der Sicherungsplan auch an externe Sicherungsüberwacher ausgegeben werden, wenn diese über einschlägige Erfahrung in Bezug auf Sicherungsmaßnahmen und Örtlichkeiten einschl. Betriebsverfahren bei der Ammertalbahn verfügen. Die Entscheidung über die Ausgabe trifft die BzS.
- (6) Die BzS darf einzelne Aufgaben dieser Sicherungsanweisung an andere dafür qualifizierte Mitarbeiter übertragen. Der Mitarbeiter muss der Übernahme dieser Aufgaben zustimmen. Die Delegation von Aufgaben ist von der BzS zu dokumentieren.  
Die BzS darf einzelne Aufgaben dieser Sicherungsanweisung an eine fachkundige Firma (Fa. Geco oder anderes zugelassenes und fachkundiges Unternehmen)
- Delegation von Aufgaben der BzS**

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



im Auftrag des ZÖA übertragen. Die Freigabe der Sicherungspläne durch erfolgt durch die BzS (Unterschrift im Abschnitt 2 des Sicherungsplans).

### 3.1.3 Durchführung der Sicherungsmaßnahmen

- (1) Der ausführende Unternehmer muss die Arbeiten so rechtzeitig (siehe Abschnitt 3.2) der BzS anzeigen, dass diese die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb anordnen oder durchführen kann. Er verwendet hierfür Abschnitt 1 des jeweiligen Sicherungsplanes.

**Anzeigen der Arbeiten**

Der Begriff „Unternehmer“ ist in der DGUV Regel 101-024 erläutert.

- (2) Sicherungsmaßnahmen gemäß § 5 Absatz 1 DGUV Vorschrift 77 können durchgeführt werden von:

**Durchführung der Sicherungsmaßnahmen**

- der BzS,
- weiteren, vom Bahnbetreiber dazu bestimmten Organisationseinheiten (OE) seines Verantwortungsbereichs,
- vom Bahnbetreiber beauftragten Instandhaltungsdienstleistern von anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
- Sicherungsunternehmen.

Die BzS muss in jedem Einzelfall bestimmen, wer die Sicherungsmaßnahme durchführt.

- (3) Ein UV- Berechtigter beantragt eine UV- Sperrung von Gleisen ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten vor bewegten Schienenfahrzeugen beim zuständigen Fdl/Ww.

**UV- Berechtigter**

Diese melden auch den Wegfall des Anlasses dieser Sperrung dem zuständigen Fdl/Ww.

Der Uv-Berechtigte muss betriebswichtige Gespräche z. B. im Fernsprechbuch (408.0203V41) dokumentieren.

- (4) Voraussetzung für die Beantragung einer Sperrung ausschließlich gemäß Absatz 3 ist, dass das Gleis durch Arbeiten an Eisenbahninfrastrukturanlagen (z. B. Fahrbahn-, LST-, Tk- und E/M-Anlagen) und/oder durch den Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten zu keinem Zeitpunkt unbefahrbar ist. In diese Gleise werden keine Rangierfahrten eingelassen.

**Voraussetzung**

Hinweis:

*Es können Gründe vorliegen, bei denen eine Sperrung wegen Nichtbefahrbarkeit aufgrund von Arbeiten gem. FV-NE §26 (Schutz des Bahnbetriebs aus den Gefahren der Arbeit) zeitgleich zu einer Sperrung aus Gründen der Unfallverhütung (Schutz der Beschäftigten) besteht.*

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



### 3.1.4 Koordination der Sicherungsmaßnahmen

- (1) Eine Koordinierung von Sicherungsmaßnahmen (Sicherungskoordination) ist erforderlich, wenn die Gefahr besteht, dass sich mehrere Sicherungsmaßnahmen gegenseitig beeinflussen können. **Sicherungs-  
koordination**
- (2) Die BzS nimmt die Sicherungskoordination wahr. Sie darf die Sicherungskoordination delegieren. **Durchführen der  
Sicherungs-  
koordination**
- Sicherungsunternehmen dürfen die Sicherungskoordination nicht durchführen.
- Die BzS muss in jedem Einzelfall bestimmen, wer die Sicherungskoordination durchführt.
- (3) Der mit der Sicherungskoordination Beauftragte muss **Aufgaben**
- veranlassen, dass die sich gegenseitig beeinflussenden Sicherungsmaßnahmen aufeinander abgestimmt werden und
  - notwendige Entscheidungen in Absprache mit den Beteiligten in Bezug auf die auszuführenden Sicherungsmaßnahmen treffen und die Einhaltung aller dazu getroffenen Vereinbarungen überwachen.
- Hinweis:  
*Dazu wirkt er u.a. bei Besprechungen und Begehungen in Bezug auf die Planung und Durchführung von Sicherungsmaßnahmen mit; erforderlichenfalls stimmt er sich dabei mit dem Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator gemäß Baustellenverordnung ab.*

### 3.1.5 Überwachung der Sicherungsmaßnahmen

- (1) Die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen muss überwacht werden. **Sicherungs-  
überwachung**

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



- (2) Die zuständige BzS nimmt die Sicherungsüberwachung wahr. Sie darf die Sicherungsüberwachung delegieren.  
Die BzS muss in jedem Einzelfall bestimmen, wer die Sicherungsüberwachung durchführt.  
Sicherungsunternehmen dürfen die Sicherungsüberwachung nicht durchführen.
- Hinweis:  
*Die BzS entscheidet, ob die beiden Funktionen Sicherungsüberwachung und Bauüberwachung in Personalunion durchgeführt werden können. Die BzS schätzt hierzu ein, ob sich die beiden Funktionen, bezogen auf die Arbeitsstelle, miteinander vereinbaren lassen.*
- (3) Die Befähigung zum Sicherungsüberwacher wird durch Einweisung der BzS/EBL erworben.
- Die BzS darf nur eingewiesene und entsprechend qualifizierte Personen mit der Sicherungsüberwachung beauftragen.
- (4) Aufgaben der Sicherungsüberwachung sind:
- prüfen, ob die Sicherungsplanung den Angaben des ausführenden Unternehmers und den Vorgaben/ Angaben der BzS im Sicherungsplan entspricht (Plausibilitätsprüfung) und der Durchführung der Sicherungsmaßnahme zustimmen,
  - vor Beginn der Durchführung die Übereinstimmung der Sicherungsmaßnahme mit der Sicherungsplanung und dem Regelwerk prüfen,
  - vor Ort stichprobenartig die Durchführung der Sicherungsmaßnahme überwachen, die Befähigungen der Sicherungspersonale überprüfen und die Eintragungen im Einsatznachweis für Sicherungsposten kontrollieren,
  - ggf. erforderliche Anpassungen von Sicherungsmaßnahmen veranlassen und sich hierzu mit der BzS abstimmen.
- (5) Werden die Sicherungsmaßnahmen von der BzS selbst durchgeführt, erfolgt die Sicherungsüberwachung im Rahmen der allgemeinen Aufsicht nach § 3 Abs. 1 ArbSchG.
- Hinweis:  
*Mitarbeiter mit Dauersicherungsplan für Inspektion/ Entstörung usw. werden als BzS behandelt. Die Überwachung erfolgt dann durch den direkten Vorgesetzten.*

