

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

des Eisenbahninfrastruktur-Unternehmens (EIU)



REGIO INFRA SERVICE
SACHSEN GMBH

Firmensitz: Emilienstr a e 45, 09131 Chemnitz
Tel. 0371 270 955-0
Mail: info@ris-sachsen.eu

Strecke 1 a	Stollberg/Sachs - Abzweig Altchemnitz
Strecke 1 b	Abzweig Altchemnitz - Chemnitz S�ud
Strecke 2	Stollberg/Sachs - St. Egidien
Strecke 3	Hainichen - Niederwiesa
Strecke 4	Nossen – Freiberg/Sachs
Strecke 5	Eilenburg – L�uptitz
Strecke 6	Zwotental - Adorf/Vogtl.

*

Neuherausgabe als Ber. 29 am 15.04.2016
(der jeweilige Ausgabe-/Bearbeitungsstand ist in der Fu zeile ersichtlich)

Urst uck aufgestellt: Chemnitz, 02.12.2002
Thorsten Adler, Heiko Woitaske, Jens Gunkel

Verantwortlicher Fachautor f ur Neuherausgabe:
Uwe Metzler, stellv. Eisenbahnbetriebsleiter

Neuherausgabe in Kraft gesetzt am 15.04.2016 durch
gez. i. V. Metzler,
stellv. Eisenbahnbetriebsleiter

Verteilungsplan:**Dienstgebrauch / persönlich zuzuteilen**

Landesbevollmächtigter für Eisenbahnaufsicht Sachsen
Geschäftsführer
Eisenbahnbetriebsleiter/ Stellv. d. Eisenbahnbetriebsleiters
Technischer Leiter
Örtlicher Betriebsleiter
Fdl/Zugleiter

Tf / Rbgl des EVU RIS

zugänglich zu machen durch Auslegen auf dem Dienstposten

Bereich Technik/Meisterbereich Stollberg/Sachs
Stellwerk B 1 Stollberg/Sachs
Stellwerk B 1 Frankenberg/Sachs

auszugsweise

Sofern für Dritte von Belang und zum Befahren der Strecken der RIS erforderlich können Teile dieser SbV - als Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen der RIS - auf der Homepage der RIS unter

www.ris-sachsen.eu/Unternehmen/SbV

in der jeweils gültigen Fassung heruntergeladen werden.

Betroffene EVU sowie benachbarte EIU werden über Änderungen rechtzeitig informiert.

Werden in dieser SbV sprachlich vereinfachte Bezeichnungen wie „Fahrdienstleiter / Zugleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Personal“, „Mitarbeiter“ u. ä. verwendet beziehen sich diese auf Frauen, Männer und Diverse in gleicher Weise.

Inhaltsverzeichnis

Teil A: Vorbemerkungen/Allgemeine Angaben für alle Strecken der RIS

- 0. Nachweis der Berichtigungen
 - Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen
 - Übersicht über die verwendeten Abkürzungen von Betriebsstellen
- I. Allgemeines
- II. Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
 - 1. Abschnitt: Allgemeines
 - 2. Abschnitt: Fahrdienst auf den Betriebsstellen
 - 3. Abschnitt: Zugfahrdienst
 - 4. Abschnitt: Rangierdienst
- III. Bestimmungen zu den Anlagen der FV-NE
- IV. Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (Ril 301)
- V. Zusatzbestimmungen zu weiteren Betriebsvorschriften:
 - zur BUVO-NE
 - zur DMV-NE in Verbindung mit der DAT
 - zur SIG-VB-NE
 - zur BÜV-NE
 - zur DB Ril 483
 - zur DGUV Vorschrift 73 (BGV D 30) „Schienenbahnen“
 - zur DGUV Vorschrift 77, 78 (BGV D 33) „Arbeiten im Bereich von Gleisen“

Teil B: Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Strecke 1a

Streckenteil Stollberg/Sachs — Abzw Chemnitz-Altchemnitz (Teil der KBS 522)

- I. Angaben zu den Betriebsstellen
- II. Verzeichnis der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge, die mit Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit befahren werden müssen
- III. Beschreibung der technischen Bahnübergangseinrichtungen
- IV. Beschreibung der Betriebsstellen

Strecke 1b

Streckenteil Abzw Chemnitz-Altchemnitz — Chemnitz-Süd (Teil der KBS 522)

- I. Angaben zu den Betriebsstellen
- II. Verzeichnis der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge, die mit Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit befahren werden müssen
- III. Beschreibung der technischen Bahnübergangseinrichtungen
- IV. Beschreibung der Betriebsstellen

Strecke 2

Strecke Stollberg/Sachs — St. Egidien (KBS 523)

- I. Angaben zu den Betriebsstellen
- II. Verzeichnis der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge, die mit Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit befahren werden müssen
- III. Beschreibung der technischen Bahnübergangseinrichtungen
- IV. Beschreibung der Betriebsstellen

Strecke 3

Strecke Hainichen — Niederwiesa (KBS 516)

- I. Angaben zu den Betriebsstellen
- II. Verzeichnis der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge, die mit Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit befahren werden müssen
- III. Beschreibung der technischen Bahnübergangseinrichtungen
- IV. Beschreibung der Betriebsstellen

Berichtigungen

Lfd. Nr.	Inhalt bekanntgegeben durch	gültig ab	berichtigt durch
1	Berichtigung 29 (Neuherausgabe komplett, beinhaltet Berichtigungen 1-28)	15.04.2016	Metzler
2	Berichtigung 30 (redaktionelle Änderungen, präzisierte Regeln Strecke 3 Bf Hainichen – Nachtabstellung, Druckfehlerberichtigungen mit Austauschseiten)	30.05.2016	Metzler
3	Berichtigung 31 (redaktionelle Änderungen, präzisierte Regeln i. Zusammenhang mit Einsatz Citylink – Nachtabstellung, Druckfehlerberichtigungen mit Austausch-seiten)	10.10.2016	Metzler
4	Berichtigung 32 (redaktionelle Änderungen, Regelungen zum Einsatz „Citylink“, Regelungen zum Schleppen Variobahnen CVAG)	10.12.2017	Metzler
5	Berichtigung 33 Neuregelungen zur Betriebs-aufnahme auf Strecke 6; Betriebliche Anweisung zum Schleppen von BO-Strab - Variobahnen (KBS 522), redaktionelle Änderungen	01.07.2018	Metzler
6	Berichtigung 34 (redaktionelle Änderungen, Entfall von Anlage 20)	09.12.2018	Metzler
7	Berichtigung 35 (redaktionelle Änderungen/ Harmonisierung)	08.12.2019	Metzler
8	Berichtigung 36 (Änderungen anlässlich Ber. 20 FV-NE, redaktionelle Änderungen)	13.12.2020	Metzler
9	Berichtigung 37 (Allg. Teil: Regelungen zum Einsatz von Zweibegefahrzeugen))	21.04.2021	Metzler
10	Berichtigung 38 (Änderungen anlässlich Ber 21 FV-NE, redaktionelle Änderungen)	12.12.2021	Metzler
11	Berichtigung 39 (redaktionelle Änderungen/ Anpassung an Änderungen im Regelwerk)	11.12.2022	Metzler
12	Berichtigung 40 (Abgabe Strecke 4 an NRE)	01.07.2023	Metzler

*

Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

A

AB	Anschlussbahn
ABest	Ausführungsbestimmungen
Abs	Absatz
Abschn	Abschnitt
Abzw	Abzweigstelle
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
allg	allgemein
Ank	Ankunft
ANST	Anschlussstelle
apl	außerplanmäßig
ASig	Ausfahrtsignal
ausschl	ausschließlich
AWANST	Ausweichanschlussstelle
Az	Achszähler
AZB	Achszählergesteuerte Zugbeeinflussungsanlage

B

baw.	bis auf weiteres
BayWa	Bayerische Warenvermittlung landwirtschaftlicher Genossenschaften AG
BBR	Baudis Bergmann Rösch
Betra	Betriebliche Anweisung
Betren	Betriebliche Anweisungen
Bf, Bfe, Bfen	Bahnhof, Bahnhöfe, Bahnhöfen
Bk	Blockstelle
BkSig	Blocksignal
BNA	Bundesnetzagentur
BOA	Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen
BO Strab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BPOL	Bundespolizei
BPOLD	Bundespolizeidirektion
BPOLI	Bundespolizeiinspektion
BR	Baureihe
Brh	Bremshundertstel
BRW	Betriebliches Regelwerk
Bst	Bahnsteig
BÜ	Bahnübergang
BÜP	Bahnübergangssicherungsposten
BÜSA	Bahnübergangs-Sicherungsanlage
BUVO-NE	Bahnbetriebs-Unfallvorschrift für NE-Bahnen
bzw.	beziehungsweise

C

CBC	City-Bahn Chemnitz GmbH
CVAG	Chemnitzer Verkehrs AG

D

DA	Dienstanweisung
DAT	Dienstanweisung für das Triebfahrzeugpersonal NE
DB, DB AG	Deutsche Bahn AG
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
Dispo	Disposition
DMV-NE	Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen NE
DR	Deutsche Reichsbahn
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn-Gesellschaft mbH
DU	Dienstunterricht (gleichzusetzen mit RFU)

E

e. V.	eingetragener Verein
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EB-Trafo	Eigenbedarfs-Transformator
ehem.	ehemals, ehemalig(e)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EI	elektrisch
EOG	Elektrisch ortsbediente Gleissperre(n)
EOW	Elektrisch ortsbediente Weiche(n)
Erzgeb	Erzgebirge
ESig	Einfahrtsignal
ESO	Eisenbahn – Signalordnung
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EUB	Eisenbahnunfall-Untersuchungsstelle des Bundes
EUK	Eisenbahnunfallkasse
evtl.	eventuell
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen

F

Fa	Fahrfrage
FASI	Fachkraft für Arbeitssicherheit
FB	Formblatt
Fdi	Fahrdienstleiter
Fe	Fahrerlaubnis
FEg	Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH
ff	fortlaufend/folgende
fmdl	fernmündlich (telefonisch / über Zugfunk)
Fplo	Fahrplananordnung
FÜ	Fernüberwachung
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen
Fz	Fahrzeug

G

GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
gem	gemäß
gepr	geprüft
gez	gezeichnet
Gf	Geschäftsführer
ggf.	gegebenenfalls
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
Gl	Gleis
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GS	Gleissperre
GSM-R	Global System for Mobile Communication –Rail
GT	Grundstellungstaste
GUW	Gleichrichter-Unterwerk
Gz	Güterzug

