



InfraGO

# Aktualisierung der RRI 132.0118

Aktualisierung zum 01.05.2026 (Version 5.0 und 5.1)

---

08.04.2026 | Frankfurt

- 1. Änderung der RRil 132.0118 zum 01.05.2026**
2. Ausblick, Einsatz von ZVW

Eine Änderung der RRil 132.0118 war aus folgenden Gründen erforderlich:

- Entfall der Eignungsuntersuchung der bis zu zwei weiteren Mitarbeitenden bei Arbeiten von bis zu drei Versicherten gemäß §6 (1) der DGUV Vorschrift 78,
- der zusätzlichen Aufnahme von Personen, die keinen Abschnitt 1 bei der BzS einreichen müssen,
- der Berücksichtigung des elektronischen Befähigungsausweises (ElBa) und die dadurch wegfallenden Vordrucke 132.0118V06 Befähigungsausweis, 132.0118V07 Einsatznachweis bzw. Anhänge 132.0118A12 Befähigungsausweis und 132.0118A13 Einsatznachweis,
- einer notwendigen Änderung des Signalbegriffs der Warnsignale sowie
- redaktioneller Änderungen

Auf das **Gendern** wird weitestgehend verzichtet und dort, wo es möglich war, wurde es zurückgenommen.

Beispiele:

Die das Unternehmen leitende Person → Unternehmer

Die mit der Sicherung beauftragte Person → die Sicherungsaufsicht bzw. der Sichernde

Es wurden zur besseren Lesbarkeit **kürzere Begriffe** gewählt.

Beispiele:

Des Eisenbahninfrastrukturunternehmens → DB InfraGO AG


Das vom DB-Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingeführte bundeseinheitliche digitale System  
→ SiPla-Workflow

Neuaufnahme von Begriffen in das **Abkürzungsverzeichnis**

Beispiele: DB InfraGO AG (Inhalte gelten auch für die DB RegioNetz Infrastruktur), SiPla-Workflow, ERRI-Schnittstelle, ...

Zur besseren Lesbarkeit wurde Regelwerkspassagen **umformuliert**, jedoch ohne inhaltliche Änderungen.

# Entfall der Eignungsuntersuchung der bis zu zwei Mitarbeitenden bei Arbeiten von bis zu drei Versicherten gemäß §6 (1) der DGUV Vorschrift 78

 Eignungsfeststellungen durch medizinische Untersuchungen sind nur zulässig, wenn das mit einer Tätigkeit verbundene erhöhte Risiko für eine Gefährdung von Leben und Gesundheit Dritter, einschließlich anderer Mitarbeiter, oder einer Gefährdung erheblicher Sachgüter nicht wirksam durch technische und organisatorische Maßnahmen vermieden werden kann.

**Medizinische Eignungsuntersuchungen müssen demnach angemessen und erforderlich sein.**

Die Überprüfung der Regelungen zur Eignungsfeststellung bei „Mitarbeitenden in Kleingruppen“ hat somit ergeben, dass Eignungsuntersuchungen für diese Tätigkeitsgruppe nicht verhältnismäßig sind, d.h. sie sind weder angemessen noch geeignet und erforderlich.

Für die Ausführung kurzfristiger Arbeiten geringen Umfangs im Gleis durch höchstens 3 Versicherte, von denen einer die Sicherung übernimmt, müssen gemäß DGUV Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ die sich im Gleis aufhaltenden Personen körperlich und geistig geeignet sein.

 **Die Feststellung der körperlichen und geistigen Eignung ist durch die Führungskraft zu treffen.**

# Zusätzliche Aufnahme von Personen, die keinen Abschnitt 1 bei der BzS einreichen müssen

Im Grundmodul wurden die Absätze (5), (6) und (7) neu im Abschnitt 02 aufgenommen.

