

Verteilungsplan:**Dienstgebrauch / persönlich zuzuteilen**

Landeseisenbahnaufsicht Sachsen
Geschäftsführer
Eisenbahnbetriebsleiter/ Stellv. d. Eisenbahnbetriebsleiters
Technischer Leiter
Örtlicher Betriebsleiter
Fdl/Zugleiter

Tf / Rbgl/ Wm G 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.

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 Betriebsaufnahme 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 Zweiwegefahrzeugen))	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
13	Berichtigung 41 (ATS Teil B Strecke 1a Seite 29)	12.10.2023	Metzler
14	Berichtigung 42 (redaktionelle Änderungen)	10.12.2023	Metzler
15	Berichtigung 43 (redaktionelle Änderungen)	15.12.2024	Metzler

*

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
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LNT	Leichte Nahverkehrstriebwagen
Lrf	Lokrangierführer
LS	Lichtsignal
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LÜ	Lademaßüberschreitung
Lz	Lichtzeichen

M

MA	Mitarbeiter
max	maximal
Mbr	Mindestbremsbinder
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

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 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 Strecke 5 ist kein Zugfunk vorhanden, daher sind 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 Tfx das Meldebuch gern. FV-NE § 6 (2) zu führen.

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 RegioNetz Erzgebirgsbahn, Bf Chemnitz Süd, über Festnetz-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.

Die Verständigung über stattfindende Rangierfahrten im Streckenrangiergleis

(Strecke 5) **Eilenburg — Lüpitz** 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 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, LEA, 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 Ia.

(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.

BÜ km 18,416 LzH/F-ÜS BÜP 93 Gewerbegebiet Niederdorf (Schichtstraße)
BÜ km 18,972 LzH/F-ÜS BÜP 93 Bahnhofstraße Niederdorf

*

Die Anlagen km 18,416 und 18,972 sind als elektrisch angetriebene Halbschranken mit Straßen-Sig der Farbfolge „gelb-rot“ ausgeführt. Aufgrund der räumlichen Nähe zueinander sind die Anlagen als BÜ-BÜ- Anlagen ausgeführt, d.h. die Anlage ist mit der Anlage in km 18,972 gemeinsam auf die Induktionsschleife in km 17,793 geschaltet. Die ÜS sind im Bremswegabstand in km 18,016 und km 18,803 aufgestellt.

Unmittelbar vor dem BÜ befinden sich die Auto - HET Schleifen für die Einschaltung des BÜ. Eine Einschaltung der Anlage mittels VETAG - Einrichtung befindet sich in km 19,004 (Bahnsteigende Hst Niederdorf in Fahrtrichtung Stollberg/Sachs).

Die elektrischen Halbschrankenanlagen arbeiten als BÜ-BÜ-Anlagen zusammen mit der Anlage in km 18,416.

Die Einschalterschleifen befinden sich in km 18,118 und 19,839 und sind gekennzeichnet durch Sig So 15.

Die Anlage ist triebfahrzeugführerüberwachte BÜSA- Anlage mit ÜS ausgelegt.

Diese stehen im Bremswegabstand in km 18,585 und 19,372.

In km 18,985 befindet sich in Richtung Stollberg/Sachs ein ÜSW.

Für Rangierfahrten im Bereich des BÜ befindet sich an gleicher Stelle ein Rangierschalter.

Am Bahnsteig Niederdorf in Richtung Stollberg/Sachs haltende Züge müssen die in km 19,869 befindliche VETAG- Einrichtung bedienen, wenn die vsl Haltezeit am Bahnsteig länger als eine Minute beträgt. Für die Fahrtrichtung Stollberg/Sachs befindet sich in km 19,846 ein gemeinsamer UT- Schalter für die BÜ km 18,972 und 18,416.

Eine Einschaltung beider Anlagen für die Fahrtrichtung Stollberg/Sachs mittels VETAG Einrichtung befindet sich in km 19,004 (Bahnsteigende).

Für manuelle Einschaltung beider Anlagen für die Fahrtrichtung Stollberg/Sachs ist in km 19,002 ein Schlüsselschalter angebracht. Unmittelbar vor den Übergängen befinden sich in beiden Fahrtrichtungen Auto - HET Schleifen.