**Durchführung der  
Sicherungs-  
überwachung****Befähigung****Aufgaben****Überwachung  
Im Eigenbetrieb**

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



### 3.1.6 Sicherungsaufsicht für Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 78

- |     |   |   |
|-----|---|---|
| (1) | <p>Diese Regelungen gelten für Personen, die sich selbst sichern oder in einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten die Sicherung übernehmen.<br/>Sofern die Voraussetzungen erfüllt sind, dürfen sich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• einzelne besonders unterwiesene Personen, die sich im Gleisbereich aufhalten und</li> <li>• für die Ausführung kurzfristiger Arbeiten durch höchstens 3 Beschäftigte, von denen einer die Sicherung übernimmt,</li> </ul> <p>auf Entscheidung des Unternehmers für die Ausführung kurzfristiger Arbeiten geringen Umfangs selbst sichern.</p> | <b>Personenkreis</b>                            |
| (2) | <p>Die sich im Gleisbereich aufhaltenden Personen müssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• körperlich und geistig geeignet sein,</li> <li>• über Ortskenntnisse verfügen,</li> <li>• die Gefahren aus dem Bahnbetrieb kennen,</li> <li>• herannahende Schienenfahrzeuge rechtzeitig wahrnehmen oder vor ihnen gewarnt werden können und</li> <li>• den Gleisbereich ohne Hast räumen oder vorhandene Nischen oder Sicherheitsräume gefahrlos aufsuchen können.</li> </ul>   | <b>Voraussetzungen</b>                          |
| (3) | <p>Besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Personen führen ohne Gleisperrung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• einfache, wenig ablenkende, also unkomplizierte,</li> <li>• eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und</li> <li>• jederzeit unterbrechbare Tätigkeiten aus.</li> </ul>   | <b>Einzelne besonders unterwiesene Personen</b> |
| (4) | <p>Voraussetzung für den Einsatz als besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Person nach Absatz 1, ist die besondere Unterweisung durch den Unternehmer.</p>   | <b>Besondere Unterweisung</b>                   |
| (5) | <p>Der Unternehmer muss die Tauglichkeit durch eine verkehrsmedizinische Untersuchung „EBO Tauglichkeit“ feststellen lassen.</p>  | <b>Tauglichkeit</b>                             |

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



- (6) Die vorgenannten Bestimmungen gelten auch beim Einsatz einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten für die Person, die die Sicherung übernimmt.

**Gruppen von bis zu 3 Beschäftigten**

Hinweis:

Für Beschäftigte, die Arbeiten im Gleisbereich in einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten ausführen und dabei keine Sicherungsaufgaben wahrnehmen, wird die Tauglichkeit durch eine arbeitsmedizinische Untersuchung (Grundsatz G 25) festgestellt, sofern die Eignung nicht bereits bei einer aus anderem Anlass durchgeführten Untersuchung hinreichend festgestellt wurde (z. B. verkehrsmedizinische Untersuchung für Selbstsicherer/Sichernde).

- (7) Sofern die Gefährdungsbeurteilung es zulässt, darf beim Einsatz einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten die Person, die die Sicherung übernimmt, mitarbeiten, wenn das Gleis zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung gesperrt ist.

**Mitarbeit des Beschäftigten, der die Sicherung übernimmt**

- (8) Die Person, die die Sicherung einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten übernimmt, darf nicht mitarbeiten, wenn sie die Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen muss.

**Verbot der Mitarbeit**

- (21) Personen, die nach diesem Abschnitt sichern oder gesichert werden, müssen Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Orange-Rot mit retroreflektierenden Streifen nach DIN EN ISO 20471 (alt: DIN EN 471) tragen.

**Warnkleidung**

### 3.1.7 Sicherungsposten

- (1) Der Sicherungsposten (Sipo) warnt Beschäftigte, die Arbeiten im Bereich von Gleisen durchführen, vor herannahenden Fahrten.

**Sicherungsposten**

- (2) Die körperliche Eignung wird nach den Berufsgenossenschaftlichen Grundsätzen für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen Grundsatz G 25 „Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeit“ oder den „Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in VU“ (VDV-Schrift Nr. 714) festgestellt.

**Körperliche Eignung, Tauglichkeit**

Die geistige Eignung wird durch einen psychologischen Eignungstest festgestellt.

- (3) Die Befähigung ist nachgewiesen, wenn die Ausbildung bei einer vom zuständigen Unfallversicherungsträger anerkannten Ausbildungsstelle durchgeführt wurde.

**Befähigung**

Die Ausbildung muss den Anforderungen der VDV-Schrift 610 „Ausbildung von Sicherungsposten für den Einsatz bei Bahnen nach BOStrab und Bahnen des regionalen Verkehrs (außer der DB AG)“ genügen.

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



- |     |  |                            |
|-----|--|----------------------------|
| (4) | Werden vom Unternehmer Sicherungsposten eingesetzt, darf er nur Personen auswählen, die  | <b>Auswahl</b>             |
|     | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. das 21. Lebensjahr vollendet haben,</li> <li>2. körperlich und geistig geeignet sind,</li> <li>3. die Eignungsanforderungen nach Abs. 2 erfüllen,</li> <li>4. ihre Befähigung nach Abs. 3 nachgewiesen haben sowie über den Bahnbetrieb in ihrem Sicherungsbereich unterwiesen sind und</li> <li>5. erwarten lassen, dass sie die ihnen übertragene Aufgabe zuverlässig erfüllen.</li> </ol> |                            |
| (5) | Die Aufgaben des Sicherungspostens sind in § 5 (4) DGUV Vorschrift 78 beschrieben.   | <b>Aufgaben</b>            |
| (6) | Sicherungsposten müssen einen Befähigungsnachweis mit sich führen.   | <b>Befähigungsnachweis</b> |
| (7) | Sicherungsposten müssen Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb mit retroreflektierenden Streifen nach DIN EN ISO 20471 (alt: DIN EN 471) tragen.  | <b>Warnkleidung</b>        |

### 3.1.8 Absperrposten

- |     |   |  |
|-----|---|--|
| (1) | Der Absperrposten hindert Beschäftigte am Betreten des Gleisbereichs. Der Standort eines Absperrpostens befindet sich außerhalb des Gleisbereichs im Zugriffsbereich auf die zu sichernden Personen.  | <b>Absperrposten</b>                   |
| (2) | Absperrposten werden nur eingesetzt, wenn die Prüfung der BzS ergeben hat, dass die vorrangigen Verfahren „Gleisperrung“, „Feste Absperrung“ und „Warnung mit automatischem Warnsystem“ nicht möglich oder sicherheitstechnisch nicht möglich sind. | <b>Voraussetzungen für den Einsatz</b> |

Voraussetzungen für den Einsatz sind:

- das Sperren des Arbeitsgleises, wenn Absperrposten Versicherte am Betreten des Nachbargleises hindern,
- dass für den angrenzenden Bereich, in dem Versicherte durch Fahrten gefährdet werden können (Gleisbereich), eine seitliche Mindestausdehnung von 2,50 m angesetzt wird,
- dass der Absperrposten nur einen Beschäftigten sichert, außer wenn:
  - bei Öffnungen an Festen Absperrungen, Zäunen usw. zum Gleisbereich ein Absperrposten ausreicht, um Beschäftigte am Durchgang zu hindern,
  - bei nicht verriegelten Ausgängen von Maschinen der Absperrposten seinen Aufgaben nachkommen kann, einen sicheren Stand hat und weder durch die Ma-

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



schine noch durch die Arbeiten gefährdet werden kann oder

- es durch den Sicherungsunternehmer aufgrund einer örtlich konzentrierten Tätigkeit festgelegt ist und der Absperrposten jederzeit direkten Zugriff auf die Beschäftigten hat. In diesem Fall darf der Sicherungsunternehmer festlegen, dass bis zu 3 Beschäftigte von einem Absperrposten gesichert werden. Die Entscheidung hat aufgrund der Art der Tätigkeiten gem. Sicherheitsplan und der örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten zu erfolgen.