- Beschäftigte müssen zur Erfüllung ihrer Aufgaben kurzfristig auch Besichtigungen von bestehenden Arbeitsstellen im Gleisbereich durchführen.
- Diese sind aufgrund ihrer Kurzfristigkeit ist in der Regel nicht planbar. Damit die Arbeitsabläufe nicht in Verzug kommen bzw. es zu nicht Unregelmäßigkeiten in der Arbeitsdurchführung kommt ist eine sofortige Entscheidung vor Ort erforderlich.
- Bei diesen Besichtigungen ist es nicht erforderlich, dass Arbeitsgeräte mitgenommen werden, die für die Festlegung der Sicherungsmaßnahmen relevant sind.
- Sofern bereits kollektive Sicherungsmaßnahmen für die Arbeitsstelle festgelegt und durchgeführt werden, darf auf die Einreichung eines Abschnitte 1 zum Sicherungsplan 132.0118V10 verzichtet werden.
- Die betroffenen Beschäftigten müssen sich im Vorfeld über die festgelegten Sicherungsmaßnahmen informieren, vor Ort bei der Sicherungsaufsicht anmelden und einweisen lassen sowie im Abschnitt 6 die Einweisung per Unterschrift dokumentieren.
- Die Dokumentation über die kurzfristige Begehung bzw. Kontrolle von Arbeitsstellen bei vorhanden Sicherungsmaßnahmen erfolgt im Vordruck 132.0118V25.

# Sicherungsmaßnahmen bei denen auf den Abschnitt 1 verzichtet werden darf

Auf die Anzeigepflicht der notwendigen Besichtigung darf unter folgenden Voraussetzungen verzichtet werden:

- Es werden bei der Besichtigung keine für die Festlegung von Sicherungsmaßnahmen relevanten Arbeitsgeräte eingesetzt
- Die notwendige Besichtigung findet innerhalb eines Bereiches statt, der bereits durch eine der nachfolgend festgelegten Sicherungsmaßnahme gesichert wird.
- Die Beschäftigten müssen sich vor Beginn der Begehung darüber informieren, ob für die Durchführung der Arbeiten bereits ein gültiger „großer“ Sicherheitsplan 132.0118V10 existiert, in dem eine der folgenden Sicherungsmaßnahmen festgelegt worden ist:
  - Arbeitsgleis:
    - Sperrung des Arbeitsgleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung
  - oder
  - Sperrung des Arbeitsgleises zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit bei Fahrten mit max. 20 km/h

## - Nachbargleis:

- Sperrung des Nachbargleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung
- oder
- Feste Absperrung mit und ohne ATWS
- oder
- ATWS
- oder
- Sicherungsmaßnahmen nach Abschnitt 2.13 (z.B. Sperrung des Gleises zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit bei Fahrten mit max. 20 km/h)

# Zusätzliche Aufnahme von Personen, die keinen Abschnitt 1 bei der BzS einreichen müssen

Im Abschnitt 02 (6) werden die Sicherungsmaßnahmen für das Arbeits- und das Nachbargleis aufgeführt, bei denen es möglich ist dieses Verfahren anzuwenden.

Im Abschnitt 02 (7) wird die Dokumentation dieses Verfahrens festgelegt.

**Dokumentation über kurzfristige Besichtigung von Arbeitsstellen im Gleisbereich bei vorhandenen Sicherungsmaßnahmen**

Der Vordruck ist von einem Beschäftigten auszufüllen, wenn auf die Erstellung des Abschnitts 1 des Sicherungsplans 132.0018V10 und 132.0118V15 verzichtet werden soll.