BÜ km 19,396 nicht technisch gesichert

BÜ km 20,996 Lz/ÜS BÜP 93 (Klärwerk Niederdorf, nur Straßen-Sig)

Die Anlage ist als Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge „gelb-rot“ mit einer Auto- HET ausgelegt. ÜS befinden sich im Bremswegabstand vor dem BÜ jeweils in km 20,596 und 21,446. Die Einschalterschleifen befinden sich in km 20,373 und 21,669, gekennzeichnet durch Sig So 15.

BÜ km 22,307 nicht technisch gesichert

BÜ km 22,662 nicht technisch gesichert

BÜ km 23,019 LzH/F-Hp EBÜT 80 (B 169 im Bf Pfaffenhain)

Die Anlage besteht aus einer elektrisch angetriebenen Halbschranke mit Straßen-Sig der Farbfolge „gelb-rot“.

In km 21,177 und 23,710 befinden sich für Zugfahrten Annäherungskontakte. Die Anlage arbeitet Hp - abhängig in Abhängigkeit zu den Sig 2 A und 2 P2.

Bevor eine Rangierfahrt den BÜ befährt, ist durch den ZI Stollberg/Sachs die Anlage einzuschalten; nach Befahren des BÜ öffnen sich die Schranken automatisch. Für die Rückfahrt ist das Schließen der Schrankenanlage beim ZI erneut zu veranlassen.

II. Verzeichnis der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge, die mit Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit befahren werden müssen:

Bahnübergang in km	Straße / Weg	Richtung Chemnitz Süd	Richtung Stollberg (Sachs)
km 33,889	Schulstraße	Halt vor BÜ , örtliche Sicherung	Halt vor BÜ , örtliche Sicherung
km 34,797	Scheffelstraße	Halt vor BÜ , örtliche Sicherung	Halt vor BÜ , örtliche Sicherung

III. Beschreibung der technischen Bahnübergangseinrichtungen

1. Allgemeines

Die technischen BÜSA sind als

- BÜP - 93 - Anlagen
- WSSB - Anlagen mit Blinklicht

ausgeführt.

2. Bahnübergänge an der Strecke Abzw Altchemnitz — Chemnitz Süd (ausschl.)

BÜ km 33,002 LzH/F-Hp BÜP 93 (Abzw Altchemnitz)

Die Anlage ist als elektrische Halbschrankenanlage mit Lichtzeichenfolge „gelb-rot“ ausgeführt.

Der BÜ befindet sich unter Deckung und Überwachung der Sig 4 A in km 32,759 (Fahrtrichtung DCS) und 4 F in km 33,140 (Fahrtrichtung DNK), welche vom ESTW aus gesteuert werden.

Annäherungskontakte befinden sich für das Sig 4 A in km 31,664, für Sig 4 F in km 34,235.

Bei gestörter Schrankenanlage ist das Einstellen eines Fahrtbegriffes nicht möglich. Beim Rangieren oder Fahren ohne Signalbedienung ist das Bedienen der Schranken durch den ZI Stollberg / Sachs möglich.

Zusätzlich befindet sich am BÜ ein Rangierschalter (DB 21).

BÜ km 33,889 WSSB el. Vollschränke mit Zusatzblinklicht (ehem. Po. 14)

(Schulstraße, vorübergehend außer Betrieb)

Die Schrankenanlage km 33,889 ist als elektrische Vollschrankenanlage der Bauart WSSB ausgeführt.

Die Anlage besteht aus zwei Schrankenbäumen, welche die Schulstraße in voller Breite sperren, und den Andreaskreuzen mit rotem Blinklicht.

Die Anlage entspricht den Vorschriften der ehemaligen DR.

Auf Grund der nicht vorhandenen Sicht (Schiene/Straße) ist ein Anhalten vor dem BÜ aus beiden Ri zwingend erforderlich, um Gefährdungen für alle Verkehrsteilnehmer auszuschließen.

Daher erfolgt bis zur Instandsetzung der BÜSA eine Signalisierung durch die Sig Lf 4 „0“ und Lf 5 im Bremswegabstand zum BÜ.

Nach dem Anhalten ist der BÜ in km 33,889 gemäß FV-NE Anlage 13 (17) zu sichern.