H

Hbf	Hauptbahnhof
Hbm	Hartsteinwerke Bayern-Mittelsachsen
Hg	Höchstgeschwindigkeit
Hp	Haltepunkt
Hp-abhängig	vom Hauptsignal abhängig
HS	Halbschranke
HSA	Halbschrankenanlage
HSig	Hauptsignal
Hst	Haltestelle
HV 73	Handverschluss für Weichen
HV-73 H	Handverschluss für (bewegliche) Herzstücke
Hz	Hertz

I, J

i. A.	im Auftrag
i. S.	im Sinne
i. d. R.	in der Regel
IMU	Induktive Meldungsübertragung
Indusi	Induktive Zugsicherung
inkl.	inklusive
ISO	Internationale Organisation für Normen (International Organization for Standardization)

K

k. A.	keine Angaben
KBS	Kursbuchstrecke

L

La	Verzeichnis der Langsamfahrstellen
LAPO	Landespolizei
LfB	Landesbevollmächtigter für Eisenbahnaufsicht
LNT	Leichte Nahverkehrstriebwagen
Lrf	Lokrangierführer
LS	Lichtsignal
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LÜ	Lademaßüberschreitung
Lz	Lichtzeichen

M

MA	Mitarbeiter
max	maximal
Mbr	Mindestbremsleistung
mdl	mündlich
min.	Minuten

N

Naf	Nahbedienungsfreigabe
NE	nichtbundeseigene Eisenbahn
Nfz	Nebenfahrzeug
Nr.	Nummer
NRE	Nossen Riesaer Eisenbahn Compagnie GmbH
ntg	nicht technisch gesichert

O

o. g.	oben genannt
öBL	örtlicher Betriebsleiter
özF	örtlich zuständiger Fahrdienstleiter

P

Pkt	Punkt
Po	Posten
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung

Q

QM	Qualitätsmanagement
QMS	Qualitätsmanagementsystem

R

R	Rückmeldung/rückmelden
Rabt	Rangierabteilung
Rbgl Bau	Rangierbegleiter Bau (ehemals Arbeitszugführer)
Rbgl	Rangierbegleiter
Re	Rangiererlaubnis
RFU	regelmäßiger Fortbildungsunterricht
RFW	Rückfallweiche
Ril	Richtlinie
RIS	Regio Infra Service Sachsen GmbH
RK	Rangierkoordinator
RPE	Rheinland-Pfälzische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (RP-Eisenbahn)
RS 1	Regio-Shuttle
RS	Rangiersignal
RS-Schalter	Rangier-Schlüsselschalter
Rz	Reisezug

S

Sachs	Sachsen
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
Sifa	Sicherheitsfahrtschaltung
Sig	Signal
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
SNB	Schiennetznutzungsbedingungen
sog.	sogenannten
Sperrf	Sperrfahrt
SQW	Sächsische Quarzporphyrwerke GmbH (BASALT AG)
Ssp	Schlüsselsperre
StM	Standortmeldung
Str	Strecke
Stv EBL	Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
Stw	Stellwerk

T

TB	Technisch Berechtigter
Tf	Triebfahrzeugführer
TfV	Triebfahrzeugführerscheinverordnung
Tfz	Triebfahrzeug
THW	Technisches Hilfswerk

U

u. U.	unter Umständen
u.a.	unter anderem
ÜS	Überwachungssignal
Üst	Übergabestelle
ÜSW	Überwachungssignalwiederholer
usw.	und so weiter

V

VA	Verfahrensanweisung
VBG	Verwaltungsberufsgenossenschaft
VDEF	Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VE	Vorsichtige Einfahrt
verst	verständlich
VETAG®	Bezeichnung für Bi-direktionales Meldungsübertragungssystem
vgl.	vergleichen
VLS	Verkehrsleitstelle
Vm	Verlassensmeldung
Vmax	Höchstgeschwindigkeit
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH
VS	Vollschranke
VSig	Vorsignal
vsl	voraussichtlich
Vzul	zulässige Geschwindigkeit

W

W	Weiche
WAT	Weckerabschalttaste
Wg	Wagen
Whz	Weichenheizung
Wm	Wagenmeister
WPr	Wagenprüfer
WSSB	Werk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin
WTU / WSU	Wagentechnische Untersuchung / Wagensonderuntersuchung
WÜST	Wagenübergabestelle
Ww	Weichenwärter

X, Y, Z

Z	Zug
z.B.	zum Beispiel
Zf	Zugführer
Ziff	Ziffer
Zl	Zugleiter
ZLB	Zugleitbetrieb
Zlfst	Zuglaufstelle
Zlm	Zuglaufmeldung
Zlmst	Zuglaufmeldestelle
Zmst	Zugmeldestelle

Übersicht über die verwendeten Abkürzungen von Betriebsstellen

Strecken- Nummer	Kürzel der Betriebsstelle	Betriebsstelle
1a, 2	DSTO	Stollberg/Sachs
1a, 2	DSTOS	Stollberg Schlachthofstraße
1a	DNIE	Niederdorf
1a	DPFH	Pfaffenhain
1a	DJD	Jahnsdorf
1a	DADO	Adorf /Erzgeb
1a	DNK	Neukirchen-Klaffenbach
1a	DNKK	Klaffenbach
1a	DCHF	Chemnitz Friedrichstraße
1a	DCHA	Chemnitz Harthau
1a	DCHAR	Chemnitz Riemenschneiderstraße
1a	DCAC	Chemnitz Altchemnitz
1b	DCZW	Chemnitz Zwönitzbrücke
1b	DCST	Chemnitz Stadtpark
1b	DBAR	Chemnitz VW Motorenwerk
1b	DBAR	Chemnitz MLG
1b	(DCS)	(Chemnitz Süd)
2	DNWZ	Niederwürschnitz
2	DNOE	Neuoelsnitz
2	DMST	Mitteloelsnitz
2	DOEB	Oelsnitz Bahnhofstraße
2	DOE	Oelsnitz (Erzgeb)
2	DHOH	Hohndorf Mitte
2	DRDF	Rödlitz-Hohndorf
2	DLTSH	Lichtenstein Hartensteiner Straße
2	DLTS	Lichtenstein (Sachs)
2	DLTSS	Lichtenstein Ernst-Schneller-Siedlung
2	DLIA	Lichtenstein „Am Auersberg“
2	DLGL	Lichtenstein Gewerbegebiet
2	(DEG)	(St. Egidien)
3	DHA	Hainichen
3	DDIF	Dittersbach
3	DFK	Frankenberg/Sachs
3	DFKS	Frankenberg Süd
3	DBDL	Braunsdorf-Lichtenwalde
3	DNR	Niederwiesa
4	(DNO)	Nossen
4	DKAZ	Kloster Altzella
4	DZWAD	Zellwald
4	DGVB	Großvoigtsberg
4	DGSM	Großschirma
4	DKWD	Kleinwaltersdorf
4	(DFR)	(Freiberg/Sachs)
5	LEG	Eilenburg
5	LCB	Collmen-Böhlitz /Röcknitz
5	LLUP	Lüptitz
6	DZA	Zwotental
6	DAD	Adorf/Vogtl.
6	DGUN	Gunzen

*
*
*
*
*
*
*

Teil A: Vorbemerkungen/Allgemeine Angaben für alle Strecken der RIS

I. Allgemeines

Die Eisenbahninfrastruktur der Strecken wurde durch langfristige Verträge mit der DB Netz AG durch die RIS - (KBS 516, KBS 523, ehem. KBS 413) bzw. die CBC GmbH - (KBS 522) gepachtet. Alle genannten Strecken werden durch die RIS betrieben.

Die Strecke Stollberg/Sachs — Abzweig Chemnitz-Altchemnitz (Strecke 1a)

ist eine eingleisige, regelspurige Nebenbahn. Zwischen Stollberg/Sachs und der Abzweigstelle Altchemnitz ist eine Oberleitung mit 750 Volt Gleichstrom vorhanden, die Strecke ist am Abzw Chemnitz-Altchemnitz mit dem Straßenbahnnetz der Chemnitzer Verkehrs AG verbunden.

Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt für Variobahnen und Triebwagen der Bauarten „RS 1“ sowie „City-Link“ 80 km/h, für alle anderen EBO-Regelfahrzeuge 50 km/h.

Es wird rechnergestützter Zugleitbetrieb mit Haupt- und Vorsignalen vom ESTW Stollberg/Sachs aus durchgeführt.

Die Strecke ist mit PZB (VSig und ÜS mit 1000 Hz -, HSig mit 1000/2000 Hz Kombi — Magneten) ausgerüstet.

Für den Fall des Totalausfalls des ESTW wird als Rückfallebene auf dieser Strecke Zugleitbetrieb gern. FV-NE durchgeführt. Hierbei muss Anlage 1 (Anhang I) berücksichtigt werden.

Ein gleichzeitiges Verkehren von Fahrzeugen nach EBO und Variobahnen auf der Strecke 1a zwischen Stollberg/Sachs und Abzw Altchemnitz ist zulässig.

Die Strecke Abzw Altchemnitz — Chemnitz Süd (Strecke 1b)

ist eine eingleisige, regelspurige, nicht elektrifizierte Nebenbahn. Sie wird im Zugleitbetrieb nach FV-NE betrieben. Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Sitz des ZI ist Stollberg/Sachs. An der Übergangsstelle Chemnitz Süd führt der ZI Stollberg/Sachs Zugmeldebetrieb gem. Ril 408.0221 mit dem Fdl Chemnitz Süd durch.

Die Strecke ist teilweise mit PZB (VSig und ÜS mit 1000 Hz -, HSig mit 1000/2000 Hz Kombi - Magneten) ausgerüstet.

Die Strecke Stollberg/Sachs — St. Egidien (Strecke 2)

ist eine eingleisige, regelspurige, nicht elektrifizierte Nebenbahn. Sie wird im Zugleitbetrieb nach FV-NE betrieben. Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt für Triebwagen der Bauarten „RS 1“ und „Citylink“ 80 km/h, für alle anderen EBO - Regelfahrzeuge 50 km/h. Sitz des ZI ist Stollberg/Sachs.