- dass der Absperrposten jederzeit uneingeschränkten Zugriff auf dem ihn zugeordneten Beschäftigten hat und
- dass der Absperrposten die Befähigung eines Sicherungspostens besitzt und als solcher regelmäßig fortgebildet ist, Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb mit retroreflektierenden Streifen nach DIN EN ISO 20471 (alt: DIN EN 471) trägt und der Einsatz als Absperrposten aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (z. B. Standflächen) möglich ist.

Absperrposten können auch eingesetzt werden, um Versicherte auf der gleisfreien Seite des Gleisbereichs daran zu hindern, unbeabsichtigt in diesen zu gelangen.

(3) Bei folgenden Arbeiten ist der Einsatz eines Absperrposten **ungeeignete Arbeiten** nicht zulässig:

- Arbeiten im nicht gesperrten Gleis,
- Aufstellen von Automatischen Warnsystemen oder Festen Absperrungen
- im Mittelkern zwischen zwei Nachbargleisen oder
- auf der Feldseite, wenn das Arbeitsgleis nicht gesperrt ist
- Schweißarbeiten und damit zusammenhängende Tätigkeiten,
- Einsatz von Maschinen oder Geräten die einen Sicherheitsabstand benötigen (z. B. Bagger, Schleifmaschinen),
- Arbeiten mit langen Gegenständen, wie z. B. Leitern oder Gerüststangen, wenn dadurch der direkte Zugriff auf den Beschäftigten behindert werden kann oder
- Zur Sicherung gegen das Schwenken, z. B. von Kranauslegern oder Baggern, in den Gefahrenbereich des Nachbargleises.

Die Aufzählung ist nicht abschließend

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



### 3.1.9 Sicherungsaufsicht

- |     |  |  |
|-----|--|--|
| (1) | Sicherungsaufsichten sind Personen, die Sicherungsmaßnahmen eigenverantwortlich durchführen.   | <b>Sicherungsaufsicht</b>                    |
| (2) | Die BzS muss sicherstellen, dass für die Durchführung und Beaufsichtigung der vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen grundsätzlich eine Sicherungsaufsicht bestimmt wird.  | <b>Durchführen der Sicherungsmaßnahmen</b>   |
| (3) | Der Unternehmer muss die Tauglichkeit durch eine verkehrsmedizinische Untersuchung „EBO Tauglichkeit“ feststellen lassen.  | <b>Tauglichkeit</b>                          |
| (4) | Die Aus- und Fortbildung erfolgt durch einen bei der DB Netz AG oder nach den Vorschriften für NE-Bahnen zugelassenen Bildungsträger. Die Unterlagen werden vom Bildungsträger erstellt.   | <b>Durchführung der Aus- und Fortbildung</b> |
| (5) | Die Aufgaben der Sicherungsaufsicht sind in DGUV Vorschrift 78 § 4 (2) und dieser Sicherungsanweisung beschrieben. Die Sicherungsaufsicht führt die Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb, soweit diese von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen, verantwortlich durch. Sie hat Weisungsbefugnis gegenüber anderen Personen, die Sicherungsaufgaben durchführen.  | <b>Aufgaben</b>                              |
|     | Zu den Aufgaben der Sicherungsaufsicht gehören z. B.:  |  |
|     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegen der Warnmittel und der anzuwendenden Warnsignale,</li> <li>• Einweisen des ausführenden Unternehmers und der Sicherungsposten,</li> <li>• Festlegen der Standorte der Sicherungsposten,</li> <li>• Festlegen von Annäherungstrecken,</li> <li>• Festlegen von aufzusuchenden Sicherheitsräumen oder Nischen,</li> <li>• Durchführen der Hörprobe (Wahrnehmbarkeitsprobe),</li> <li>• Bestimmen des Zeitpunktes, zu dem der Gleisbereich betreten werden darf,</li> <li>• Sind betriebliche Maßnahmen durchzuführen, vergewissert sich die Sicherungsaufsicht, ob diese durchgeführt sind,</li> <li>• Anpassen von Sicherungsmaßnahmen in Abstimmung mit der zuständigen BzS.</li> </ul> |  |
| (6) | Sicherungsaufsichten müssen einen Befähigungsnachweis mit sich führen.   | <b>Befähigungsnachweis</b>                   |

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



- (7) Sicherungsaufsichten müssen Warnkleidung in der Farbe fluo- reszierendes Gelb mit retroreflektierenden Streifen nach DIN EN ISO 20471 (alt: DIN EN 471) und der Rückenaufschrift „Sicherungsaufsicht“ tragen. Ausnahme siehe Anhang 1 Abschnitt 2 Absatz 1.
- Warnkleidung**

### 3.1.10 Einsatz externer Sicherungspersonale

- (1) Voraussetzung für den Einsatz externer Sicherungspersonale sind:
- Kenntnis der Inhalte dieser Sicherungsanweisung
  - Kenntnis der Inhalte der bei der Ammertalbahn gültigen Unfallverhütungsvorschriften
- Der Unternehmer der externen Sicherungspersonale ist für die Einhaltung der Voraussetzungen verantwortlich.
- Voraussetzung und Einsatz**
- (2) Die Unterweisung umfasst folgende Schwerpunkte:
- die Sicherungsanweisung,
  - der Sicherungsplan und
  - die örtlichen Besonderheiten.
- Inhalt der Unterweisung**
- (3) Die Unterweisung wird mit der Bescheinigung über die Einweisung in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse der Ammertalbahn gemäß Anlage 3-1 nachgewiesen.
- Nachweis**
- (4) Die Erstunterweisung eines Unternehmens erfolgt durch die BzS.
- Durchführung der Unterweisung**

### 3.1.11 Überqueren von Gleisen

- (1) Die Sicherungsmaßnahmen für das Überqueren von Gleisen im Zusammenhang mit Arbeiten gem. DGUV Vorschrift 78 sind im Sicherungsplan darzustellen.
- Grundsatz**
- (2) Sollen Tätigkeiten außerhalb des Gleisbereiches durchgeführt werden, für die dem entsprechend kein Sicherungsplan gem. DGUV Vorschrift 78 erforderlich ist, und müssen hierzu Gleise lediglich überquert werden, sind folgende Regelungen zu beachten:
- Ausnahmen**

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



- a) Für Personen, die als Sicherungsaufsichten in besonderen Fällen eingesetzt werden und für den Notfallmanager der DB AG im Einsatz gilt:

**Selbstsicherer und Nmg im Einsatz**

Gleise dürfen ohne Sicherungsplanung nur überquert werden, wenn

- sich vergewissert wurde, dass sich keine Fahrt nähert und
- zu stehenden Fahrzeugen ein Abstand von mindestens 2 m eingehalten werden kann.

Beim Einsatz des Notfallmanagers wird der von ihm im besonderen Sicherungsplan gesperrte Bereich einem Bereich außerhalb des Gleisbereiches gleichgestellt.