*

BÜ km 34,204 nicht technisch gesichert (Wegübergang für Fußgänger und Radfahrer)

BÜ km 34,797 WSSB el. HSA mit Zusatzblinklicht (ehem. Po. 16)

(Scheffelstraße, vorübergehend außer Betrieb)

Die Anlage besteht aus den Schrankenbäumen 1 und 2 (derzeit demontiert), welche die jeweils rechte Straßenhälfte sperren und den Fußwegschranken 3 und 4 sowie den Zusatzblinklichtern im Andreaskreuz.

Die Gestaltung entspricht der ehemaligen Ausführung der DR.

Die Anlage ist für eine Streckengeschwindigkeit von 60 km /h ausgelegt.

Die ÜS befinden sich in km 34,252 bzw. km 35,087 im Bremswegabstand.

Einschaltkontakte befinden sich in km 33,939 bzw. 35,389, gekennzeichnet durch Signal So 15.

In der Einschaltstrecke aus Ri Stollberg/Sachs befindet sich der nicht mehr genutzte Hp Chemnitz- Stadtpark.

Nach einer Einschaltung bleiben die Schranken so lange geschlossen, bis der Zug den Ausschaltimpulsgeber am BÜ befahren hat.

In km 34,830 befindet sich an einer H-Tafel „Ne 5“ ein Zusatzschild „Sperrfahrten“.

Für sämtliche Zugfahrten der Fahrtrichtung Altchemnitz - Chemnitz Süd ist der BÜ bis auf weiteres mittels BÜP zu sichern. Das gilt nicht für Triebfahrzeuge, von deren Führerstand aus der Tf die Straße im BÜ-Bereich sowie den Straßenverkehr uneingeschränkt einsehen kann (Tfz ohne Vorbauten, Triebwagen usw.).

Der BÜ aus beiden Ri mittels Lf 4 „0“ und Lf 5 im Bremswegabstand signalisiert.

Nach dem Anhalten ist der BÜ in km 33,889 gemäß FV-NE Anlage 13 (17) zu sichern.

Ausnahmen regelt der EBL im Einzelfall.

*

*

BÜ km 35,598 Lz/Üs BÜP 93 (Zufahrt Logistikzentrum Johann-Esche-Straße)

Die Anlage ist als Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge „gelb-rot“ ausgelegt.

Die Einschalt Schleife in Ri Chemnitz Süd befindet sich in km 34,628, das dazu gehörige ÜS in km 35,192.

In Ri Abzw Altchemnitz befindet sich die Einschalt Schleife in km 36,568, und das dazu gehörige ÜS in km 35,998.

Im Bereich des BÜ befindet sich der Anschluss VW Motorenwerke. Die BÜSA ist mit einem RS-Schalter (DB 21) ausgestattet, um das Rangieren (Umsetzen) vom Streckengleis Abzw Altchemnitz - Chemnitz Süd in den Anschluss VW Motorenwerke zu erleichtern.

Ferner befinden sich vor dem BÜ aus beiden Fahrtrichtungen UT-Tasten (Schlüssel DB 24) und HET-Tasten (Schlüssel DB 21).

Der Einfahrweg nach Gl 2 endet an der Spitze der W 3; der Einfahrweg nach Gl 1 in Höhe der Tafel „Ne 5“ Gleis 2.
Streckenschlüssel befinden sich unter LST-Siegelverschluss auf den Fahrzeugen der CBC GmbH sowie auf den Tfz/Nfz der RIS.

*

4. Fahrweg- und Zugschlussprüfung

Der Fahrweg bei Einfahrten in den Bf darf als frei und eingestellt betrachtet werden, wenn der zuvor eingefahrene Zug an der nächsten Zuglaufmeldestelle eine Ankunftsmeldung abgegeben hat (Oelsnitz/Erzgeb) oder vollständig angekommen ist (Stollberg/Sachs) oder der Tf / Zf eine Verlassensmeldung, bei Überholungen eine Fahrwegsicherungsmeldung, abgegeben hat oder der Fahrweg von einer Rangierfahrt vollständig geräumt ist und der Tf / Rbgl dies gern. FV-NE § 59 (3) gemeldet hat.

Die Fahrwegprüfung bei Einfahrten im durch die RFW eingestellten Fahrweg obliegt dem Tf durch die Beachtung der RFW-Sig.