Beim Verkehren von „Citylink“ gelten die Bestimmungen der LNT-Richtlinie –hierzu sind die entsprechenden Regelungen auf Seite 30 zu beachten.

An der Übergangsstelle St. Egidien führt der ZI Stollberg/Sachs Zugmeldebetrieb gern. Ril 408.0221 mit dem özF DZW 1 durch.

Die Strecke ist mit PZB (VSig und ÜS mit 1000 Hz -, HSig mit 1000/2000 Hz Kombi — Magneten, ESig DEG zusätzlich mit 500 Hz-Magnet) sowie einer AZB ausgerüstet.

Die Strecke Hainichen — Niederwiesa (Strecke 3)

ist eine eingleisige, regelspurige, nicht elektrifizierte Nebenbahn. Sie wird im Zugleitbetrieb nach FV-NE betrieben. Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt für Triebwagen der Bauarten „RS 1“ und „City-Link“ 80 km/h, für alle anderen EBO - Regelfahrzeuge 50 km/h. Sitz des Zugleiters ist Frankenberg/Sachs.

An der Übergangsstelle Niederwiesa führt der ZI Frankenberg/Sachs Zugmeldebetrieb gem. Ril 408.0221 mit dem özF DFR 2 durch.

Die Strecke ist mit PZB (V Sig und ÜS mit 1000 Hz -, HSig mit 1000/2000 Hz Kombi - Magneten sowie 500 Hz - Magneten im Bf Frankenberg/Sachs und am ESig DNR) ausgerüstet.

Die Strecke Nossen—Freiberg / Sachs (Strecke 4)

~~ist eine eingleisige, regelspurige, nicht elektrifizierte Nebenbahn. Sie wird im Zugleitbetrieb nach FV-NE betrieben. Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h.~~

~~Sitz des Zugleiters ist Frankenberg/Sachs.~~

An den Übergangsstellen Nossen und Freiberg/Sachs führt der ZI Frankenberg/Sachs Zugmeldebetrieb gem. Ril 408.0221 mit dem Fdl Nossen bzw. mit dem özF DFR 1 durch.

Die Strecke ist teilweise mit PZB (Vorsignal 55Vg Bf Freiberg/Sachs mit 1000 Hz -, Einfahrsignal 55G Bf Freiberg/Sachs mit 500/1000/2000 Hz Kombi - Magnet) ausgerüstet.

*
*
*
*
*
*
*

Das Streckenrangiergleis Eilenburg Lüptitz (Strecke 5)

ist eine eingleisige, regelspurige, nicht elektrifizierte Hauptanschlussbahn, welche nach BOA durch die Basalt AG betrieben wird (keine PZB - Ausrüstung).

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Rangierfahrten im Streckenrangiergleis beträgt max. 30 km/h.

Sämtliche Fahrten innerhalb der AB werden als Rangierfahrten durchgeführt. Die Koordinierung der Rangierfahrten sowie die Kommunikation zur DB-Schnittstelle (Fdl Eilenburg) bzw. dem Anschlussbahnleiter obliegt dem Zugleiter/Rangierkoordinator Frankenberg/Sachs.

Für den Schnittstellenbereich führen Fdl Eilenburg und Zugleiter/Rangierkoordinator Frankenberg/Sachs Zugmeldungen gem. Ril 408.0221, da die Ein- und Ausfahrten in bzw. aus dem Bf Eilenburg signalgeführt und damit als Zugfahrten erfolgen.

Am ESig V des Bf Eilenburg gehen die Zugfahrten in Rangierfahrten bzw. Rangierfahrten in Zugfahrten über (siehe hierzu Anlage 15).

Die Strecke Adorf/Vogtl. - Zwotental (Strecke 6)

ist eine eingleisige, regelspurige, nicht elektrifizierte Nebenbahn. Sie wird nach Fahrdienstvorschrift DB Netze AG betrieben. Die zulässige Streckengeschwindigkeit beträgt 60 km/h.

Für die Strecke innerhalb der Pachtgrenzen zuständig ist zwar der ZI Stollberg/Sachs, jedoch wird die Betriebsdurchführung vom özF 2 im ESTW Falkenstein geregelt.

Da auf der Gesamtstrecke die Zugfolge nicht verändert werden kann finden keine Zugmeldungen im Sinne der Ril 408 statt, der özF informiert jedoch den ZI Stollberg/Sachs über durchzuführende Zugfahrten bzw. deren Beendigung.

Die Einfahrsignale und deren Vorsignale der Bf Adorf/Vogtl. (10G, 10Vg) und Zwotental (8F, 8Vf) sind mit 500/1000/2000 Hz Kombi - Magnet) ausgerüstet. Des Weiteren sind Lf-Signale mit 1000-sowie 500 Hz-Magneten ausgerüstet.

Anschlussbahnen Basalt AG / Hartsteinwerke Bayern/Mitteldeutschland in Lüptitz einschl. Streckenrangiergleis Eilenburg - Lüptitz, AB Großsteinberg, AB Trebsen und AB Großkoschen

Für diese Anschlussbahnen ist die RIS mit der Durchführung des Notfallmanagements beauftragt. Verantwortlich hierfür ist der ZI Frankenberg/Sachs, welcher bei Eintritt von Ereignissen den jeweiligen Notfallmeldeplan (Anhang zur Unfallmeldetafel II RIS) abarbeitet.

Anschlussbahn Starkenberger Baustoffwerke GmbH (ehemalige Strecke Kayna-Seelingstädt)

Innerhalb der AB gibt es zwei Fdl-Stellwerksbezirke: Bf Großenstein (zuständig für Abschnitt Kayna-Raitzhain) und Bf Schmirchau (zuständig für Abschnitt Raitzhain - Seelingstädt).

Für diese nach BOA betriebene Anschlussbahn nimmt der ZI Stollberg/Sachs während der Dienstruhe der beiden Fdl die Funktion der Notfallmeldestelle für wahr. Bei Eintritt von gefährlichen Ereignissen arbeitet der ZI Stollberg/Sachs den jeweiligen Notfallmeldeplan ab (Anhang zur Unfallmeldetafel II RIS).

Hilfeleistung vor Ort bzw. Aufnahme von Ereignissen durch Kräfte der RIS ist nicht vorgesehen.

Anzuwendende Regelwerke

Für den Betriebsdienst auf allen Strecken gelten die Vorschriften bzw. Richtlinien für öffentliche Eisenbahnen und das betriebliche Regelwerk für Nichtbundeseigene Eisenbahnen in den jeweils gültigen Fassungen.

Diese Unterlagen sind im FB020 „Anzuwendendes Regelwerk“ des Anwendungsleitfadens SQM zusammengefasst.

Für den Betriebsdienst auf den angrenzenden Anschlussbahnen gelten die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA), die Dienstordnungen sowie die Bedienungsanweisungen der Anschlussbahnen.

Bei der Beförderung von Gefahrgut auf den durch die RIS betriebenen Strecken sind durch alle Beteiligten die Bestimmungen der Gefahrgutverordnung für Straße, Schiene und Binnenschifffahrt (GGVSEB) zu beachten.

Diese Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält die für den Betriebsdienst vom Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) zusätzlich zu den oben genannten Vorschriften erlassenen Bestimmungen, soweit sie die Nutzung der Infrastruktur der RIS betreffen.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) haben für ihren Betrieb ergänzende Regelungen (BRW Gelbe Seiten) zu treffen.

Wird in den oben genannten Vorschriften auf zusätzliche Regelungen durch den Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) verwiesen wird dies, wenn in den zusätzlichen Bestimmungen der EBL nicht ausdrücklich genannt ist, durch die Betriebsleitung der RIS in dessen Auftrag wahrgenommen.

Die Vertreter der Betriebsleitung sind:

Eisenbahnbetriebsleiter

1. Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters

Örtlicher Betriebsleiter

Herr Metzler

Herr Günther

Herr Gerschler

II. Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nicht-bundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

1. Abschnitt: Allgemeines

zu § 1 (2)

Die in Abschnitt I. genannten Strecken werden im Zugleitverfahren betrieben (außer Strecke 5 und 6). Zuständiger ZI für die Strecken 1 a / 1 b, 2 und 6 ist der ZI Stollberg/Sachs, für die Strecken 3, 4 und 5 der ZI Frankenberg/Sachs.

Die ZI der RIS führen den Betriebsdienst mit den benachbarten Fdl der Übergangsbahnhöfe zur DB Netz AG (özF DFR 1/ özF DFR 2/ özF DZW 1, Fdl LEG, özF Falkenstein), DB Netz AG und RNI Erzgebirgsbahn (Fdl DCS) ~~und NRE~~ nach besonderen Betriebsanweisungen durch, welche in diese SbV eingearbeitet wurden.

An der Schnittstelle zur Chemnitzer Verkehrs AG in Altchemnitz erfolgt die Zugerkennung auf elektronischem Wege.

zu § 1 (3)

Für besondere Betriebsverhältnisse werden zusätzliche Betriebsanweisungen herausgegeben. Diese Betriebsanweisungen beinhalten keine Ausnahmen von der FV-NE.

zu § 1 (4)

Die Strecke Stollberg/Sachs — Abzw Chemnitz-Altchemnitz ist mit einer Gleichstromoberleitung (750 V) überspannt. Anlage 1 zur FV-NE ist zu beachten. Die Lage der Schaltstrecken beinhaltet Anlage 8 dieser SbV.

zu § 1 (6)

Auf den Übergangs-Bfen zu den benachbarten Eisenbahn-Infrastrukturbetreibern gelten auch die Vorschriften / Richtlinien dieser beteiligten Bahnen, insbesondere die Ril 408.21-27 „Züge fahren“, Ril 408.48 „Rangieren“ bzw. die FV-NE.

Die betriebliche Verfahrensweise im Schnittstellenbereich ist durch besondere Vereinbarungen zwischen RIS und den benachbarten Infrastrukturbetreibern geregelt. Deren Inhalte wurden hier eingearbeitet.

zu § 2 (2)

Die Signalmittelprüfung auf den Stellwerken in Stollberg/Sachs und Frankenberg/Sachs hat durch die Zugleiter Stollberg/Sachs 1 und ZI Frankenberg/Sachs immer dienstags bis 08.00 Uhr zu erfolgen. Der Nachweis der durchgeführten Signalmittelprüfung erfolgt im Fernsprechbuch.

zu § 2 (4,5)

Mitarbeiter im Betriebsdienst haben, bevor sie selbstständig Dienst verrichten dürfen, in einer Verwendungsprüfung die erforderlichen Kenntnisse nachzuweisen (siehe Anhang I der FV-NE). Das von den EVU eingesetzte Fahrpersonal muss gemäß Anhang I FV-NE ausgebildet sein und über uneingeschränkte Streckenkenntnis verfügen.