- b) Nicht unter a) genannte Personen dürfen ohne Sicherungsplan Gleise nur an für den öffentlichen Verkehr zugelassenen Stellen überqueren (Bahnübergang, Reisendenüberweg).

**andere Personen**

- (3) Beim Überqueren von Gleisen gem. Absatz 2 dürfen nur leichte Gegenstände mitgeführt werden, die das Überqueren der Gleise nicht behindern und nicht in den Schutzabstand zur Oberleitung geraten können. Bewegungen entlang der Gleise sind nur auf den im Betriebsstellenbuch genannten Dienstwegen zulässig.

### 3.1.12 Mitgeltende Regelwerk

Siehe Anlage 2-1 Regelwerksübersicht

### 3.1.13 Ausschaltung der Oberleitung / Umgehungsleitung

- (1) Eine Abschaltung der Oberleitung / Umgehungsleitung ist nötig, wenn der Schutzabstand von 3 m zu aktiven Teilen der Oberleitungsanlage und von unter Spannung stehenden, der Berührung zugänglichen Teilen an der Außenseite von Fahrzeugen zu aktiv unter Spannung stehenden Teilen unterschritten werden kann.

**Grundsatz**

- (2) Für die Abschaltung der Oberleitung / Umgehungsleitung bei Baumaßnahmen oder Instandhaltungsarbeiten muss im Vorfeld die Genehmigungsnummer bei der Zentralen Schaltstelle (ZES) eingeholt werden. Nach Einholung der Genehmigungsnummer kann die Beta beantragt werden. Hierbei muss im Antrag neben der ZES-Genehmigungsnummer der genaue Streckenabschnitt, in welchem die Oberleitung / Umgehungsleitung ausgeschaltet wird, benannt werden. Aus den gegebenen Angaben wird die Beta seitens des ZÖAs verfasst.

**Beantragung der Ausschaltung**

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



- (3) Der Schaltantragsteller hat vor Beginn der geplanten Ausschaltung der Oberleitung mit der ZES ein Informationsgespräch ca. 1 Stunde vor der geplanten Abschaltung zu führen.

### Durchführung der Ausschaltung

Nach Einrichtung des Baugleis bekommt der Schaltantragsteller vom technisch Berechtigten die Rückmeldung, dass das Baugleis eingerichtet ist und die Oberleitung ausgeschaltet werden kann. Anschließend muss der Schaltantragsteller die Zustimmung des Fahrdienstleiters für die Abschaltung einholen. Erst nachdem der Schaltantragsteller die Rückmeldung des technisch Berechtigten sowie die Zustimmung des Fahrdienstleiters erhalten hat, beantragt der Schaltantragsteller bei der ZES die Ausschaltung der Oberleitung. Die ZES schaltet die Oberleitung aus und sichert sie gegen Wiedereinschaltung mit der Code-Nummer des Schaltantragstellers. Nach der erfolgreichen Ausschaltung der Oberleitung / Umgehungsleitung übergibt der Schaltantragsteller die Oberleitung / Umgehungsleitung zum Bahnerden an den Bahnerdungsberechtigten. Dieser führt die Bahnerdung durch. Sobald die Oberleitung / Umgehungsleitung bahngeerdet ist, erhält der Schaltantragsteller eine Rückmeldung vom Bahnerdungsberechtigten. Der Schaltantragsteller übermittelt dem Arbeitsverantwortlichen nach erfolgreicher Abschaltung und Bahnerdung der Oberleitung / Umgehungsleitung, dass die Arbeiten beginnen dürfen. Hinweis: *Erst nachdem die Bahnerdung erfolgreich durchgeführt wurde, dürfen die Arbeiten beginnen.*

- a) Ferngesteuerte Schalter haben einen elektrischen Motorantrieb. Sie werden von der ZES unmittelbar betätigt. Bei gestörter Fernsteuerung werden die Schalter durch den Schaltantragsteller im Auftrag der ZES ortsgesteuert oder mit einer Kurbel handbedient.
- b) Ortsgesteuerte Schalter haben einen elektrischen Motorantrieb und werden an der Ortssteuereinrichtung (OSE) im Bahnhof oder Stellwerk geschaltet. Ist die OSE gestört, können die Schalter mit einer Kurbel handbedient werden. Der Schaltschrank der Ortssteuereinrichtung darf nur nach Absprache mit der ZES geöffnet werden. Schaltvorgänge an der OSE werden durch den Schaltantragsteller durchgeführt im Auftrag der ZES. Die Ortssteuereinrichtung darf in keinem Fall ohne vorherige Absprache mit der ZES bedient werden.
- c) Handbetätigte Schalter haben unten am Mast einen Handantrieb. Sie werden mit einem geschlitzten Dreikant- oder Vierkant-Steckschlüssel verriegelt. Handbetätigte Schalter werden am Einbauort durch einen Handhebel über ein Schaltgestänge mechanisch geschlossen oder geöffnet. Handbetätigte Schalter dürfen nur durch den Schaltantragsteller in Rücksprache mit der ZES geschaltet werden, wenn für den zu schaltenden Schalter ein Schaltauftrag vorliegt.

### Fernsteuerung

### Ortssteuer- einrichtung

### Handbetätigte Schalter

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



- (4) Nach Beendigung der Arbeit darf die Oberleitung / Umgehungsleitung erst wieder eingeschaltet werden, wenn der Arbeitsverantwortliche dem Schaltantragsteller mitteilt, dass sich alle Arbeiter außerhalb des Gefahrenbereichs befinden. Bevor der Schaltantragsteller die Oberleitung / Umgehungsleitung einschaltet, muss der Bahnerdungsberechtigte die Bahnerde der Oberleitung / Umgehungsleitung entfernen. Erst nachdem der Schaltantragsteller vom Bahnerdungsberechtigten die Rückmeldung über das erfolgreiche Entfernen der Bahnerde erhalten hat, darf dieser seinen Antrag für die Einschaltung der Oberleitung / Umgehungsleitung bei der ZES stellen.
- Wiedereinschaltung  
nach beendeter  
Arbeit**

### 3.1.14 Bahnerdung bei Baumaßnahmen

- (1) Es dürfen nur ausgeschaltete Leitungen bahngeerdet werden. Bevor mit der Bahnerdung begonnen wird, sind die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise nach dem Sicherheitsplan bzw. der Betra durchzuführen. Als Bahnerde sind die nicht unterbrochenen Fahrschienen, an denen die Erdungsleitungen angeschlossen sind, zu benutzen.
- Grundsatz**
- (2) Wegen der leichten Erkennbarkeit der Erdschiene sollte die Bahnerdung in der Nähe von Oberleitungsstützpunkten vorgenommen werden. In Oberleitungsanlagen dürfen Erdungsvorrichtungen als Arbeitsgrenze dienen. Zur Vermeidung gefährlicher Berührungsspannungen darf der Abstand der Erdungspunkte auf der Ammertalbahn nicht mehr als 1200 m betragen.
- Ort der Bahnerdung**
- (3) Um den richtigen Ablauf der Einzelhandlungen sicherzustellen, dürfen das Feststellen auf Spannungsfreiheit und das Bahnerden nur von ein und derselben Person ausgeführt werden. Zur Vermeidung von Unfällen oder Betriebsstörungen muss beim Benutzen des Spannungsprüfers und beim Anbringen sowie Entfernen der Bahnerdungsvorrichtung die richtige Reihenfolge eingehalten werden. Erst nachdem der Bahnerdungsberechtigte von dem Schaltantragsteller die Freigabe erteilt bekommen hat, dass die Oberleitung / Umgehungsleitung ausgeschaltet ist, darf dieser bahnerden.
- Durchführung der  
Bahnerdung**
- (4)
  1. Auftrag zum Bahnerden entgegennehmen vom Schaltantragsteller, nachdem Schaltantragsteller die Ausschaltung der Oberleitung bei der ZES veranlasst hat.
  2. Schienen-Erdungsklemme an der Schiene ordnungsgemäß befestigen
  3. Funktionskontrolle Spannungsprüfer
  4. Spannungsfreiheit feststellen
- Ablauf: Einbau  
nichtprofilfreie  
Bahnerde**