Bei Einfahrten entgegen der Grundstellung der RFW hat der Zf / Tf den Fahrweg einzustellen und zu prüfen.

5. Durchführung von Kreuzungen und Überholungen, Beginnen und Enden von Zügen

Der Bf Neuoelsnitz ist Kreuzungsbahnhof, bei Erfordernis wird von hier aus das Bfs-Nebengleis nach/von Lugau befahren.

Entsprechend der durch die RFW eingestellten Fahrwege fahren Züge aus Ri Stollberg/Sachs in Gl 2, Züge aus Ri Oelsnitz (Erzgeb) in Gl 1 ein. Reisezüge aus Ri Oelsnitz (Erzgeb) halten vor der H- Tafel „Ne 5“ in km 5,750 am Bahnsteigende in Ri Stollberg/Sachs und fahren nach dem Fahrgastwechsel nach Gl 1 – bei Kreuzung nur bis zur H- Tafel in km 5,300.

Bei Zugkreuzung ist aus Ri Stollberg/Sachs an der H- Tafel mit dem Zusatz „bei Zugkreuzung“ in km 5,603 anzuhalten, eine Ankunftsmeldung an den Zi Stollberg/Sachs abzusetzen und die Kreuzung abzuwarten.

Der Zug aus Ri Stollberg/Sachs betätigt in km 4,840 UT (IMU, wenn vorhanden) für BÜ km 5,716 und fährt nach Gl 2 ein.

Wird durch „Befehl“ und im Fahrplan ein Halt vor der Trapeztafel in km 5,090 angeordnet, weil im Bf z. B. rangiert wird, ist ebenfalls in km 4,840 UT - Bedienung für den BÜ 5,716 erforderlich, da sonst in der Gegenrichtung für den aus Oelsnitz (Erzgeb) kommenden Zug am ÜS kein Signal BÜ erscheinen würde.

Nach Halt vor dem Sig Ne 5 in km 5,603 und vor Weiterfahrt ist der BÜ km 5,716 einzuschalten.

Die für Kreuzungen/Überholungen abzugebenden Meldungen werden dem Tf in den Fahrplanunterlagen der Strecke mitgeteilt.

6. Freizuhaltende Durchrutschwege bei der Einfahrt im Bf haltender Züge

aus Richtung	nach Gleis	Durchrutschweg	
		von	bis
Stollberg/Sachs	2	H- Tafel km 5,603	So 12 Weiche 1
Oelsnitz (Erzgeb)	1	H- Tafel km 5,300	So 12 Weiche 2

III. Betriebsstellen

Die einzelnen Betriebsstellen sind in der Reihenfolge der Kilometrierung aufgeführt:

Bf Hainichen (u)	Zuglaufmeldestelle	DHA	km 19,971
Hp Dittersbach b. Frankenberg/Sachs (u)		DDIF	km 26,324
Bf Frankenberg/Sachs	Zugleitstelle	DFK	km 29,081
Hp Frankenberg/Sachs Süd (u)		DFKS	km 30,180
Hp Braunsdorf-Lichtenwalde (u)		DBDL	km 33,930
Bf Niederwiesa Übergangs-Bf DB AG / RIS		DNR	km 37,494

Die Schnittstelle DB AG / RIS befindet sich in km 36,810 im Bf Niederwiesa der DB AG.

Vorbemerkungen zur Durchführung des Zugbetriebes auf dem Streckenabschnitt Hainichen — Frankenberg/Sachs

Auf dem Streckenabschnitt Hainichen - Frankenberg/Sachs wird Zugleitbetrieb nach FV-NE durchgeführt.

Somit ist der ZI Frankenberg/Sachs für die Regelung und Durchführung des Zugbetriebes auf der Strecke in Zusammenarbeit mit den Zugpersonalen verantwortlich.

Fahrdienstliche Meldungen müssen an ihn abgegeben werden, er muss in jedem Falle die Zustimmung zur Weiterfahrt bzw. zum Rangieren erteilen. Kreuzungen erfolgen gemäß den jeweils gültigen Fahrplanunterlagen nur im Bf Frankenberg/Sachs.

Bei Bedarf können im unbesetzten Bf Hainichen Fahrzeuge in den Gl 2, 3 und 4 abgestellt werden.

Im Abschnitt Hainichen - Frankenberg/Sachs darf sich jedoch immer nur ein Zug befinden (Einzugbetrieb).