Vorname des Beschäftigten \_\_\_\_\_

Nachname des Beschäftigten \_\_\_\_\_

OE / Unternehmen \_\_\_\_\_

Datum	Uhrzeit von / bis	Ort der Besichtigung	Grund der Besichtigung	Sicherungsplannummer	Sicherungsmaßnahme	Unterschrift des Unternehmers	Name der Sicherheitsaufsicht	Einweisung erfolgt	Unterschrift des Beschäftigten

---

132.0118V25      Dokumentation über kurzfristige Besichtigungen      Seite 1

# Was wurde noch gemacht?

In der **RRil 132.0118A01** wurde bei der Sicherungsüberwachung im Abschnitt 04 der Absatz (10) gestrichen:

~~(10) Die Aufgaben der Sicherungsaufsicht dürfen in folgenden Fällen von einem Bauüberwacher Bahn in der Funktion Sicherungsaufsicht durchgeführt werden:~~

- ~~▪ Bei einer Sperrung aller Gleise eines Bahnhofes oder Bereiches aus Gründen der Unfallverhütung und/oder aus technischen Gründen~~
- ~~▪ Bei Arbeiten im Rahmen einer Betriebsruhe (Stellwerke sind nicht besetzt)~~
- ~~▪ Auf eingleisigen Strecken und der Sicherungsmaßnahme Sperrung des Gleises aus Gründen der Unfallverhütung und/oder aus technischen Gründen (Hinweis: es darf kein danebenliegendes Gleis vorhanden sein)~~

~~Der Bauüberwacher Bahn bekommt in seiner Funktionsausbildung die erforderlichen Inhalte zur Durchführung einer Gleissperrung sowie die Grundsätze der Baustellensicherung zum Schutz von Gefahren aus bewegten Schienenfahrzeugen vermittelt. Daher erfüllt er für die vorgenannten Fälle die Anforderungen gemäß Funktionsausbildung 046.2529.~~

~~Werden die Bau- und Sicherungsüberwachung von einer Person ausgeführt, werden auch die Funktionen von Sicherungsaufsicht und Sicherungsüberwachung in Personalunion durchgeführt und die Person ist nur einem Unternehmen zugehörig.~~

**Besondere Tätigkeiten**

# Was wurde noch gemacht?

In der **RRil 132.0118A01** wurde bei der Sicherheitsüberwachung im Abschnitt 04 im Absatz (2) gestrichen:

~~Bei Arbeiten im Auftrag von DB Station & Service die gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 durchgeführt werden, ist die Überwachung der Sicherheitsmaßnahme grundsätzlich auf DB Station & Service zu übertragen. Abweichungen davon sind DB Station & Service durch die BzS bekannt zu geben. Zur Übertragung ist eine Leistungsvereinbarung abzuschließen, in der die Rahmenbedingungen (Inhalt, Umfang, Qualifikation) für die Überwachung der Sicherheitsmaßnahmen geregelt werden.~~

Durch den Zusammenschluss von der DB Netz AG und Personenbahnhöfen in die DB InfraGO AG ist dazu keine Regelung mehr erforderlich.

# Regelungen zur Aufnahme des elektronischen Befähigungsausweises für Sicherungspersonale

Aufgrund der Einführung von ElBa und deren zwingenden Nutzung war eine Anpassung der RRil 132.0118 erforderlich.

Im Zuge der Überarbeitung wurden

- der Anhang 132.0118A12 Befähigungsausweis
- der Anhang 132.0118A13 Einsatznachweis
- der Vordruck 132.0118V07 Befähigungsausweis sowie
- der Vordruck 132.0118V08 Einsatznachweis

aus dem Regelwerk herausgenommen

Neu aufgenommen wurde bei den Sicherungspersonalen von Sicherungsunternehmen, dass diese einen elektronischen Befähigungsausweis mit sich führen müssen.

Beim Sicherungsunternehmen wurde neu aufgenommen, dass dieser neben der Datenpflege im elektronischen Ausweissystem (ElBa) dazu verpflichtet ist, seine Sicherungspersonale mit den hierfür erforderlichen mobilen Endgeräten inkl. Software auszustatten und deren funktionsfähige Mitführung zu gewährleisten hat.