*Hinweis: Die Spannungsfreiheit ist durch Einhängen des Spannungsprüfers in die Leitung festzustellen Während des*

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



*Bahnerdens ist die Anzeige des Spannungsprüfers zu beobachten.*

5. Die Fahrdraht-Erdungsklemme ist am Fahrdraht ordnungsgemäß zu befestigen.
  6. Der Spannungsprüfer ist aus der Leitung auszuhängen.
  7. 7. Vollzugsmeldung über die Bahnerdung an den Schaltantragsteller. Der Schaltantragsteller meldet dies weiter an den Arbeitsverantwortlichen. Erst nachdem der Arbeitsverantwortliche vom Schaltantragsteller die Meldung über die erfolgreiche Bahnerdung erhalten hat, darf dieser mit den Arbeiten beginnen.
- (5) 1. Auftrag zur Entfernung der Erdungsvorrichtung vom Schaltantragsteller. Zu diesem Zeitpunkt müssen die Arbeiten an oder in der Nähe von spannungsführenden Teilen der Oberleitung beendet sein. Die Beendigung der Arbeit muss von dem Arbeitsverantwortlichen an den Schaltantragsteller gemeldet werden.
2. Die Fahrdraht-Erdungsklemme ist vom Fahrdraht abzunehmen.
3. Die Schiene-Erdungsklemme ist von der Schiene zu entfernen.
4. Vollzugsmeldung des Bahnerdungsberechtigten an den Schaltantragsteller. Ab diesem Zeitpunkt gilt die Oberleitung für alle Personen als eingeschalten.
- (6) Bei der profilmfreien Bahnerdung erfolgt der Einbau so, dass das Regellichtraumprofil nach der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung eingehalten wird. In diesem Fall können Zugfahrten ohne elektrische Traktion stattfinden. Zum profilmfreien Einbau ist ein Erdungsseil mit Mindestlänge von 12 m erforderlich.
- (7) Die Umgehungsleitung ist mit der vorgesehenen Bahnerdungsvorrichtung oder mit fest eingebauten Verbindungen bahnzuerden. Die Umgehungsleitung darf nur an den Masten bahngeerdet werden, an denen Erdungsbolzen angebracht sind. Die Bahnerdung der Umgehungsleitung darf ausschließlich von qualifiziertem Fachpersonal ausgeführt werden, welches vom Anlagenverantwortlichen beauftragt wurde.
- (8) Das Bahnerden im Ereignisfall dient als notwendige, temporäre Sicherheitsmaßnahme gegen die Gefahren aus der Oberleitung, um die nach einem gefährlichen Ereignis erforderlichen Arbeiten und Handlungen umsetzen zu können. Das Bahnerden dient dem Schutz von Fremdrettungskräften, Reisenden, Mitarbeitern und anderen Personen, die im Ereignisfall durch Spannung führende Anlagenteile gefährdet werden können. Das Bahnerden im Ereignisfall ist vorzunehmen:
- Zum Schutz der oben genannten Personen
  - Auf Anforderung des Einsatzleiters

**Ablauf: Aufhebung  
nichtprofilfreie  
Bahnerde**

**Profilmfreie  
Bahnerdung**

**Bahnerden der  
Umgehungsleitung**

**Durchführung der  
Bahnerdung im  
Ereignisfall z.B.  
Störung, Unfall**

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



- Auf Anforderung der Landespolizei
- Auf Anforderung des DB-Notfallmanagers

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



## 3.2 Sicherungsplanung

- (1) Die Auswahl von Sicherungsmaßnahmen muss bereits bei der Planung und Vorbereitung von Arbeiten im Gleisbereich erfolgen. Die Dokumentation der angeordneten Sicherungsmaßnahmen erfolgt durch die BzS aufgrund einer Gefährdungsbeurteilung auf dem Sicherungsplan. **Auswahl von Sicherungsmaßnahmen**
- (2) Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen, sind in einem Sicherungsplan gemäß Vordruck Nr. 1 oder 2 festzulegen. **Sicherungsplan**
- Der Sicherungsplan ist Teil der Sicherungsanweisung (vgl. § 4 DGUV Vorschrift 78). Sein Inhalt bestimmt sich nach dem vorhandenen Gefährdungspotenzial.
- Ein Sicherungsplan enthält insbesondere Angaben über
- die im Einzelfall durchzuführenden Sicherungsmaßnahmen,
  - die Festlegung des aufzusuchenden Sicherheitsraums,
  - die Anforderungen an das Verhalten des Unternehmers und der Versicherten, z. B. bei Fahrten im Arbeitsgleis oder im Nachbargleis.
- (3) Der ausführende Unternehmer hat seine Arbeiten im Gleisbereich der BzS in der Regel mit folgenden Vorlagefristen anzuzeigen: **Vorlagefrist**
- Arbeiten gemäß § 5 DGUV Vorschrift 78 (großer Sicherungsplan) bis spätestens 3 Wochen vor Arbeitsbeginn mit der Abschnitt 1 des Sicherungsplanes
  - Arbeiten gemäß § 6 DGUV Vorschrift 78 (kleiner Sicherungsplan) bis spätestens 1 Woche vor Arbeitsbeginn mit der Abschnitt 1 des Sicherungsplanes
  - Bei Arbeiten nach Betra / Betrieblicher Anordnung ist zusätzlich zu den o.g. Vorlagefristen des Abschnittes 1 eine Abstimmung mit der BzS vor dem Erstellen des Betraantrags erforderlich.
- (4) Der mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme Beauftragte, muss vor Arbeitsbeginn und während der Arbeitsausführung prüfen, ob die festgelegten Sicherungsmaßnahmen angewendet werden können. Erforderlichenfalls muss er die Sicherungsmaßnahmen in Abstimmung mit der Sicherungsüberwachung dem tatsächlich vorhandenen Gefährdungspotenzial anpassen und im Sicherungsplan dokumentieren. **Anpassen der Sicherungsmaßnahme**
- Die Dokumentation muss die Mitwirkung der Sicherungsüberwachung und die Abstimmung der Sicherungsüberwachung mit der BzS erkennen lassen.

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



- (5) Bei gleichbleibendem Gefährdungspotenzial dürfen für regelmäßig wiederkehrende Arbeiten Sicherungspläne mit entsprechender Gültigkeit aufgestellt werden. Die Gültigkeit des Dauersicherungsplans ist maximal auf den Zeitraum bis zum nächsten Wechsel des Jahresfahrplans zu begrenzen.