Im Bf Hainichen übernimmt die Aufsicht am Zug der jeweilige Tf.

Auf den Tfz/Nfz der RIS sowie auf den Fahrzeugen der CBC GmbH befindet sich je ein Streckenschlüssel (unter LST — Siegelverschluss) für die mit Rückstellvorrichtung ausgerüsteten RFW im Bf Hainichen.

Die Tf sind jeweils für den Verbleib, die sachgerechte Verwendung und die sichere Verwahrung dieser Schlüssel verantwortlich. Beschädigte Siegel sind sofort dem ZI zu melden.

Beim ZI Frankenberg/Sachs befinden sich ein weiterer Streckenschlüssel sowie ein entsprechender Ersatzschlüssel unter Siegelverschluss.

~~Bei völlig gestörter Verständigung darf von der lt. Fahrplan vorgegebenen Zugfolge nicht abgewichen werden. Des Weiteren haben Züge in diesem Fall auf Sicht zu fahren~~

*
*
*

Der Bf ist durch den ZI Frankenberg/Sachs zu sperren, wenn in den Hauptgleisen rangiert wird. Entsprechende Merkhinweise sind zu verwenden. Das Beenden des Rangierens ist dem ZI Frankenberg/Sachs zu melden. Dabei ist mit anzugeben, ob GI mit Fahrzeugen besetzt bleiben. Dies ist durch den Zugleiter im Dienstübergabebuch zu dokumentieren.

Außerdem ist das Verschließen der W und Flankenschutzeinrichtungen sowie das Sichern abgestellter Fahrzeuge an den ZI Frankenberg/Sachs zu melden. Die erforderlichen Gebrauchsschlüssel (Bedienung der GI 3 und 4) sowie der Ersatzschlüssel für die Gleistore der Einzäunung GI 2 werden vom ZI Frankenberg/Sachs am Schlüsselbrett bzw. im Ersatzschlüsselkasten unter Siegelverschluss verwahrt.

Beginn und Ende des Rangierens sind im Zugmeldebuch einzutragen.

Besondere Vorsicht beim Rangieren

Müssen Fahrzeuge vorübergehend abgestellt werden, so ist die Tabelle in Anlage 4 der SbV zu beachten.

Im Bereich des Bfs Hainichen befinden sich folgende Abschnitte mit einer größeren Neigung als 2,5 ‰ für die ein Abstellverbot gilt:

- Gleis 1 von Gleisendabschluss in km 19,695 bis km 19,732: 9 ‰

8.1. Gleiseinzäunung / Gleistore GI 2

Die Verantwortung für die Bedienung (Öffnen, Schließen, Sichern/Arretieren) der Tore obliegt ausschließlich dem Tzf-Personal. Die Tore dürfen in geschlossenem Zustand (quer zum Gleis) nur verschlossen werden, wenn sich innerhalb der Einzäunung ein Fahrzeug befindet. Ansonsten müssen die Tore stets im geöffneten Zustand verschlossen sein.

Die Tf der CBC GmbH sind im Besitz des Schlüssels für die Tore.

8.2. Ergänzende Festlegungen zur Nachtabstellung im GI 2

~~Nach der Ankunftsmeldung sperrt der ZI Frankenberg unter Beachtung Punkt 8, den Bf Hainichen und erteilt die Rangiererlaubnis für den Bf Hainichen. Eine Anwesenheit des ZI Frankenberg bis zum Dienstenende des Tzf ist nicht erforderlich. Der ZI Stollberg/Sachs übernimmt die Aufgaben des ZI Frankenberg/Sachs und weist ggf. alle betrieblichen Meldungen im Fernsprechbuch in Stollberg/Sachs nach. Sperrung und Rangiererlaubnis für den Bf Hainichen bleiben über Nacht bestehen. Somit ist ein rechtzeitiges Bereitstellen am Morgen in Hainichen gewährleistet.~~

~~Der ZI Stollberg/Sachs verständigt zur Dienstaufnahme den ZI Frankenberg/Sachs über Besonderheiten. Nach Beendigung des Rangierens und somit Bereitstellung des ersten Zuges am Morgen auf Gleis 1 meldet der Tzf dies dem ZI Frankenberg/Sachs mit folgenden Wortlaut:~~