# Regelungen zur Aufnahme des elektronischen Befähigungsausweises für Sicherungspersonale

Da es in der Vergangenheit zu Problemen bei der Durchführung von Kontrollen gekommen ist wurde folgende Regelung neu in die RRI 132.0118 aufgenommen:

*„Berechtigten kontrollierenden Personen ist die jeweilige mobile ElBa-App vorzuzeigen und die gewünschten Reiter anzuklicken. In Zweifelsfällen sind die Kontrollpersonen befugt, Fotos von der ElBa-App der betroffenen Personen zu machen oder andere relevante Daten für die Beweissicherung zu erheben. Diese Fotos und Daten werden ausschließlich für die Bearbeitungsdauer des Vorfalls sicher gespeichert. Nach Klärung des Vorfalls muss die kontrollierende Person diese unverzüglich und vollständig löschen.“*

# Warnkleidung und zusätzliche Ausrüstung der Sicherungspersonale

Es wurden die Regelungen zur Warnkleidung von Sicherungspersonalen deutlicher dargestellt:

- Sicherungsaufsichten müssen Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb mit retroreflektierenden Streifen nach DIN EN ISO 20471 (mindestens Klasse 2) und der Rückenaufschrift „Sicherungsaufsicht“ tragen. Die geforderte Warnkleidung in fluoreszierendem Gelb mit retroreflektierenden Streifen darf **keine Applikationen in der Farbgebung Orange-Rot** beinhalten. Dadurch wird eine eindeutige Unterscheidung zwischen Arbeitskräften und Sicherungspersonal erreicht. Deswegen ist z.B. auch das Tragen einer gelben Warnweste über einer Warnkleidung in Orange-Rot nicht erlaubt.
- Ausgenommen von dieser Regelung sind nur Sicherungspersonale, welche unmittelbar vor Beginn der Arbeiten die Montage und Demontage von ATWS und Fester Absperrung durchführen, dürfen während dieser Tätigkeit eine Warnweste in orange-rot über der gelben Warnkleidung tragen.
- Sicherungsaufsichten der DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg, die kurzzeitig die Aufgaben der Sicherungsaufsicht wahrnehmen und überwiegend Arbeiten ausführen benötigen keine Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb.
- **Sicherungsaufsichten müssen bei den Sicherungsmaßnahmen Feste Absperrung und Absperrposten ein Messmöglichkeit (z.B. Maßband, Maßstab, elektronisches Messgerät) mitführen, um die Einhaltung der notwendigen Maße überprüfen zu können.**

Die Rottenwarnsignale Ro 1, Ro 2 und Ro 3 dürfen gemäß ESO nur mit Tyfon und Mehrklangsignalhorn gegeben werden.

Tyfon sind mittlerweile nicht mehr erlaubt. Dafür kommen elektrische Warnsignalgeber zum Einsatz. Diese können jedoch die Warnsignale gemäß Beschreibung nicht abgeben. Daher gibt es ein Einheitswarnsignal. Das Einheitswarnsignal hat eine andere Signalfolge und -töne. Diese stimmen nicht mit der ESO überein.

Aus diesem Grund wurden bei der Deutschen Bahn AG, angelehnt an die Europäische Normung, die Warnsignale Wa 2 und Wa 3 eingeführt. Im Weiteren wurden die Bedeutungen ebenfalls an die Europäische Normung angepasst.

Dies widerspricht jedoch der ESO, die zwingend anzuwenden ist.



Durch einen Antrag an das Bundesverkehrsministerium zur Aufnahme neuer Warnsignale in die ESO sollte diese Ungereimtheit gelöst werden.

- Aufgrund der positiven Bewertung unseres Antrags zur Einführung der Rottenwarnsignale Ro 5 und Ro 6 beim Eisenbahn-Bundesamt werden die Warnsignale von „Wa“ in „Ro“ geändert.
- Die Signalbezeichnungen der Rottenwarnsignale
  - „Gefahrenraum räumen und meiden“ (Ro 5) bzw.
  - „Gefahrenraum schnellstens räumen“ (Ro 6)bleibt unverändert bestehen.
- Die Änderung der Ril 301.1301 erfolgt zum 16.12.2026 und kann bereits in der KRWD eingesehen werden.