Auf den durch die RIS betriebenen Strecken ist das Fahren ohne oder mit eingeschränkter Streckenkenntnis i. S. der Streckenkenntnisrichtlinie (VDV- Schrift 755) bzw. der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV Anlage 8) nicht zulässig.

zu § 2 (7)

Die Fahrzeuge der CBC GmbH sind mit fahrzeuggebundenen Mobiltelefonen ausgerüstet.

Alle sonstigen Triebfahrzeuge, die auf den Strecken der RIS sowie Strecke 5 verkehren, haben ein Mobiltelefon mitzuführen. Die Telefonnummer muss vor Beginn der Zugfahrt/Rangierfahrt dem jeweils zuständigen ZI bekannt gegeben werden.

zu § 2 (8)

Das Triebfahrzeugpersonal der CBC GmbH für Strecke 2 meldet sich zu Beginn der Frühschicht beim jeweils zuständigen ZI, gibt den Tfz - Einsatz bekannt und informiert sich über sonstige Besonderheiten. Der Fahrzeugeinsatz Citylink wird durch die Einsatzleitung CBC selbst überwacht und koordiniert.

zu § 3 (11)

Auf Bfen mit ASig sind die Zugschlussstellen die ASig der Gegenrichtung. Auf Bfen ohne ASig sind die Zugschlussstellen die H-Tafeln (Ne 5) der Gegenrichtung. Siehe hierzu auch die Angaben im streckenbezogenen Teil B.

zu § 3 (19)

Kleinlokomotiven sind Lokomotiven bis zu einer Motorleistung von 190 kW.

zu § 4 (3)

Für Verteilung und Vergabe der Zugnummer wurde ein „Zugnummernplan der RIS “ aufgestellt (siehe Anlage 3).

zu § 5 (1, 2)

Es werden Geschwindigkeitshefte / Fahrzeitenhefte, Sonderzugfahrpläne oder Fahrplananordnungen herausgegeben.

zu § 5 (3)

Die Buchfahrpläne weichen vom Muster nach Anlage 3 FV-NE ab; Aufbau und Bedeutung gehen aus dem Fahrplan hervor.

zu § 5 (6)

Änderungen in bereits herausgegebenen Fahrplänen - insbesondere Änderungen in Traktion, Last, Bremsstellung und Mindestbremsleistung - bedürfen vor dem Zulassen der Zugfahrt der Zustimmung der Betriebsleitung. Verantwortlich für das Veranlassen einer solchen Änderung ist das EVU, welches die Zugtrasse bestellt.

zu § 5 (8)

Sonderzüge werden durch Fahrplananordnungen eingelegt. Es wird ein Merkkalender geführt. (siehe Punkt 8 bzw. 12)

zu § 6 (3)

Beim ZI Stollberg/Sachs) wird ein Fernsprechbuch geführt. Der ZI Frankenberg/Sachs führt ein Fernsprechbuch im üblichen Sinne sowie ein weiteres Fernsprechbuch zur Nachweisführung aller betrieblichen Gespräche (Zustimmungen zur Rangierfahrt usw.) für das Streckenrangiergleis Eilenburg - Lüptitz (Strecke 5).

2. Abschnitt: Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 2 (9)

Der ZI Frankenberg/Sachs meldet sich unmittelbar vor Dienstbeginn und nach Dienstende beim ZI Stollberg/Sachs sowie beim ~~Fdl DNO, özF DFR 1, özF DFR 2 und LEG an bzw. ab~~, sofern diese Dienstposten zu diesem Zeitpunkt besetzt sind. *

zu § 7 (1)

Leiter im Sinne des § 7 sind der EBL bzw. dessen Vertreter.

zu § 8 (2)

Sämtliche betrieblichen Meldungen sind auf den Strecken 1a, 1b, 2 und 3 vorrangig über Zugfunk (VzF 95) durchzuführen. Ein entsprechendes Verzeichnis der Teilnehmer beinhaltet Anlage 6.

Im Störfall sind (Mobil-)Telefone zu benutzen.

Die Zugfunkgeräte der ZI sind mit Sprachspeichern ausgerüstet.

Auf ~~der~~ Strecke 4 ~~und~~ 5 ist kein Zugfunk vorhanden, daher ~~sind~~ ist zur betrieblichen Verständigung Mobiltelefone zu verwenden. Der Zugfunkverkehr auf Strecke 6 wird ausschließlich vom özF Falkenstein durchgeführt - dieser unterrichtet den ZI Stollberg/S. über die Inhalte evtl. Notrufe. *

Bei Ausfall des Sprachspeichers bzw. des Zugfunks für die Strecken 2 und 3 ist auf den Tfz das Meldebuch gem. FV-NE § 6 (2) zu führen.

~~Zugmoldegespräche für die Strecke 4 werden beim ZI Frankenberg/Sachs aufgezeichnet.~~ *

Auf Strecke 1a **Stollberg/Sachs — Abzw Altchemnitz** wird technisch unterstützter Zugleitbetrieb durchgeführt. Solange die Leit- und Sicherungstechnik bedienbar ist (Zug- und Rangierfahrten unter Fahrstraßennutzung) werden keine Zuglaufmeldungen durchgeführt. Regelungen bei Ausfall der Technik siehe Anlage 1 Anhang 1 dieser SbV.

Sobald vom Regelbetrieb abgewichen werden muss – z. B. bei größeren Verspätungen, Ausfällen, Verlegen von Zugkreuzungen, Verkehren von Sonderzügen, Störungen usw. – ist die Zuglenkung sofort auszuschalten.

Auf der Strecke 1 b **Abzw Altchemnitz — Chemnitz Süd** werden sämtliche Zugmeldungen mit dem Fdl der DB Netz AG, Regio Netz Infrastruktur GmbH, Erzgebirgsbahn, Bf Chemnitz Süd über ISDN-Telefon geführt.

Auf der Strecke 2 **Stollberg/Sachs — St. Egidien** werden sämtliche Zugmeldungen mit dem özF DZW 1 über die Streckenfernsprechleitung abgewickelt.

Eine Aufzeichnung dieser Gespräche erfolgt sowohl beim ZI Stollberg/Sachs als auch beim özF DZW 1.

Für die Strecke 3 **Hainichen — Niederwiesa** werden sämtliche Zugmeldungen mit dem özF DFR 2 über die Streckenfernsprechleitung abgewickelt. Eine Aufzeichnung dieser Gespräche erfolgt beim özF DFR 2.

~~Für die Strecke 4 **Nossen — Freiberg/Sachs** wird generell auf den Tfz ein Meldebuch gem. FV-NE § 6 (2) geführt, da nur in den Schnittstellenbereichen der Bfe Nossen (Kanal E 23) und Freiberg /Sachs (GSMR) ab Höhe der ESig eine gesicherte Zugfunkversorgung möglich ist. Der Sprachspeicher am Festnetz — Telefon entbindet nicht vom Führen des Meldebuches.~~ *

Die Verständigung über stattfindende Rangierfahrten im Streckenrangiergleis

(Strecke 5) **Eilenburg — Lüptitz** erfolgt über Festnetz-Telefon zwischen dem Fdl Eilenburg und dem ZI Frankenberg/Sachs. Die Zugmeldungen für Ein- und Ausfahrten in bzw. aus dem Bf Eilenburg erfolgen ebenfalls über Festnetz-Telefon.

Die Verständigung auf Strecke 6 **Adorf/Vogtl. - Zwotental** zwischen dem özF Falkenstein und dem ZI Stollberg/Sachs erfolgt ausschließlich über Festnetz-Telefon.

Es finden keine Zugmeldungen i. S. der Ril 408 statt.

zu § 9 (1)

Zusätzlich werden für die Bereiche Bf St. Egidien, Niederwiesa, Chemnitz Süd, ~~Freiberg (Sachs)~~, Adorf/Vogtl., Zwotental, die Gesamtstrecke Adorf/Vogtl. - Zwotental und Bf Eilenburg schriftliche Befehle nach Vordruck 408.0411V01 verwendet. *

~~Für den Bf Nossen werden Befehle nach FV-NE Anlage 10 verwendet.~~ *

Die ZI der RIS dürfen einen vereinfachten Befehlsvordruck nach Anlage 10 dieser SbV verwenden.

Abkürzungen für alle Betriebsstellen: siehe Übersicht auf Seite 9 Allg. Teil.

Schriftliche Befehle sind als fahrdienstliche Unterlagen gem. § 6 (4) beim ZI aufzubewahren und am Jahresende gesammelt der Betriebsleitung der RIS zuzuführen.

Das Aushändigen von Tagesbefehlen ist für die Strecken der RIS zulässig.

Dabei ist im Feld „Triebfahrzeugführer Zug — Sperrfahrt — Sperrfahrt KI -

Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt“ des Befehlsvordruckes die erste Zugnummer des betroffenen Umlaufes sowie der Zusatz „... und weiter im Umlauf“ einzutragen.

Der entsprechende Befehl hat bis zum Ende des Tagesumlaufes auf dem betroffenen Tfz zu verbleiben.

Die Nummerierung der Befehle (Übermittlungscode) erfolgt streckenbezogen. Das bedeutet, dass für jede Strecke eine eigene Nummernserie zu führen ist und hinter der jeweiligen Befehl - Nr. (Übermittlungscode) die Streckennummer hinzuzufügen ist (z.B. xxx/1 a; xxx/1 b; xxx/3). Für die Befehle sind bei den Einträgen Zugmeldestelle (Zmst) auch im Zugleitbetrieb als Zuglaufstellen (Zlfst) bezeichneten Betriebsstellen einzutragen.

zu § 10 (2)

Um den Zuglauf zu beschleunigen dürfen Ankunfts meldung und Fahranfrage miteinander verbunden werden.