**Dauersicherungsplan**

- (6) Jeder Sicherungsplan erhält eine eindeutige Bezeichnung bestehend aus
- fortlaufender Nummer des aktuellen Jahres,
  - Jahreszahl und Zusatz ZÖA (Zweckverband öffentlicher Personennahverkehr im Ammertal)

**Nummerierung**

Jeder Sicherungsplan mit Sicherungsplannummer wird durch den ÖBL in einem Nachweis dokumentiert. Der Nachweis der Sicherungsplannummern und die Sicherungspläne werden für zwei Jahre durch den ÖBL elektronisch aufbewahrt.

Zusätzlich können die Sicherungspläne weitere externe Nummern enthalten.

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



### 3.3 Betriebs- und Bauanweisungen (Beta)

Bauarbeiten auf der Ammertalbahn werden mit einem Beta-Antrag gemäß Anlage 3-2 oder VDV-Mitteilung 7508 Anlage 2 bei der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle der Ammertalbahn mit einer **Vorlagefrist** von vier Wochen beantragt. Der Beta-Antrag wird in der Regel durch eine zugelassene externe Firma erstellt.

Auf Grundlage des Beta-Antrages wird die Beta unter Berücksichtigung der örtlichen Besonderheiten auf der Ammertalbahn und unter Einbeziehung der Fachabteilungen vom öBL in Zusammenarbeit mit dem EBL bzw. EBL-V erstellt.

#### 3.3.1 Anlass und Inhalt

Die betriebliche Anweisung, auch als Betriebs- und Bauanweisung (Beta) bezeichnet, regelt die Durchführung des Eisenbahnbetriebs bei Arbeiten im Bereich von Gleisen (bzw. der Vor- und Nachbereitung). Sie kann weitere Anweisungen enthalten, z. B. zur Leit- und Sicherungstechnik.

Sie beschreibt

- kurz und verständlich die Art und den Umfang der Arbeiten,
- die dafür erforderlichen Sicherungsmaßnahmen und
- die dafür erforderlichen betrieblichen Maßnahmen.

#### 3.3.2 Bekanntgabe

Die Beta ist allen Beteiligten bekanntzugeben.

#### 3.3.3 Unvorhergesehene Arbeiten

Bei unvorhersehbaren Arbeiten, infolge plötzlich eintretender Ereignisse (z. B. Unwetterschäden, Unfälle, Leitungsbrüche) ordnet die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle die erforderlichen Maßnahmen zunächst ohne Beta an. Wenn Arbeiten in größerem Umfang erforderlich werden, wird eine Beta nachträglich, möglichst um- gehend aufgestellt.

#### 3.3.4 Verantwortlich für die Aufstellung

Verantwortlich für das Aufstellen der Beta ist die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle. Wird durch die vorgesehenen Arbeiten der Betrieb auf Anlagen der DB Netz beeinträchtigt, so ist DB Netz zu informieren und in die Maßnahmen einzubeziehen bzw. ist deren Zustimmung einzuholen.

#### 3.3.5 Grund für die Aufstellung einer Beta

Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle entscheidet, ob eine Beta aufgestellt wird.

Eine Beta wird aufgestellt z. B. bei

- a) Sperrung von Gleisen mit wesentlicher Beeinträchtigung des Betriebes
- b) Durchführung von größeren Baumaßnahmen / umfangreichen Arbeiten im Bereich von Gleisen
- c) Inbetriebnahme neuer oder wesentlich veränderter Bahnanlagen
- d) längerem Ausfall oder Einschränkungen von sicherungstechnischen Anlagen
- e) länger anhaltenden betrieblichen Einschränkungen

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



### r3.3.6 Nummerierung

Jede Beta bekommt eine fortlaufende Nummer. Ergänzt um die Jahreszahl (z.B. 05-22). Die Nummerierung beginnt in jedem Jahr wieder bei 1.

### 3.3.7 Übersichtsplan / Skizze

Der Beta kann, wenn erforderlich, ein Übersichtsplan/Skizze beigefügt werden. Dieser soll die Baustelle bzw. die betreffenden Gleise schematisch und übersichtlich darstellen. Die Bezeichnungen von Gleisen, Weichen, Gleissperren, Signalstandorten usw. sind anzugeben. Ebenso sind Brücken und ähnliche Bauwerke, Bahnübergänge, Gleisneigungen und Radian, Gleisschaltmittel und Längen- und Entfernungsangaben, wenn erforderlich, einzutragen. Die angeordneten Sicherungsmaßnahmen (z. B. Standorte der Sicherungsposten oder Zäune) sind darzustellen.

Bei umfangreichen Änderungen im Ablauf der Baumaßnahmen bzw. während der Arbeiten können ggf. die einzelnen Bauzustände gesondert dargestellt werden, z. B. durch Lageplan alt / Lageplan neu.

### 3.3.8 Betriebliche Regelungen in der Beta

Betriebliche Regelungen, die in der Beta geregelt werden können, sind z. B.

- Einsetzen und Aussetzen von Zweiwegefahrzeugen
- Abstellen von Baufahrzeugen
- Lagerung von Material

### 3.3.9 Allgemeines betriebliches Regelwerk

Auf Bestimmungen des allgemeinen betrieblichen Regelwerks und ggf. anderer Dienstanweisungen kann durch Stichworte und wenn sinnvoll, mit Angabe des Abschnittes oder der Paragraphen hingewiesen werden.

### 3.3.10 Inkrafttreten / Außerkrafttreten

Die Beta muss den Zeitpunkt (Datum / Uhrzeit) des Inkrafttretens, wenn möglich auch des Außerkrafttretens enthalten.

Steht der Zeitpunkt des Außerkrafttretens bei der Herausgabe der Beta noch nicht fest, so wird die voraussichtliche Dauer der Arbeiten angegeben.

### 3.3.11 Benennung von Betriebsstellen und Verantwortlichen

In der Beta werden für die Durchführung der Bauarbeiten oder anderer Maßnahmen benannt:

- Ausführendes Unternehmen mit Angabe des Bauleiters<sup>1</sup>
- Leiter der Bauüberwachung
- Örtlicher Bauüberwacher
- der technische Berechtigte (z. B. verantwortlich für das Beantragen von Gleissperrungen usw.)
- die zuständigen Betriebsstellen (z. B. Fahrdienstleiter Stellwerk A-Stadt)
- die Sicherheitsaufsichtskraft

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



Verantwortliche Personen werden namentlich benannt. Die Erreichbarkeit (Telefon / Mobiltelefon / Fax / Funk usw.) der genannten Betriebsstellen bzw. Personen wird in der Beta aufgeführt.

Insbesondere werden folgende Betriebsstellen oder Personen benannt, die verantwortlich sind für

- das Beantragen der vorgesehenen Sperrung von Gleisen bei der zuständigen Betriebsstelle,
- das Beantragen von Schalthandlungen an der Fahrleitung,
- das Anzeigen des Beginns und des Beendens von Arbeiten,
- das Bedienen von sicherungstechnischen Anlagen / Verschließen von Weichen,
- das Aufstellen oder Entfernen von Signalen, Gleissperren usw.,
- in der Beta vorgesehene betriebliche Anweisungen und
- das Freimelden von Gleisen nach Abschluss der Arbeiten oder in Arbeitspause

Die Zuständigkeitsbereiche sind anzugeben und eindeutig abzugrenzen. Es kann festgelegt werden, dass für die Kommunikation zwischen der zuständigen Betriebsstelle und der Arbeitsstelle eine definierte Person an der Arbeitsstelle verantwortlich ist.