*Hinweis:*

*Die Rottenwarnsignale Ro 1, Ro 2 und Ro 3 bleiben bei der Nutzung von Mehrklangsignalhorn weiterhin gültig.*

# Auszug aus der Ril 301.1301 gültig ab 13.12.2026 Bei der Deutschen Bahn AG jedoch schon ab 01.05.2026 anzuwenden

	<b>6 Warnsignale technischer Warnsysteme</b>	*
	(1) Die Warnsignale technischer Warnsysteme werden als bi-sound-Töne gegeben.	* *
	<b>7 Signal Ro 5</b>	*
<b>Bedeutung</b>	(1) Gefahrenraum räumen und meiden	*
<b>Beschreibung</b>	(2) Zwei lange Tonfolgen nacheinander.	* *
		*
	<b>8 Signal Ro 6</b>	*
<b>Bedeutung</b>	(1) Gefahrenraum schnellstens räumen	*
<b>Beschreibung</b>	(2) Mindestens fünf kurze Tonfolgen nacheinander.	* *
		*

# Änderungen in der RRil 132.0118A02

## Sicherungsplan 132.0118V10

Gemäß der Tabelle im **Abschnitt 04** der RRil 132.0118A02 konnte auf eine **bemaßte Skizze verzichtet** werden. Dies wurde herausgenommen, da der SiPla-Workflow eine Skizze von jedem Einreicher fordert.

Im **Abschnitt 05 (3)** wurde folgende Passage herausgenommen:

„Das **Sammeln der handschriftlich ausgefüllten Abschnitte 1** von mehreren beteiligten Unternehmen durch die Bauüberwachung oder einer anderen geeigneten koordinierenden Stelle (z.B. Hauptauftragnehmer) mit direkter und fristgerechter Weitergabe aller Abschnitte 1 an die BzS ist möglich.“

Begründung:

Sicherungspläne sind mit dem SiPla-Workflow bei der BzS einzureichen. Handschriftliche Sicherungspläne werden nur in Ausnahmefälle und mit Genehmigung der BzS erstellt. Daher kann auf diesen Absatz verzichtet werden.

# Änderungen in der RRil 132.0118A02 Sicherungsplan 132.0118V10

Im **Abschnitt 06 (2)** „Angaben des ausführenden Unternehmens“ wurde neu aufgenommen:

Im Kopf sind Angaben zur Zuordnung der Arbeiten zu treffen. Hierbei wird unterschieden nach Investitionsmaßnahme, Instandhaltungsmaßnahme, sonstige Maßnahmen Dritter und Sofortmaßnahme. Die jeweilige Auftragsnummer ist in der vorgesehenen Zeile einzutragen.

Die **Absätze (3) und (4)** „Eingabe der Unternehmerdaten“ wurden gestrichen. Dafür wurde neu aufgenommen im Absatz (3):

(3) Die Unternehmensdaten werden automatisch durch die im SiPla-Workflow vorhandenen Daten ausgefüllt.	<b>Abschnitt 1.1 Ausführendes Unternehmen</b>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------

# Änderungen in der RRil 132.0118A02 Sicherungsplan 132.0118V10

Im **Abschnitt 07 (2)** „Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle“ wurde folgender Passus gestrichen:

„... ob sie den Sicherungsplan zurückweist und auf Abstellung der Mängel hinwirkt oder ob sie den Sicherungsplan trotzdem annimmt und die Mängel in Abstimmung mit dem ausführenden Unternehmen dokumentiert selbst abändert.“

## Begründung:

Nach Rücksprache mit der Rechtsabteilung darf die BzS die eingereichten Abschnitte 1 nicht selbst abändern, da eine Datenlieferung eine Tatsachenlieferung ist. Ausschließlich der einreichende Unternehmer darf Änderungen an seinen Daten vornehmen.