Dies gilt nicht für die aus dem Fahrplan ersichtlichen Zuganfangs- und Zugend-Bfe. Meldungen der Abfahrtsbereitschaft durch die Tf sind spätestens eine Minute vor der planmäßigen Abfahrt an den ZI abzusetzen.

zu § 10 (3)

Für eine Standortmeldung wird folgender Wortlaut vorgeschrieben: „Zug ...am Signal/ km../sonstiger markanter Punkt.“ Keinesfalls ist das Wort „angekommen“ zu verwenden, um Verwechslungen mit einer Ankunfts meldung zu vermeiden.

zu § 14 (3), (4)

Zum Herstellen des Fahrweges bei Kreuzungen* und Überholungen auf unbesetzten Bahnhöfen (durch Mitarbeiter im Betriebsdienst) oder auf Bfen, die mit einem Agenten besetzt sind, muss durch den zuständigen ZI folgender Auftrag erteilt werden.

* = gilt für Kreuzungen auf Bfen ohne RFW und für Bfe mit RFW, wenn entgegen dem eingestellten Fahrweg Züge verkehren.

- bei Einfahrt eines Zuges

Wortlaut:

„Fahrweg für Zug (Zugnummer) aus Richtung (Name der Betriebsstelle) nach Gleis ... prüfen und sichern“.

- bei Ausfahrt eines Zuges

Wortlaut:

„Fahrweg für Zug (Zugnummer) aus Gleis ... in Richtung (Name der Betriebsstelle) prüfen und sichern“.

Ist der Fahrweg durch den beauftragten Mitarbeiter hergestellt und gesichert meldet er dem zuständigen Zugleiter:

- bei Einfahrt eines Zuges

Wortlaut:

„Fahrweg für Zug (Zugnummer) aus Richtung (Name der Betriebsstelle) nach Gleis ... gesichert“.

- bei Ausfahrt eines Zuges

Wortlaut:

„Fahrweg für Zug (Zugnummer) aus Gleis ... nach (Name der Betriebsstelle) gesichert“.

Bei aus Einzelwagen bestehenden Zügen obliegt die Prüfung des Fahrweges auf unbesetzten Bfen dem Tf/Zugführer. Bei einzeln fahrenden Tfz und bei Triebwagen wird indirekte Fahrwegprüfung durchgeführt.

zu § 15

Zugfahrten sind grundsätzlich immer mit der höchstmöglichen technischen Sicherung durchzuführen. Solange eine Fahrstraße eingestellt und das zugehörige Signal bedient werden kann bzw. darf ist diese zu nutzen. Ausnahmen regelt der EBL im Einzelfall.

zu § 15 (3)

Handbediente GS und W, die dem Flankenschutz dienen, und handbediente W im Hauptgleis mit Ausnahme von RFW und EOW / EOG sind schlüsselabhängig bzw. abhängig vom Stw über Naf. Sie sind in der Grundstellung verschlossen. Auf Bfen mit Stw ist Signalabhängigkeit vorhanden.

zu § 15 (5,10)

Es werden elektrische Ssp verwendet.

Für die unbesetzten Bfe der Zugleitstrecken werden die Zugführerschlüssel an Schlüsselbrettern verwahrt bzw. entnimmt der Tf/Zf die erforderlichen Schlüssel einer Naf an den betreffenden Anschlussweichen.

Die Schlüssel für die RFW befinden sich auf den Tfz des EVU RIS sowie auf den Tfz der CBC GmbH unter Siegelverschluss (Siegel LST). Ist ein derartiges Siegel beschädigt bzw. zerstört ist dies sofort dem zuständigen ZI zu melden. Dieser leitet dann entsprechende Maßnahmen ein (aufgehobene Signalabhängigkeit i. S. v. FV - NE § 15, Verständigung Meister LST usw.).

Der Streckenschlüssel für Strecke 5 wird in einem Fernmeldeschrank (Schließung DB 21) vor Ort an der W 9 des Rangierbereiches Collmen-Böhlitz / Röcknitz aufbewahrt. Die Entnahme und Verwendung darf nur nach ausdrücklicher Zustimmung durch den zuständigen Rangierkoordinator Frankenberg/Sachs erfolgen.

Der Tf/Rbgl/Lrf ist für das vollzählige Vorhandensein der Schlüssel nach Beendigung der Fahrt verantwortlich, die Rückgabe bzw. der Verschluss wird dem Rangierkoordinator bestätigt. Die Aushändigung/Entnahme und Rückgabe der Schlüssel bzw. deren Verschluss wird im Fernsprechbuch nachgewiesen.

zu § 16

Für die ESig 67 C des Übergangs-Bfs St. Egidien, 59 B Bf Niederwiesa, ESig L des Bfs Chemnitz Süd, ESig V des Bfs Eilenburg, ~~ESig A Bf Nossen, ESig 55G Bf Freiberg/Sachs,~~ ESig 10G Bf Adorf/Vogtl, ESig 8F Bf Zwotental sowie deren zugehörige VSig gelten die Bestimmungen der jeweiligen EIU.

*

zu § 16 (7)

Ein vor einem Halt zeigenden oder gestörten Sig haltender Zug darf auf Befehl 2, Ersatzsignal, Vorsichtssignal oder mündlichem Auftrag (Signal Zs 12) vorbeifahren (Ril 301.0002 Pkt.8, Ziff. 1)

zu § 19 (2)

Ein unvollständiges Spitzensignal muss auf der nächsten Betriebsstelle möglichst vervollständigt werden. Ist das nicht möglich, darf der Zug bis zu dem Bf fahren, auf dem das Spitzensignal in Ordnung gebracht werden kann.

Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter ist auch vor den nicht mit Pfeiftafel gekennzeichneten BÜ ohne technische Sicherung Signal Zp 1 zu geben. Die BÜ sind unter Beobachtung des Straßenverkehrs mit höchstens 40 km/h zu befahren.

zu § 19 (3)

Nach dem Anhalten des Zuges muss das erloschene Spitzensignal in Ordnung gebracht werden. Ist das nicht möglich, darf der Zug bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter nicht weiterfahren. Die Unregelmäßigkeiten sind dem Zugleiter zu melden.

zu § 20 (4)

Siehe § 17 (1)

zu § 21 (4)

Siehe hierzu § 14 (3,4)

zu § 26 (3)

Sollen auf den Strecken der RIS Zweiwegefahrzeuge eingesetzt werden (Vegetationskontrolle, Schneeberäumung, Arbeiten an der Oberleitung, sonstige Bauarbeiten) sind die betroffenen Gleise/Streckenabschnitte auf Antrag des jeweiligen Technischen Berechtigten der RIS (siehe FB065 des Anwendungsleitfadens SQMS) zu sperren (UVV-Schutzsperrung).

Finden während der Schutzsperrungen in Nachbargleisen Zugfahrten statt ist diesen anzuweisen in den betroffenen Bereichen auf Sicht zu fahren.

Sollte der Einsatz der genannten Fahrzeuge im Rahmen einer Beta erfolgen sind die entsprechenden Regelungen der Beta anzuwenden.

Ausnahmen bzw. Abweichungen hiervon regelt der EBL im Einzelfall.

zu § 26 (6)

Gleissperrungen im Rahmen einer Beta dürfen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des TB gern. Pkt. 4.2. der Beta aufgehoben werden. Zuvor müssen jedoch alle Beteiligten hiervon unterrichtet werden.

zu § 27 (1)

Sperrfahrten dürfen auch auf der freien Strecke beginnen und enden.

zu § 30 (3)

Entsprechende Regelungen werden im Einzelfall durch Dienstanweisung oder in einer Beta getroffen.

zu § 30 (5)

Entsprechende Regelungen werden im Einzelfall durch Dienstanweisung oder in einer Beta getroffen.

zu § 30 (7)

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen ist nicht gestattet.

3. Abschnitt: Zugfahrdienst

zu § 31 (2)

Es gilt die DMV (Abschnitt 3.1.1.1.). Die Benutzung der Infrastruktur der RIS ist ausschließlich mit streckenkundigem Personal zulässig, es muss daher unbedingt ein streckenkundiger Mitarbeiter auf dem führenden Fahrzeug anwesend sein.

Hat der Tf/Rbgl keine Strecken-/Ortskenntnis muss er zwingend durch einen streckenkundigen Lotsen begleitet werden.

zu § 31 (6)

Verkehrsdienstliche Handlungen sind nur während des Stillstands der Fahrzeuge zugelassen.

zu § 31 (4c, 9)

Entsprechende Regelungen treffen die verantwortlichen Stellen der EVU.

zu § 32 (1)

Züge dürfen nicht länger sein als es die betriebliche Nutzlänge der Bfs-Gleise zulässt. Ausnahmen regelt der EBL.

zu § 32 (8)

Die Strecken im Bereich der RIS einschließlich Strecke 5 und 6 sind durchweg für eine Radsatzlast von 21 t, Meterlast 8,0 t / m ausgelegt und entsprechen somit der Streckenklasse CM 4 (~~außer Strecke 4, Bf Nossen (ausschl.) bis Hst Großschirma in km 13,6 Streckenklasse B 2~~). Einschränkungen bzw. Ausnahmen regelt der EBL (s. auch Anlage 3 und 9 der SbV).