~~„Rangieren im Bf Hainichen beendet, Gleistore in Stellung „offen“ verschlossen, Schlüssel am Mann, Gleis 1 besetzt, Gleis 2 frei von Fahrzeugen“~~

~~Der ZI Frankenberg weist die Meldung in seinen betrieblichen Unterlagen nach und hebt die Sperrung des Bf Hainichen auf.~~

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

Bedienungsanweisung für BÜSA EBÜT 80 / BÜP 93

gültig ab: 14.12.2002

Berichtigungen

Nr. der Berichtigung	Bekanntgabe durch	Gültig ab	Berichtigt		Bemerkungen
			am	durch	
01	Ber. 11 SbV	14.12.2008	21.11.2008	Me	
02	Ber. 15 SbV	13.12.2009	23.09.2009	Me	
03	Ber. 20 SbV	28.03.2011	23.03.2011	Me	
04	Ber. 22 SbV	11.12.2011	06.10.2011	Me	
05	Ber. 29 SbV	15.04.2016	08.03.2016	Me	Vereinigung von ehem. Anlage 2.1 und 2.2
06	Ber. 40 SbV	01.07.2023	14.07.2023	Me	Abgabe Str. 4 an NRE
07	Ber. 42 SbV	10.12.2023	10.11.2023	Me	
08	Ber. 43 SbV	08.12.2024	15.12.2024	Me	redakt. Änderung

Inhaltsverzeichnis:

1. EBÜT 80 / BÜP 93
 - 1.1. Allgemeines
 - 1.2. Beschreibung der Anlagen
 - 1.3. Wirkungsweise
 - 1.4. Besonderheiten bei Sperrfahrten
 - 1.5. Besonderheiten beim Verwenden von Schiebelokomotiven
 - 1.6. Maßnahmen bei Störungen an der BÜSA

1.4.2.2. Weiterfahrt über den BÜ

Die Weiterfahrt über den BÜ hinaus erfolgt nach Sicherung mit „HET“ bzw. „Automatik HET“. Vor der BÜ- Tafel ist zu halten, die HET zu bedienen (manuelle Bedienungshandlung bei Auto-HET entfällt) und das vollständige Schließen aller Schranken abzuwarten.

1.4.2.3. Halt hinter einem BÜ

Soll eine Sperrfahrt ausnahmsweise im Wirkungsbereich der BÜSA hinter dem BÜ halten, so ist stets der Fahrzeugsensor Fs 3/13 frei zufahren.

Richtungswechsel auf dem BÜ zwischen den Fahrzeugsensoren FS 3 und FS 13 ist verboten!

Für die Weiterfahrt sind bezüglich der BÜSA keine Handlungen erforderlich.

1.4.2.4. Rückfahrt der Sperrfahrt

Bei der Rückfahrt ist wie unter Punkt 1.4.2.2. zu verfahren.

1.4.3.

In den Bedienungsanweisungen, Betren, Fplo oder im Auftrag zur Sperrfahrt nach FV - NE § 27 (3) ist auf die BÜSA- Anlage und die Einhaltung dieser Anweisung hinzuweisen.

1.5. Besonderheiten beim Verwenden von Schiebelokomotiven

Schiebelokomotiven dürfen den Zug innerhalb der BÜSA nicht verlassen.

1.6. Verhalten der Mitarbeiter im Betriebsdienst

1.6.1. Zuständige Zugmeldestelle

Die zuständige Zugmeldestelle für alle BÜSA der Strecken 1a, 1b und 2 ist der ZI Stollberg/Sachs, für die BÜSA der Strecke 3 ist der ZI
Frankenberg/Sachs zuständig. ~~Die Überwachung der einzigen BÜSA der Strecke 4~~ *
~~befindet sich beim FdI DNO, welcher Störungen der Anlage an~~ *
~~den ZI Frankenberg/Sachs meldet.~~ *

1.6.2. Maßnahmen bei Störung der BÜSA

Wenn dem zuständigen Fahrdienstleiter eine Störung der BÜSA gemeldet wird ist der Signalmeister, zum Zweck der Entstörung, zu benachrichtigen.

1.6.3. Zugbegleitpersonal

Stellt das Zugpersonal eine Störung der BÜSA fest, ist der zuständige ZI gem. Pkt. 1.6.1. zu benachrichtigen.