Abschnitt 07 (2) neu:

(2) Nach Eingang des Abschnitt 1 prüft die BzS deren Inhalte auf Vollständigkeit und auf Verständlichkeit. Weist der Abschnitt 1 Mängel auf, weist die BzS, den Abschnitt 1 mit dem Hinweis auf die Mängel zurück und wirkt auf eine Abstellung hin.

**Abschnitt 1**

# Änderungen in der RRil 132.0118A03 (Sicherungsplan 132.0118V11) sowie RRil 132.0118A07 (Feste Absperrung)

Neu aufgenommen wurde zur **mobilen Absperrung**:

132.0118A03 Abschnitt 07 (11)

<p>mobile Absperrung mit Felder (max. 3) (nur bei Nachbargleis) (das Ngl ist während der Montage und Demontage zu sperren)</p>	<p>Diese Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden, wenn die Gefahr besteht, dass Beschäftigte unbeabsichtigt in den Gleisbereich des Nachbargleises gelangen können.</p> <p>Alle zugelassenen Festen Absperrungen können als mobile Absperrung eingesetzt werden, sofern drei Feldern aufgestellt werden sollen. Beim Einsatz von ein oder zwei Feldern muss die mobile Absperrung bei Arbeiten gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 dafür zugelassen sein.</p> <p>Siehe Anhang 07</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

132.0118A07 Abschnitt 01 (7)

*Hinweis:*

*Jede zugelassene FA, die als mobile Absperrung mit drei Feldern eingesetzt werden soll ist aufgrund der bereits erteilten bahntechnischen Freigabe ohne weiteres als solche einsetzbar. Sollen nur ein oder zwei Felder aufgestellt werden ist eine zusätzliche bahntechnische Freigabe als mobile Absperrung notwendig.*

# Änderungen in der RRil 132.0118A06

## Sperrungen von Gleisen

Die Einteilung der Gleissperrungen wurde im Abschnitt 01 (2) neu formuliert:

(2) Dabei werden die beiden nachfolgenden Formen einer Gleissperrung unterschieden:	<b>Art der Gleissperrung</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Sperrung der Gleise ausschließlich aus Gründen der Unfallverhütung zum Schutz der Beschäftigten vor den Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen (es finden keine Fahrten statt) (Uv-Sperrung)</li><li>• Zur Arbeitsdurchführung müssen Fahrten im gesperrten Gleis durchgeführt bzw. eingesetzt werden. (Sperrung zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit (Ril. 406.1201)).</li></ul>	

Die Neufassung soll verdeutlichen, dass im Rahmen der RRil 132.0118 grundsätzlich nur Uv-Sperrungen durchgeführt werden. Abgewichen werden darf davon nur wenn Fahrten zur Arbeitsdurchführung im gesperrten Gleis notwendig werden.

# Änderungen in der RRil 132.0118A06

## Sperren von Gleisen

Im **Abschnitt 01 (3)** wird beschrieben, dass bei im Gleis stehenden Fahrzeugen, welche sich nicht mehr bewegen, die Uv-Sperrung im Abschnitt 2.1 auszuwählen ist. Dies wird anhand eines Beispiels erläutert.

Im Absatz (4) wird die Umsetzung im Sicherungsplan neu erläutert:

(4) Im Sicherungsplan sind im Abschnitt 2.1 die „Gleissperrung ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung“ auszuwählen und im Abschnitt 2.13 des Sicherungsplans Regelungen zur Durchführung der Fahrten aufzunehmen. (siehe Abschnitt 02 (3))

Umsetzung im  
Sicherungsplan

# Änderungen in der RRil 132.0118A06

## Sperren von Gleisen

Der **Abschnitt 02 (1)** wurde  
„Beim Einsatz von Baumaschinen, Fahrzeugen, Kranen und Geräten im Gleisbereich muss das Gleis (Gleisabschnitt)  
gesperrt werden.“

wurde gestrichen, da die RRil 132.0118 weder den Fdl noch den Tf oder Bauüberwacher als Adressat hat.