*

zu § 34 (4)

Zur Übermittlung der Signale dürfen auch Funkgeräte verwendet werden.

zu § 35 (3)

Tfz sind grundsätzlich mit dem Zug zu kuppeln.

zu § 35 (7)

Die Verständigung zwischen führendem und nachschiebendem Tfz hat über Zugfunk zu erfolgen. Die EVU haben entsprechende eigene Regelungen zu treffen.

zu § 38

Auf das Führen des Fahrtberichts wird verzichtet.

zu § 40 (2)

Alle Züge müssen mit durchgehender Druckluftbremse gefahren werden. Bei Störungen ist die Weisung der Betriebsleitung über den ZI einzuholen.

zu § 40 (3)

Die Züge sind in der wirksamsten Bremsstellung, im Regelfall in Bremsstellung R/P oder P zu fahren. Näheres wird im jeweiligen Fahrplan angegeben.

zu § 40 (5)

Fahrzeuge, die nicht wirksam an die durchgehende Druckluftbremse angeschlossen werden können, dürfen nicht als Schlussfahrzeug eingestellt werden. Ausnahmen bedürfen der Weisung des EBL.

zu § 40 (6)

Beim Einsatz von Fahrzeugen mit abweichenden Bremsbauarten ist die jeweilige Fahrzeugbeschreibung (insbesondere die Bedienungsanweisung und die Beschreibung des Bremsenherstellers) zu beachten. Die EVU haben entsprechende eigene Regelungen zu treffen (s. Anlage 4).

zu § 41 (1)

Die erforderlichen Mbr sind im Fahrplan angegeben. Angewendet wird die Bremstafel für 400 m Bremsweg (s. Anlage 4 zur SbV und FV-NE Anlage 22).

zu § 44 (5 c)

An einigen HSig sind Zusatzsignale Zs 12 „M- Tafel“ gern. Ril 301.0301 (12) angebracht. An diesen Sig darf bei Haltstellung auch auf mündlichen Auftrag des ZI vorbeigefahren werden.

zu § 44 (12)

Das Halten von Zügen auf der freien Strecke, außer bei Störungen und im Gefahrfall, bedarf der besonderen Genehmigung der Betriebsleitung.

zu § 45 (1) d)

Die größte zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt:

auf der Strecke 1a (522): 50 km/h (Variobahnen, RS 1 und City-Link 80 km/h)
auf der Strecke 1b: 50 km/h
auf der Strecke 2 (523): 50 km/h (RS 1 und City-Link 80 km/h)
auf der Strecke 3 (516): 50 km/h (RS 1 und City-Link 80 km/h)
~~auf der Strecke 4: 50 km/h~~
auf der Strecke 5: 30 km/h (Rangiergeschwindigkeit)
auf der Strecke 6: 60 km/h

*

Im Bereich der Bst der Strecke 1a gilt (außer für Variobahnen, „City-Link“ und Nebenfahrzeuge) eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h wegen Einschränkungen im unteren Lichtraumprofil. Für Zweibegefahrzeuge gelten Sonderregelungen (siehe Anlage 20)

zu § 45 (2c)

Vorübergehende Langsamfahrstellen werden durch entsprechende Anweisung (La oder Beta) bekannt gegeben. Müssen Langsamfahrstellen kurzfristig eingerichtet werden, sind die Züge mittels Befehl 12 und ggf. 14 zu verständigen.

zu § 45 (4) b)

Die Höchstgeschwindigkeit geschobener Schneeräumfahrten beträgt 50 km/h (außer Strecke 5: max. 30 km/h), für den Einsatz von Zweibegefahrzeugen gelten besondere Regelungen (siehe Anlage 20).

zu § 45 (4) c)

Die Geschwindigkeit bei aufgehobener Signalabhängigkeit beträgt entgegen Befehlsvordruck FV-NE 40 km/h.

zu § 45 (4) d)

Die Geschwindigkeit bei Einfahrten von Zügen in Stumpfgleise oder teilweise besetzte Gleise beträgt, entgegen FV- NE § 45 (4) d), 20 km/h.

zu § 47 (1)

Bleibt ein Zug liegen, ist der zuständige ZI unverzüglich davon zu unterrichten. Der ZI leitet in Zusammenarbeit mit dem Tf weitere Maßnahmen ein.

zu § 47 (2)

Ist ein Hilfs-Tfz oder Hilfszug angefordert, darf der liegen gebliebene Zug nicht mehr bewegt werden.

zu § 47 (4a)

(PZB - Fahrzeugeinrichtung gestört) Eine Störung an der PZB - Fahrzeugeinrichtung ist dem ZI zu melden. Nach Möglichkeit ist das Fahrzeug auszutauschen.

zu § 47 (7)

Der auf der Strecke zurückgelassene Zugteil ist nach Anlage 4 der SbV zu sichern.

zu § 47 (10)

Für lokbespannte Züge gilt:

Der ZI darf dem Zurücksetzen von Zügen/Zugteilen nur zustimmen, wenn er

- sicher ist, dass beim Zurücksetzen das an der Spitze befindliche Fahrzeug mit einem Mitarbeiter besetzt ist und dieser sich mit dem Tf verständigen kann (Züge oder Zugteile bis zu einer Gesamtlänge von 100 m dürfen ohne Mitarbeiter an der Spitze zurückgesetzt werden, wenn keine BÜ befahren werden), Vmax 10 km / h mit Mitarbeiter an der Spitze, Vzul wenn Tf den Zug von der Spitze aus steuert
- die vorgelegene Zugmeldestelle (özF) bzw. dazwischenliegende Betriebs- und Arbeitsstellen benachrichtigt hat
- Betriebs- bzw. Arbeitsstellen, die sich zwischen liegen gebliebenem Zug/Zugteil und der Steile, bis zu der zurückgesetzt werden soll, befinden, benachrichtigt hat.

Die Signale am Fahrweg gelten. Das Zurücksetzen eines Zuges/Zugteiles von der freien Strecke erfolgt grundsätzlich bis zur nächsten rückgelegenen Betriebsstelle (Befehl Nr. 14), wobei betriebliche Besonderheiten das Erteilen weiterer Befehle erforderlich machen können.

Der Tf ist für die Sicherung der Tf- überwachter, der ZI für die Hp -abhängigen BÜ-Anlagen zuständig. Die Beendigung des Zurücksetzens ist durch den Tf mit einer Ankunftsmeldung zu bestätigen.

Beim Zurücksetzen in die Bfe Chemnitz Süd, St. Egidien, Niederwiesa, Eilenburg, Adorf/Vogtl. und Zwotental und ~~Freiberg/Sachs~~ gilt vollumfänglich Ril 408.0572. ~~Beim Zurücksetzen in den Bf Nossen gilt FV-NE § 47 (10).~~

*

zu § 48 (5), (6)

Wird ein Zug durch eine PZB - Zwangsbremmung angehalten, so ist nach dem Anhalten unverzüglich der ZI zu verständigen. Es ist festzustellen, ob die Zwangsbremmung an einem HSiG eingetreten ist. Die Weiterfahrt erfolgt auf Befehl 2 (bei AZB-Zwangsbremmung auch Befehl 14 — siehe hierzu Strecke 2), sofern die Voraussetzungen für die Weiterfahrt erfüllt sind.

Erfolgt eine PZB - Zwangsbremmung an einem HSiG mit Vorsignalisierung, hat der ZI zusätzlich auch Befehl 2.1. „Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren“ zu erteilen.

Wird durch die Beteiligten (ZI und Tf) gemeinsam festgestellt, dass die Zwangsbremmung durch einen Bedienungsfehler des Tf (Missachtung von Geschwindigkeitsrestriktionen, unterlassene oder zu spät durchgeführte Bedienungshandlungen der PZB usw.) ausgelöst wurde ist für die Weiterfahrt kein Befehl erforderlich.

Diese Regelungen gelten nicht für Strecke 6 (zuständig: özF Falkenstein)

Zu § 48 (7)

(PZB - Streckeneinrichtungen gestört) Der Tf/Lrf ist nach Möglichkeit mündlich zu verständigen, ihm ist mitzuteilen, ob die gestörte PZB - Einrichtung wirksam oder unwirksam ist, soweit dies dem ZI bekannt ist.

4. Abschnitt: Rangierdienst**zu § 51 (13)**

Siehe Strecken-/Bahnhofsbeschreibung Teil B.

Nach Beendigung der Nutzung von Ersatz- oder Gebrauchsschlüssel ist durch das Rangierpersonal bzw. den Tf/Lrf stets folgende Meldung an den zuständigen ZI abzusetzen:

„*Weichen/Gleissperren in Grundstellung verschlossen, Schlüssel am Mann*“

zu § 52

Ww sind der ZI und -wenn vorhanden - die örtlich zuständigen Fdl.

Zu § 53 (5)

Siehe Strecken-/Bahnhofsbeschreibung Teil B.

zu § 53 (11,13)

Rangieren mit Seil oder Kette ist nicht erlaubt.

zu § 55 (1c)

Müssen beim Rangieren technisch nicht gesicherte BÜ befahren werden, sind diese grundsätzlich gern. FV-NE Anlage 13 (17) („Postensicherung“) zu sichern. Ausnahmen sind einzeln fahrende Rangierlokomotiven und gezogene Rangiereinheiten, wenn der BÜ durch Übersicht gesichert werden kann. BÜ sind so schnell wie möglich zu räumen. Das Halten auf BÜ ist auf das notwendige Maß zu beschränken.

zu § 56 (1) d)

Abstoßen und Ablaufen sind nicht zugelassen (Siehe Strecken-/Bahnhofsbeschreibung Teil B).

zu § 57 (1), (6), (7)

Siehe hierzu § 56 (1) d)

zu § 58 (2)

Festlegemittel (Hemmschuh, Radvorleger) sind vom jeweiligen abstellenden EVU selbst mitzubringen und nach Beendigung der Abstellung wieder eigenverantwortlich zu entfernen und mitzunehmen.

zu § 58 (3,5)

Erleichterungen sind nicht zugelassen. (Siehe Strecken- Bahnhofsbeschreibung Teil B)

zu § 59 (2)

Ist das Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche einer Betriebsstelle hinaus erforderlich, muss der ZI einen Befehl 14.1 ausstellen. Die Strecke ist bis zur nächsten Zuglaufstelle zu sperren und entsprechend im Meldebuch für den ZI (Zugmeldebuch für Strecke 3) einzutragen. An den Stelleinrichtungen der Stw sind entsprechende Sperren, Sperrzeichen bzw. Merkhinweise anzubringen oder einzugeben. Dies gilt nicht für Strecke 5.

Das Rangieren über Ra 10 bis Höhe ESig/Trapeztafel darf zugelassen werden, wenn ein zuvor ausgefahrener Zug eine Verlassensmeldung abgegeben hat.

zu § 59 (3)

Auf unbesetzten Betriebsstellen ist das Rangieren auf den Hauptgleisen vor der Ankunft eines Zuges nach Weisung des ZI rechtzeitig einzustellen. Das Einstellen ist dem ZI mit dem Wortlaut

„Rangieren in (Betriebsstelle) beendet. Alle Weichen und Gleissperren sind in Grundstellung verschlossen, Betriebsschlüssel am Mann. Das / die Hauptgleis(e) (Bezeichnung) ist/sind frei.“

zu bestätigen.

zu § 60 (1)

Rangierfahrten dürfen nur auf ausdrückliche Anweisung des ZI ohne Halt in Zugfahrten übergehen (trifft nicht für Strecken 5 und 6 zu).

III. Bestimmungen zu den Anlagen der FV-NE

zu Anlage 1 (1, 5)

Die Oberleitungsspannung beträgt auf der Strecke Stollberg - Abzw Chemnitz-Altchemnitz 750 V Gleichstrom.