Chemnitz, 21.09.2011

aufgestellt am: 06.09.2011

durch: Metzler

in Kraft gesetzt:

gez. i. A. Metzler
Rasemann
Eisenbahnbetriebsleiter
RIS Sachsen GmbH

2.2. Gleisbereiche, die nicht mit abgesenkter Pflugschar befahren werden dürfen

Im Bereich der Bahnsteige der Strecke 1a Stollberg/Sachs - (ausschl.) Abzw Altchemnitz ist zu beachten, dass auf Grund der Wanderschuttklemmen (Abstandhalter zum Bst) ein Räumen des Gleises mit abgesenkter Pflugschar zur Beschädigung des Oberbaues führen würde und deshalb verboten ist. Dasselbe gilt auch für den Streckenabschnitt auf der freien Strecke von km 17,6 bis km 17,9 sowie von km 18,4 bis km 18,8 zwischen Hp Stollberg Schlachthofstraße, Hst Niederdorf sowie den Bereich Bst 1 und 2 Bf Neukirchen-Klaffenbach. Die Sig Ne 7a und Ne 7b sind zu beachten. Wanderschuttklemmen sind auch vorhanden auf Strecke 3 von km 31,1 – km 31,3 (Hp Frankenberg Süd) – dieser Bereich darf ebenfalls nicht mit abgesenkter Pflugschar befahren werden. Der Bahnsteigbereich des Bf Nossen darf ebenfalls nicht mit abgesenkter Pflugschar und auch nicht von arbeitenden Schneeschleudern befahren werden.

2.3. Fahrplan

Die Schneeräumfahrten werden wie dringliche Hilfszüge behandelt und müssen durch Fahrplan eingelegt werden. Die Fahrpläne werden von den ZI Stollberg/Sachs / Frankenberg/Sachs erstellt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Schneeräumfahrten beträgt 50 km/h.

Für den Einsatz von Zweiwegefahrzeugen (UNIMOG, ZWB) sind die betroffenen Gleise gem. FV-NE § 26 (§) auf Antrag des Tf/Lotsen der RIS zu sperren (UVV-Sperrung). Alle Beteiligten sind über das Verkehren von Schneeräumfahrten zu verständigen.

2.4. Unregelmäßigkeiten, Einschränkungen in der Verfügbarkeit der Infrastruktur

Sobald im Zusammenhang mit Extremwetter Unregelmäßigkeiten auftreten (Zug-/ Kreuzungsausfälle bzw. -verlegungen, Verspätungen bei > Rz 5 min, Gz > 10 Minuten/Zug, Betriebseinstellung usw.) ist gem. Anhang 3 dieser Anlage zu verfahren.

Dabei ist die rechtzeitige Verständigung aller Beteiligten untereinander über bevorstehende Einschränkungen in der Betriebsabwicklung unabdingbar.

Fahrten zum Enteisen der Oberleitung auf der Strecke 1 a:

Muss nachts auf der Strecke 1 a die Oberleitung durch eine Variobahn bzw. einem City- Link der CBC GmbH eisfrei gefahren werden informiert der ZI Stollberg/Sachs hierüber den in Stollberg/Sachs diensthabenden Tf der CBC GmbH bzw. die Einsatzleitung.

Ein entsprechender Bedarfsfahrplan befindet sich im Geschwindigkeitsheft 1.

Alle Beteiligten sind von diesen Fahrten zu unterrichten.

Bei Außentemperaturen von unter + 5 Grad Celsius ist während der Nachtstunden ohne stattfindende Zugfahrten stets mindestens eine Enteisungsfahrt durchzuführen, die Entscheidung hierüber trifft der ZI Stollberg/Sachs in eigener Verantwortung.

*

3. Schneeräumfahrten der CVAG im Zuständigkeitsbereich des ZI Stollberg/Sachs

Die CVAG führt keine Schneeräumfahrten im Bereich der RIS durch, die Schneeräumgrenze der CVAG endet am Abzw Altchemnitz am Sig 4G, die obertechnische Grenze befindet sich in Höhe des Grenzzeichens der W 402. Der Bereich zwischen Sig 4G und der oberbautechnischen Grenze wird durch die RIS beräumt.

[illegible][illegible]