Neu wurde aufgenommen:

(1) Das Bewegen von Fahrzeugen und Geräten ist in der Ril 408 (Fahrzeugbewegungen) sowie in der Ril 431 und Ril 931 (Gerätebewegungen) geregelt. **Grundsatz**

# Änderungen in der RRil 132.0118A06

## Sperren von Gleisen

Im **Abschnitt 03 (2)** wurde neu aufgenommen:

- (2) Wird gemäß Streckenbuch oder Betra die Sperrung eines Gleise von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle zugelassen, dann ist bei einer Sperrung des Gleises zum Schutz der Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung der betroffene Zugfolgeabschnitt zu sperren. Finden auch Arbeiten im Gefahrpunktabstand hinter dem schützenden Signal statt (i.d.R. 200 m), dann ist auch der davorliegende Zugfolgeabschnitt zu sperren.

**Sperrung aus Arbeitsschutzgründen von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle**

# Änderungen in der RRil 132.0118A07


## Feste Absperrung

In der RRil 132.018A07 Abschnitt 01 (12) sind die Regelungen zur Vorbeifahrtgeschwindigkeit außerhalb der Arbeitszeit getroffen worden.

Dabei war bisher nicht geregelt, wer diese Geschwindigkeiten festlegt. Die Zuständigkeit wurde neu geregelt.

(12) Außerhalb der Arbeitszeit darf die Geschwindigkeit im Bereich der FA auf die in der „Liste der freigegebenen Festen Absperrung“ genannten Werte heraufgesetzt werden, sofern örtliche und/oder betriebliche Gründe dies zulassen.

**Geschwindigkeiten  
außerhalb der Ar-  
beitszeit**



Für Absperrungen gemäß Absatz (10) entscheidet die BzS über die Geschwindigkeiten außerhalb der Arbeitszeit.

1. Änderung der RRil 132.0118 zum 01.05.2026
- 2. Ausblick, Einsatz von ZVW**

Im Bereich der schnell wandernden Vegetationstätigkeit wird derzeit viel überarbeitet.

- mit dem EBA wird der generelle Einsatz des ZVW diskutiert.  
Hier wird eine Einigung in den nächsten Tagen erwartet und danach sofort ins Regelwerk umgesetzt.
- mit den Unfallversicherungsträgern wird über einen Einsatz des ZVW im nicht gesperrten Arbeitsgleis gesprochen  
Dies wird noch etwas länger dauern, da es an einem Punkt zu keiner Annäherung kommt.

# Zukünftiger Einsatz von ZVW - Änderung der RRil 132.0118A02 Abschnitt 07 (15)

Derzeit wird mit dem EBA um einen neuen Regelwerkstext zum Einsatz des ZVW bei schnell wandernder Vegetationstätigkeit und der Sicherungsmaßnahmen gerungen.

Die Rahmenbedingungen stehen jedoch fest:

- Das ZVW wird bei jeder schnell wandernden Vegetationstätigkeit mit Freischneidern außerhalb des Gleisbereiches innerhalb der Rückschnittzone (6,50 m) eingesetzt. Das ZVW warnt vor Fahrten im Nachbargleis oder danebenliegendem Gleis.
- Werden Arbeiten innerhalb des Gleisbereiches durchgeführt, ist eine Sperrung des Gleises aus Gründen der Unfallverhütung erforderlich. Das ZVW warnt in diesem Fall vor Fahrten in einem möglichen Nachbargleis.