Übersicht der Speiseabschnitte, Schaltgruppen und Oberleitungstrenner sowie der Schaltberechtigten siehe Anlage 8 dieser SbV.

Für elektrisch gesperrte Gleisabschnitte werden Merkschilder nach Anlage 11 der FV-NE verwendet. Elektrisch beheizte Weichen der Strecke 1a / 1b siehe Anlage 5 dieser SbV.

zu Anlage 10

Betriebliche Meldungen im Zugleitbetrieb (Ankunftsmeldung, Fahrplanfrage, Verlassensmeldung) werden durch den Fahrplan und das Geschwindigkeitsheft geregelt und bekanntgeben.

Der ZI darf zusätzlich (mündlich/fernmündlich) das Zugpersonal anweisen eine Verlassensmeldung abzugeben, wenn es die betriebliche Situation erfordert.

Auf das Ausstellen von schriftlichen Befehlen (Befehl 23.1 bis 23.3) kann daher verzichtet werden.

zu Anlage 13 (7, 17)

Schrankenwärter für die Schranken im Bf Stollberg/Sachs ist der ZI Stollberg/Sachs.

Schrankenwärter für die Schranken im Bf Frankenberg/Sachs ist der ZI Frankenberg/Sachs.

Signalfahnen und rot abblendbare Handlampen sind auf dem führenden Führerstand jedes Tfz mitzuführen, siehe hierzu auch zu DGUV Vorschrift 73 (BGV D30) „Schienenbahnen“ § 17 (1). Näheres regelt das EVU in eigener Zuständigkeit.

zu Anlage 14 (A.1)

Die Aufgaben sind dem Bahnmeister übertragen.

Augenscheinliche Mängel der Anlagen sind vom Zugpersonal sofort dem ZI zu melden. Dieser veranlasst Weiteres.

zu Anlage 17 (1)

Es werden die Bestimmungen der DB AG zu LÜ angewendet.

Zwischen Neukirchen-Klaffenbach und Abzw Altchemnitz ist das Verkehren von LÜ generell nicht möglich. Über das sonstige Verkehren von LÜ entscheidet die Betriebsleitung.

zu Anlage 20

findet bis auf weiteres keine Anwendung.

IV. Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (Ril 301)

Signale für elektrische Zugförderung

Signale ***EI 1, EI 2***

Es kommen verkürzte Schutzstrecken mit Sig EI 1 / EI 2 zur Anwendung. Die Sig sind rückstrahlend.

Langsamfahrsignale

Signale ***Lf 1, Lf 2, Lf 3***

Über das Aufstellen der Lf- Sig (Lf 1, Lf 2, Lf 3) entscheidet der EBL, in dringenden Fällen der Bahnmeister. Die Zustimmung des EBL ist dann nachträglich einzuholen.

Vorübergehend aufgestellte Lf- Sig werden nicht beleuchtet.

Über einen kürzeren Abstand als dem Bremsweg zwischen Sig Lf 1 und Sig Lf 2 entscheidet der EBL.

Signale **Lf 4, Lf 5, Lf 6, Lf 7**

Das Sig Lf 4/Lf 6 steht in der Regel im Abstand des Bremsweges vor dem Sig Lf 5/Lf 7.
Das Sig Lf 4 darf mit dem Sig Pf 2 verbunden sein.
Abweichungen sind im Geschwindigkeitsheft oder in der La angegeben.

Schutzsignale

Die Gleissperrenschnale der Firma BBR Verkehrstechnik GmbH im Bf Neukirchen-Klaffenbach unterscheiden sich gegenüber den Sig aus dem Signalebuch (Ril 301) wie folgt:

GS aufgelegt (Sh 0): waagrecht ein weißes und ein rotes Licht
GS ist abgelegt (Wn 7) senkrecht zwei weiße Lichter

Signale für den Rangierdienst

Signale **Ra 1, Ra 2 und Ra 5**

Die Sig können am Tage auch mit der weißen Handleuchte gegeben werden.

Signal **Ra 10**

Die Sig Ra 10 (Rangierhaltetafel) stehen in der Regel rechts vom Gl.

Signal **Ra 11b**

Auf Beleuchtung des Sig Ra 11 b wird verzichtet.

Weichensignale

Die Weichensignalkörper der RFW sind orangefarben.
Die Stellung der EOW wird durch weiße Lichtpunkte entsprechend den Weichen-Sig gemäß Ril 301 durch Weichenlage- und Ordnungsmelder an den W angezeigt. Die Weichen-Sig auf den nicht durch ESTW gesteuerten Strecken sind weitestgehend rückstrahlend ausgeführt.

Signale an Zügen

Signal **Zg 1**

Das Sig Zg 1 ist auch am Tage zu führen. Bei unvollständigem oder erloschenem Spitzensignal siehe zu FV-NE § 19 (2), (3).

Signale an einzelnen Fahrzeugen

Signal **Fz 1**

Rangierlokomotiven haben beidseitig das Sig Zg 1 zu führen.

Nebensignale

Signal **Ne 5**

Abweichend kann das Sig Ne 5 links vom Gleis stehen, in diesem Fall befindet sich am Sig Ne 5 eine Zuordnungstafel So 20.

Signal Ne **7a**, **Ne 7 b**

Im Regelfall stehen die Sig 20 m vor einer Stelle, an der die Pflugschar gehoben sein muss. Der Auftrag zum Senken der Pflugschar wird durch das Sig Ne 7a der Gegenrichtung angezeigt.

Signale **Ne 12** (Ankündigungsbake; ÜS einer RFW beachten)
Ne 13 a (RFW ist gegen die Spitze befahrbar),
Ne 13 b (RFW ist gegen die Spitze nicht befahrbar, vor der W anhalten)

Die Signale Ne 12, Ne 13a und Ne 13 b werden im Geltungsbereich dieser SbV nicht verwendet. Stattdessen werden die nachfolgend beschriebenen Sig verwendet:

Signal So 17 (Ankündigungsbake) — entspricht der Bedeutung des Sig Ne 12.
Das Sig ist im Bremswegabstand aufgestellt. Ausnahme: W 1 Bf Neuoelsnitz.
Vom Standort der Ankündigungsbake aus ist nicht in jedem Fall die Sicht auf das ÜS gegeben.
Daher ist auf allen Strecken der RIS volle Streckenkunde gefordert. Die Ankündigungsbake ist rückstrahlend.

Signal So 18 a (RFW ist gegen die Spitze befahrbar) - entspricht der Bedeutung des Sig Ne 13a, zeigt jedoch zwei weiße Lichter (waagrecht nebeneinander) über einem orange-weiß schräg gestreiften Mastschild.

Signal So 18 b (RFW ist gegen die Spitze nicht befahrbar, vor der RFW halten) - entspricht der Bedeutung des Sig Ne 13 b, zeigt jedoch ein weißes Licht über einem orange-weiß schräg gestreiften Mastschild.
Die Mastschilder der Sig So 18a und So 18 b sind nicht rückstrahlend.

Sonstige Signale

keine Abweichungen/Ergänzungen

Signale für Bahnübergänge

Folgende ÜS für BÜ sind links vom Gl aufgestellt:

Strecke 1a / 1b

- Fahrtrichtung DSTO - DCS: km 30, 860 (ÜSW 2) am Hp Chemnitz Friedrichstraße

Strecke 2

- Fahrtrichtung DSTO - DEG: km 0,650, km 8,222,
- Fahrtrichtung DEG - DSTO: km 9,022, km 3,683

Strecke 3

- Fahrtrichtung DHA - DNR: km 20,725, km 25,850
- Fahrtrichtung DNR - DHA: km 34,434.

~~**Strecke 4**~~ - ohne

Strecke 5 - ohne

Strecke 6 - ohne

*

Signal So 14

Das Sig So 14 ist nur dort aufgestellt, wo vom Einschaltpunkt das ÜS des BÜ nicht erkennbar ist. Abweichungen sind im Geschwindigkeitsheft angegeben.

Signal BÜ 4

Das Sig BÜ 4 steht teilweise weniger als 200 m vor der Gefahrenstelle. Über Abweichungen entscheidet der EBL.

Signal Pf 2

Das Sig Pf 2 darf mit dem Sig Lf 4 verbunden sein.

V. Zusatzbestimmungen zu den übrigen Betriebsvorschriften**BUVO-NE****zu Abschn. 5.2**

Unfallmeldestelle für die Strecken 1a, 1b, 2, 6 sowie die AB Starckenberger Baustoffwerke GmbH ist der ZI Stollberg/Sachs, für die Strecke 3, 4 und 5 sowie die AB der Basalt AG (Hartsteinwerke Bayern/Mitteldeutschland in Großsteinberg, Großkoschen, Lüptitz) der ZI Frankenberg/Sachs. Während der Nichtbesetzung des ZI Frankenberg/Sachs übernimmt der ZI Stollberg/Sachs dessen Aufgaben im vollen Umfang. Der ZI Frankenberg/Sachs schaltet dazu während der Dienstruhe die Rufumleitung des Festnetz-Anschlusses zum ZI Stollberg/Sachs.

zu Abschnitt 5.5.

Der Bereitschaftsdienst des Meisterbereiches kommt als Notfallmanager der RIS zum Einsatz. Ob der EBL, EBL-V oder der ÖBL sich ebenfalls zur Unfallstelle begeben hängt vom jeweiligen Ereignis ab – sie stimmen sich hierzu mit dem Bereitschaftsdienst des Meisterbereiches ab.

Der Notfallmanager der RIS hat im Ereignisfall folgende Kompetenzen:

- Mitfahrt im Führerstand von Fahrzeugen aller EVU auf Strecken der RIS
- Weisungsbefugnis gegenüber Mitarbeitern von beteiligten EVU (Notfallmitarbeitern) zur Hilfeleistung jeglicher Art, soweit die Weisungen im Zusammenhang mit dem Ereignis stehen (Wahrnehmung des Hausrechtes)
- Wenn Einsatzleitung nach landesgesetzlicher Regelung (durch LAPO, BPOL, THW usw.): Abstimmung mit der Einsatzleitung
- Weisungsbefugnis gegenüber allen beteiligten Mitarbeitern der RIS (im Zusammenhang mit dem Ereignis)
- Abgabe von Stellungnahmen/Auskünften an die Medien, jedoch nur nach vorheriger inhaltlicher Abstimmung mit der Geschäftsführung

Das Merkblatt „Anleitung zur Ersten Hilfe“ (DGUV Information 204 - 006, früher BGI 503) des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften ist auf jedem Tfz mitzuführen.

zu Abschn. 5.9

Bei Ereignissen nach Abschn. 4.2. ist unverzüglich nach den Unfallmeldetafeln I bzw. II zu verfahren. Die entsprechenden Stellen der betroffenen EVU sind gemäß Unfallmeldetafel II umgehend zu informieren. Gegebenenfalls gibt die Betriebsleitung zusätzliche Anweisungen heraus.

zu Abschn. 6.3

Meldungen an die Berufsgenossenschaft VBG Bezirksverwaltung Dresden, an Versicherungen usw. werden grundsätzlich durch den EBL und die Geschäftsleitung veranlasst.