### 3.3.12 Baugleis

Wird für die Arbeiten im Bereich von Gleisen ein gesperrtes Gleis zum Baugleis erklärt, so wird in der Beta die örtliche Begrenzung des Baugleises festgelegt.

Die Verantwortlichkeit für

- die Durchführung des Eisenbahnbetriebes im Baugleis,
- den betrieblichen Übergang von Fahrten vom nicht gesperrten Gleis in das Baugleis und
- den betrieblichen Übergang vom Baugleis in das nicht gesperrte Gleis ist in der Beta festzulegen.

### 3.3.13 Beta-Erstellung auf Infrastruktur ZÖA im Bf Tübingen Hbf

Auf Grundlage des Eisenbahn-Infrastrukturanschlussvertrag vom 20.07.1999/27.07.1999 und der Übergabe der Betriebsführung an den Zweckverband ÖPNV im Ammertal vom 27.03.2020 ist der ZÖA für die Erstellung einer Beta für den Gleisabschnitt 499 zwischen Grenzzeichen Weiche 67 (km 0,396) und Einfahrsignal H500 (km 0,700), welcher im Eigentum des ZÖA liegt, verantwortlich.

Eine detaillierte Beschreibung des Prozesses bei Arbeiten in diesem Bereich ist Anlage 3-6 zu entnehmen.

Ein Beta-Antrag, welcher o.g. Gleisabschnitt beinhaltet, ist beim ZÖA mindestens 5 Wochen vor geplantem Arbeitsbeginn zu stellen.

### 3.3.14 Verteiler

Die Beta muss rechtzeitig vor Inkrafttreten bei den Adressaten, z. B.

- den beteiligten Betriebsstellen und Abteilungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens,
- dem Unternehmer und
- dem Eisenbahnverkehrsunternehmen eingegangen sein.

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



In der Beta wird ein Verteiler aufgeführt. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann sich den Eingang der Beta vom Empfänger bestätigen lassen.

### **3.3.15 Änderungen**

Müssen einzelne Angaben in der Beta nachträglich geändert werden oder verschiebt sich der Zeitpunkt des Inkrafttretens, so sind alle im Verteiler genannten Stellen zu informieren. Bei wesentlichen Änderungen wird eine neue Beta erstellt. Wenn sich in Bezug auf die Gültigkeitsdauer (vorzeitige Beendigung / Verlängerung o. ä.) Änderungen ergeben, unterrichtet die herausgebende Stelle alle im Verteiler genannten Empfänger unverzüglich.

### **3.3.16 Dokumentation**

Jede Beta erhält eine eindeutige Bezeichnung (fortlaufende Nummer des aktuellen Jahres, Jahreszahl und Zusatz ZÖA (Zweckverband öffentlicher Personennahverkehr im Ammertal) und wird in einem Nachweis der Beta-Nummern durch den ÖBL dokumentiert. Der Nachweis der Beta-Nummern und die Beta werden für zwei Jahre durch den ÖBL elektronisch aufbewahrt.

### **3.3.17 Einweisung**

In Abstimmung mit dem Beta-Antragsteller legt der öBL einen Termin zur Einweisung

- des Beauftragten des Sicherungsunternehmens
- des Beauftragten der bauausführenden Unternehmer

in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse der Ammertalbahn im Zusammenhang mit der Beta fest.

## **3.4 Abnahme nach Bauarbeiten**

Bauarbeiten sind durch entsprechende fachkundige Mitarbeiter fachtechnisch abzunehmen. Näheres dazu bestimmen die Regelwerke, welche für die Instandhaltung der Ammertalbahn als NE-Bahn verbindlich sind (siehe Regelwerksübersicht gem. Anlage 2-1 zu Modul 2).

Regelungen zur Sperrung von Gleisen sowie zur Meldung über die Befahrbarkeit des gesperrten Gleises durch den technischen Berechtigten und die Aufhebung der Sperrung enthält die Beta.

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



### 3.5 Verwaltung und Aktualisierung von Planunterlagen

Von großer Bedeutung für den Betrieb einer Eisenbahn ist die Vorhaltung aktueller Planunterlagen sowie der einfache Zugriff darauf.

Zusätzlich zu den bei den Anlagenverantwortlichen vorgehaltenen Plänen wird ein aktueller Plansatz durch das EIU ZÖA vorgehalten.

### 3.6 Inspektionsfristen und Dokumentation

Die Instandhaltung der Ammertalbahn erfolgt auf Grundlage der NE-Vorschriften (vgl. Prüffristen IH gem. **Anlage 3-7**). Aus dieser ergeben sich auch die Inspektionsfristen. Die Oberleitungs- und Speiseseitungsanlage wird durch die Stadtwerke Tübingen instandgehalten.

Die Einhaltung der Prüffristen gemäß Anlage 3-7 wird durch einen Jahreskontrollplan überwacht (vgl. Anlage 4-2).

#### 3.6.1 Inspektion der Personenverkehrsanlagen

Ergänzend hierzu gilt für die Kontrolle der baulichen Personenverkehrsanlagen (Bahnsteige, Bahnsteigzugänge, Fahrgastunterstände):

Der örtliche Betriebsleiter Ammertalbahn führt regelmäßig, mindestens im Abstand von 3 Monaten, Außenkontrollen aller Haltepunkte durch. Dabei kontrolliert er die Personenverkehrsanlagen auch auf Verkehrssicherheit.

Die Außenkontrolle wird dokumentiert durch das Protokoll gemäß REAS-Anlage 3-5.

#### 3.6.2 Inspektionsintervalle und Eingriffsgrenzen Gleisanlagen

Alle Inspektionsintervalle sind im Prüffristen- und Instandhaltungsplan Anlage 3-7 aufgelistet. Nachfolgend wird auf Inspektionsintervalle und Eingriffsgrenzen eingegangen, die nicht oder nur unzureichend in Vorschriften geregelt oder festgelegt sind.

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim

## Inspektionsintervalle gemäß Ob-Ri NE

### 11.1 Inspektionsintervalle

#### 11.1.1 Regelinspektionen

Für die Regelinspektion werden folgende Intervalle empfohlen:

##### Gleise

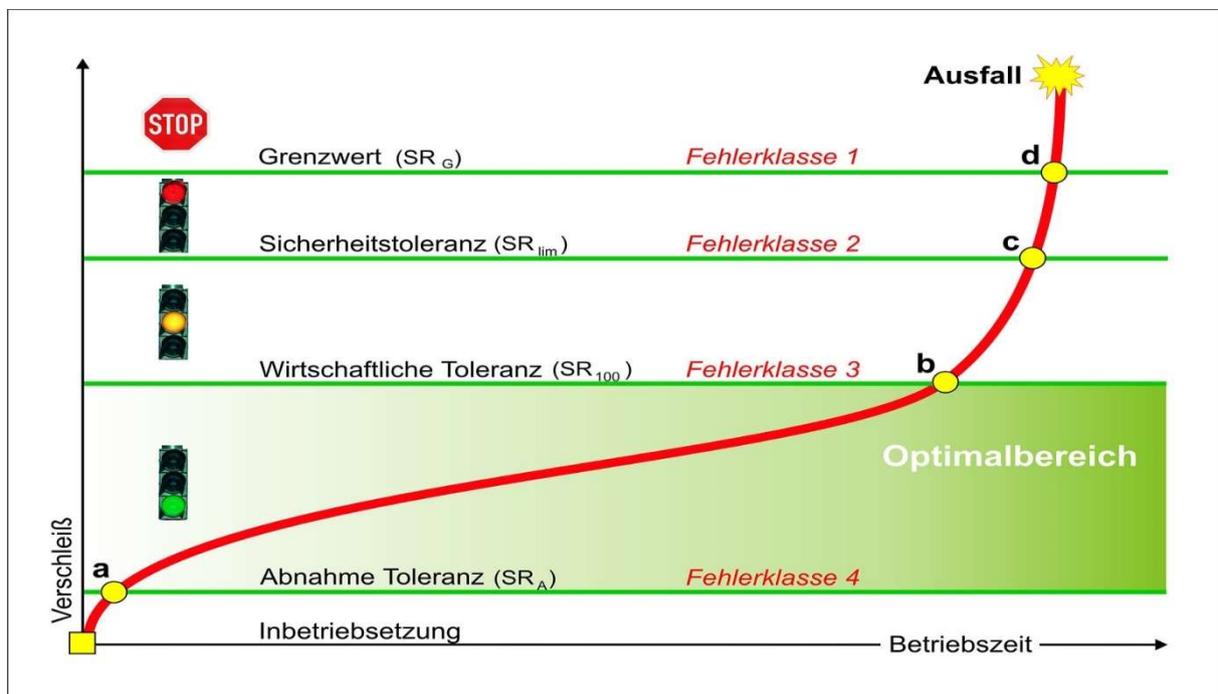
Art der Gleise	Messung	Besichtigung
Hauptgleise	alle 2 Jahre	1 x jährlich
Nebengleise	alle 3 Jahre	1 x jährlich

##### Weichen und Kreuzungen

Lage	Messung	Besichtigung
in Hauptgleisen	1 x jährlich	2 x jährlich
in Nebengleisen	1 x jährlich	1 x jährlich

Werden bei diesen Inspektionen Fehler oder Abweichungen festgestellt, werden diese im jeweiligen Weichenkarteiblatt festgehalten und vom ALV (Anlagenverantwortlichen) ausgewertet.

Dabei wird das SR-Verfahren angewendet.



Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



**Für die Ammertalbahn sind folgende Fristen und Maßnahmen festgelegt.**

**Gleise und Weichen:**

SR A	Kein Handlungsbedarf
SR 100	Instandsetzung gemäß Instandhaltungsplanung
SR LIM	Hauptgleise: Instandsetzung innerhalb von 6 Wochen Reduzierung der Last und der Geschwindigkeit auf $0,7 \cdot V_{max}$  Nebengleise: Instandsetzung innerhalb von 18 Wochen Reduzierung der Last und der Geschwindigkeit auf $0,7 \cdot V_{max}$
SR G	Sofortige Instandsetzung, Fahren unter Beobachtung oder Sperrung des Gleises/Weiche

**SR-Werte für Weichen:**

SR A	+6 mm oder -1 mm Abweichung vom Abnahmewert laut Weichenkarteikarte
SR 100	1 mm über dem Grenzwert (min. / max.) der Weichenkarteikarte
SR LIM	Erreichen des Grenzwertes der Weichenkarteikarte
SR G	Unterschreitung des Grenzwertes laut Weichenkarteikarte

**SR-Werte für Gleis:**

SR A	+30 mm oder -3 mm Abweichung vom Abnahmewert laut Obri-NE (VDV 612)
SR 100	1 mm über dem Grenzwert (min. / max.) gemäß EBO
SR LIM	Erreichen des Grenzwertes gemäß EBO
SR G	Unterschreitung des Grenzwertes gemäß EBO Unterschreitung der Spurweite (<1430 oder >1470) bei 3 bis 5 Schwellen zusammenhängend.

**Inspektionsintervall und Eingriffsgrenzen Gleismessung und Ultraschallprüfung**

1. Gleismessung wird alle 12 bis 24 Monate durchgeführt. Die Gleismessung wird mit einem zugelassen Gleismesssystem durchgeführt. Die Fehler und Mängel werden gemäß der RIL 821 im Messchrieb dokumentiert.  
Die Fehler werden von Hand vor Ort an der Anlage gemessen und auf Richtigkeit überprüft und im Messchrieb entsprechend dokumentiert.

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



### Eingriffsgrenzen gemäß der SR-Werte Gleis.

2. Ultraschallprüfzug fährt alle 12 bis 24 Monate, abhängig nach Verfügbarkeit der Messzüge von DB Netz AG. Die Fehler und Mängel werden gemäß der RIL 821 im Messchrieb dokumentiert.  
Die Fehler werden optisch oder mit einem Handschallgerät vor Ort an der Anlage beurteilt und auf Richtigkeit überprüft und entsprechend im Messchrieb dokumentiert.

Fehlerklassifizierung und Eingriffswerte bei der Ultraschallprüfung werden in Anlehnung an die RIL 821 und der Festlegung zwischen Eisenbahnbetriebsleiter und Anlagenverantwortlichen USV durchgeführt.

Bei der Ammertalbahn werden folgende Fehlerklassen angewendet.

Fehlerklassen 1 bis 4

### Inspektionsintervall und Eingriffsgrenzen Oberleitung

Siehe Anlage 3-8

### 3.6.3 Sicherheitsrelevante Mängel in Betriebsführung / Instandhaltung

Bei Erkennen von gravierenden bzw. sicherheitsrelevanten Mängeln in der Betriebsführung oder Instandhaltung hat der EBL/EBLV ggf. Sofortmaßnahmen zur Sicherstellung der Sicherheit zu ergreifen bzw. anzustoßen. Hierzu zählen

- Fristsetzung zur Behebung der Mängel
- ggf. Einleitung von Ersatzvornahme
- ggf. bis zur Behebung der Mängel Umsetzung von betrieblichen Maßnahmen:  
bei Instandhaltungsmängeln ist, wenn die Funktionstüchtigkeit in Frage gestellt ist, ggf. die betroffene Anlage außer Betrieb zu nehmen oder als gestört zu betrachten (z.B. bei Bahnübergängen: Anweisung an die Züge, den BÜ hilfsweise zu sichern).

## 3.7 Sonstige Regelungen

### 3.7.1 Leitungskreuzungen

Wenn Leitungen oder Rohre, welche die Trasse der Ammertalbahn unterqueren und/oder parallel zum Bahngleis führen, geändert oder neu gebaut werden, ist eine Kreuzungsvereinbarung zu schließen.

Bestandteil der Kreuzungsvereinbarung ist die Festlegung der Über-/Unterdeckung sowie des Bauverfahrens. Hierbei ist zwingend der Eisenbahnbetriebsleiter oder eine von ihm benannte, bautechnisch sachkundige Person zu beteiligen. Ferner sind Angaben zur Baustellensicherung zu machen, die durch den Bauherrn einzuhalten sind.

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim



Zur Anwendung können die Regelwerke der DB AG (Richtlinien-Familie 877 bis 879) und/oder die VDV-Empfehlungen (z.B. VDV-Schrift 900 „NE-Entwässerungskanal-Kreuzungsempfehlungen“) kommen.

Nach Bauausführung sind die Anlagen durch einen Bautechniker zu inspizieren.

### **3.7.2 Kraneinsatz**

Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen des ZÖA überschwenkt, so ist mit dem ZÖA eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 Wochen vor Kranaufstellung beim ZÖA zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

Gültig ab	Stand	Erstellt	Freigabe
01.09.2023	01.09.2023	ZÖA	Th.Heim