# Möglicher Regelwerkstext zum Einsatz von ZVW bei schnell wandernden Vegetationsarbeiten

Sollen Beschäftigte Vegetationstätigkeiten in Form von schnell wandernden Vegetationsarbeiten mit Freischneidern innerhalb der Rückschnittzone (Definition gemäß Ril 882) neben dem Gleisbereich bzw. an der Peripherie des Gleisbereiches (die Hanglage einschließend) durchführen, ist das benachbarte Gleis zu sperren oder es ist mit geeigneten Sicherungsmaßnahmen mindestens ATWS mit persönlicher/individueller Warnung (wie z.B. dem ZVW (Vegetationswarngerät)) vor Fahrten in diesem Gleis zu warnen. ¶

In den Abschnitten 2.2. ist zur Sicherung der Beschäftigten eine Sperrung des Gleises aus Gründen der Unfallverhütung festzulegen. Ist dies nicht möglich muss ATWS (bei technischer Detektion) oder Sicherungsposten mit Handschalter für Warnsystem festgelegt werden und im Abschnitt 2.13 (papiergebundener Sicherheitsplan) bzw. in den Abschnitten 2.13 bis 2.16 (in Sipla-Workflow) muss eingetragen werden, dass die Beschäftigten vor Fahrten im benachbartem Gleis (Nachbargleis) mit dem ZVW gewarnt werden. ¶

Bei der Durchführung von Tätigkeiten in Form von schnell wandernder Vegetationsarbeiten innerhalb des Gleisbereiches ist das Arbeitsgleis zusätzlich aus Gründen der Unfallverhütung zu sperren. Bei einem vorhandenen Nachbargleis sind die Beschäftigten vor Fahrten durch eine Sperrung des Nachbargleises aus Gründen der Unfallverhütung oder mit geeigneten Sicherungsmaßnahmen gemäß RIMINI zu sichern. ¶

Auf eingeleisigen Strecken ist das Arbeitsgleis aus Gründen der Unfallverhütung zu sperren. In diesem Fall ist kein zusätzliches ZVW erforderlich. ¶

## Grundsatz ¶

## Nachbargleis bzw. benachbartes Gleis ¶

## Arbeitsgleis ¶

Zur Durchführung von schnell wandernder Vegetationstätigkeiten sind die Sicherungsmaßnahmen „feste Absperrung“ (aufgrund des raschen räumlichen Arbeitsfortschritts) und eine „kollektive ATWS“ sowie „Sicherungsposten“ (aufgrund der akustischen Verhältnisse) tendenziell nicht geeignet. Die Sicherungsmaßnahmen „Absperrposten“ ist aufgrund des vorhandenen Sicherheitsabstandes von 15 Metern zum Freischneider nicht möglich. ¶

Hinweis: Arbeiten in Hanglagen sind definiert durch i. d. R. ab 30% (17°) Hangneigung (gemäß DGUV-Regel 114-610) ¶

Nicht-geeignete Sicherungsmaßnahmen ¶

# Einsatz des ZVW im nicht gesperrten Arbeitsgleis

Derzeit verhandeln wir mit den Unfallversicherungsträgern über den Einsatz des ZVW im nicht gesperrten Arbeitsgleis.

Die Rahmenbedingungen sind weitgehend geklärt, z.B. Warnsignalgebung, Verlängerung der Annäherungsstrecke, etc.

Ein Punkt ist noch offen und derzeit in Klärung (technische Detektion zwingend erforderlich?)

# ATWS-Planung erforderlich?

In der RRil 132.0118A08 (4) ist geregelt:

*„Erfolgt die Erfassung der Fahrt mittels Handeinschaltung, kann auf die Planung verzichtet werden.  
Die Entscheidung trifft die BzS.“*

Das ZVW wird bei der schnell wandernden Vegetationstätigkeit eingesetzt. Daher wäre eine ATWS-Planung lediglich eine Momentaufnahme. In 10 Minuten ist die Situation wieder anders.  
Aus diesem Grund kann eine ATWS-Planung beim Einsatz von ZVW entfallen.



**InfraGO**