Sonstiges

Gegenüber ermittelnden Behörden (LAPO, BPOLI, EBA, EUB, LfB, BNA usw.) oder auch ggf. gegenüber dem Notfallmanager benachbarter Infrastrukturbetreiber dürfen grundsätzlich nur allgemeine Angaben zur eigenen Person (Name, Wohnanschrift, Geburtsdatum, Geburtsort) gemacht werden. Für alle darüber hinaus gehenden Angaben sind diese Behörden an die Betriebsleitung der RIS zu verweisen. Werden Beschäftigte der RIS von den genannten Behörden zu Vernehmungen/Anhörungen geladen (egal ob als Zeuge oder Beschuldigter) ist vorher grundsätzlich die Geschäftsleitung zu informieren. Diese entscheidet dann, ob und in welcher Form Rechtsbeistand organisiert wird.

DMV-NE in Verbindung mit der DAT**zu DMV-NE 3.1.1.1.**

Siehe zu DAT 1.4. (3).

zu DMV-NE 3.1.2.1. und DAT 1.4. (3)

Zum Erwerb und Erhalt der Streckenkunde gelten vollinhaltlich die Bestimmungen der VDV - Schrift 755 (Streckenkenntnis - Richtlinie) bzw. TfV Anlage 8.

zu DAT 1.4. (2)

Tf müssen mit der Fahrzeugbedienung soweit vertraut sein, dass sie ggf. geringe Mängel und Störungen selbst beheben können.

SIG-VB-NE**zu den Vorbemerkungen**

(3) Die SIG-VB-NE wird für die Strecken sinngemäß für die Bedienung der Signalanlagen angewandt. Für die Bedienung der Stw gilt der sachliche Inhalt der jeweiligen Vorschriften der ehemaligen DR bzw. der DB AG.

Hinsichtlich der Bedienungsanweisungen für das ESTW der Bauart BBR in Stollberg/Sachs bzw. für das GS-II-Stw in Frankenberg/Sachs siehe Anlage 1 bzw. Anlage la.

(4) a) Leiter im Sinne dieser Bestimmungen sind die Vertreter der Betriebsleitung.

zu § 1 (1) c)

Siehe hierzu zur BÜV-NE und Strecken-/Bahnhofsbeschreibung Teil B.

zu § 1 (1) d)

Zugbeeinflussungseinrichtungen sind als punktförmige Zugbeeinflussung PZB ausgeführt.

zu Anlage 7

Es werden Arbeits- und Störungsbücher geführt.

BÜV-NE**zu § 8 (10) und § 9 (2)**

Siehe hierzu Ril 301.1501.

zu § 12

Die technischen BÜSA sind als Lichtzeichenanlagen mit den Farbfolgen „gelb-rot“ als Halb- und Vollschrankenanlagen BÜP 93 und EBÜT 80 ausgeführt. Die WSSB - Anlagen der Strecken 1b und 4 mit rotem Blinklicht entsprechen den Vorschriften der ehemaligen DR.

Die Lichtzeichenanlagen sind als Hp - abhängige und triebfahrzeugführerüberwachte Anlagen mit ÜS ausgeführt.

Einschaltungen erfolgen sowohl zugbedient als auch per Handschaltung.

Wegen der Beschreibung und Bedienung siehe Strecken-/Bahnhofsbeschreibung Teil B.

zu Anlage 10

Die Störungs- und Prüfungsbücher weichen vom Muster gem. Anlage 10 ab.

DB AG Ril 483.0101**zu Ril 483 in Verbindung mit Anlage 483.0101A01**

Es kommen auf den Strecken der RIS 1000 Hz- Gleismagnete an den Standorten aller VSig und den Vorsignaltafeln (Ne 2) (außer ~~Strecke 4, Bf Großvoigtsberg, Bf Nossen sowie~~ Strecke 5) zur Anwendung.

Auf Strecke 6 befinden sich an den Lf-Signalen 1000-Hz-Magnete.

An den ÜS zu den BÜSA kommen 1000 Hz- Gleismagnete zum Einsatz (außer ~~Strecke 4 BÜ km 1,3 sowie~~ Strecke 5).

Ferner befinden sich kombinierte 1000 / 2000 Hz- Gleismagnete an den HSig. Auf Geschwindigkeitsüberwachung durch 500 Hz- Magnete (außer Bf Frankenberg und ESig Bfe St. Egidien, Niederwiesa ~~und Freiberg/Sachs~~) wird verzichtet.

Auf der Strecke Stollberg —Abzw Altchemnitz gelten die besonderen Bedingungen für das Verkehren von leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen nach EBO.

DGUV Vorschrift 73 (BGV D 30) „Schienenbahnen“**zu § 17 (1)**

Folgende Signalmittel und Warnkleidung sind auf den jeweils führenden Führerständen der Tfz mitzuführen:

rot abblendbare Handlampe

weiß — rot — weiße Signalfahne

Warnweste nach DIN EN 20471

auf dem jeweils führenden Führerstand

DGUV Vorschrift 77, 78 (BGV D 33) „Arbeiten im Bereich von Gleisen“**zu § 3 (6)**

Als Warnsignale werden gem. Ril 301 Rottenwarnsignale (Ro) angewendet.

zu § 4 (1)

Die Sicherungsanweisung ist in der jeweiligen Beta enthalten bzw. deren Bestandteil. Verantwortlich für Vorhandensein und Einhaltung derselben ist der Bahnmeister der RIS.

zu § 4 (2)

Die Regelungen sind in der jeweiligen Beta enthalten.

zu § 5 (1) 1.

Organisatorische Maßnahmen werden im Rahmen der Beta getroffen.

Folgende Gleisbereiche dürfen nur nach Zustimmung des ZI betreten werden:

Strecke 1a:	zwischen Neukirchen-Klaffenbach und Abzw Altchemnitz (km 31,170 - km 31,265 Tunnel Harthau)
Strecke 2	zwischen Neuoelsnitz — Oelsnitz (Erzgeb) (Brücke in km 8,26)
Strecke 3	zwischen Frankenberg — Niederwiesa (km 32,567 — 32,652 Harras — Tunnel)

zu § 5 (4) 5.

Es werden die Sig gem. Ril 301 angewendet.

BGV A 1 § 8 (Einzelarbeitsplätze)

Müssen Mitarbeiter im Gefahrenbereich allein arbeiten - d. h. ohne weitere Mitarbeiter, welche die Sicherung gegenüber Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb vor Ort übernehmen - haben sich diese Mitarbeiter vor Arbeitsbeginn beim zuständigen ZI anzumelden und Art und voraussichtliche Dauer der Arbeiten anzugeben.

Gleichzeitig haben sie sich über die weitere Zugfolge zu informieren.

Im Verlauf der Arbeiten hat sich der Mitarbeiter alle zehn Minuten beim zuständigen ZI zu melden - dies kann sowohl über mobile Zugfunkgeräte als auch über Mobiltelefon erfolgen. Die Meldungen sind durch den ZI nachzuweisen.

Bleiben diese Meldungen länger als 15 Minuten aus, hat der ZI von sich aus Kontakt mit dem Mitarbeiter aufzunehmen. Gelingt dies nicht bzw. der Mitarbeiter ist weiterhin nicht erreichbar sind andere geeignete Maßnahmen zur Feststellung des Verbleibes des Mitarbeiters einzuleiten, wobei gleichzeitig immer wieder eine Kontaktaufnahme mittels Zugfunk/Mobiltelefon zu versuchen ist.

Andere geeignete Maßnahmen können z. B. sein:

- ein RIS-Mitarbeiter begibt sich persönlich zur angegebenen Arbeitsstelle
- Beauftragung des nächsten Zuges, an der angegebenen Arbeitsstelle vorsichtig und auf Sicht zu fahren und nach dem Mitarbeiter Ausschau zu halten - das Ergebnis dann an den ZI zu melden

Wenn die o. g. Maßnahmen keinen Erfolg bringen und der Mitarbeiter trotz ständiger vergeblicher Versuche sich nicht meldet, ist die Notfallbereitschaft zu verständigen. Diese entscheidet über die weitere Vorgehensweise.

Durchführung von Fahrten mit leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) unter Anwendung der LNT-Richtlinie „Bedingungen für das Verkehren von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs“ des Bundesministeriums für Verkehr vom 24.04.1995, mit Nachtrag vom 27.03.1996

Auf Strecke 2 ist ein Mischbetrieb zwischen „Citylink“ und EBO-Regelfahrzeugen (betrifft auch RS-1) auf Grund nicht vorhandener ausreichender Sicherungstechnik unzulässig.

Sollten dennoch aus dispositiven Gründen „Citylink“ zum Einsatz kommen ist eine Vermischung innerhalb eines Betriebstages (0-24 Uhr) mit RS-1 o. a. (als Regelzüge) untersagt. Das heißt, es verkehren innerhalb eines Betriebstages als Regelzüge ausschließlich RS-1 o. a. oder ausschließlich „Citylink“.

Sonderzüge verkehren unter folgender betrieblicher Sonderregelung:

Zwischen „Citylink“ und EBO-Regelfahrzeug (RS-1 u. a.) müssen innerhalb der Zugleitstrecke immer mindestens ein Streckenabschnitt **und** der sich anschließende Unterwegsbahnhof (Neuoelsnitz, Oelsnitz/E. bzw. Lichtenstein/S.) frei sein – demnach sind dort keine Kreuzungen mit Regelfahrzeugen nach EBO statthaft.

Die Bfe Stollberg/S. sowie St. Egidien fallen auf Grund ihrer ESTW-Anbindung nicht unter diese Regelung.