

Teil B Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Strecke 1 a

Streckenteil Stollberg (Sachs) — Abzweig Altchemnitz (ehemalige KBS 522)

I. Angaben zu den Betriebsstellen

Zugehörigkeit der Betriebsstellen

Stollberg (Sachs) Bahnhof

Stollberg Schlachthofstraße Hp.

Niederdorf (Erzgeb) Hst. (mit AWANST)

Pfaffenhain Bahnhof

Jahnsdorf Hp.

Adorf (Erzgeb) Hp.

Neukirchen - Klaffenbach Bahnhof

Klaffenbach Hp.

Chemnitz - Friedrichstraße Hp.

Chemnitz - Harthau Hp.

Chemnitz-Riemenschneiderstraße Hp.

Chemnitz-Altchemnitz Abzw.

Land	Sachsen
Landesdirektion	Chemnitz
Kreis(e)	Erzgebirgskreis; Stadt Chemnitz
BPOL	BPOLD Pirna, BPOLI Chemnitz
Betriebsform:	NE- Nebenbahn nach EBO § 1 (2), elektrifiziert; 750 V Gleichstrom
Länge:	16,8 km
größte Neigung:	1: 37 = 27 ‰
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	80 km/h
Bremswegabstand:	400 m
Durchrutschweg nach FV-NE § 14 (1):	50 m
Streckenklasse:	CM 4
Zugsicherungssystem:	PZB Bauart Indusi 1000 / 2000 Hz ergänzt durch VETAG
Zugfunksystem:	VZF 95 Kanal O 12

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

Bahnübergang km	Straße / Weg	Richtung Chemnitz	Richtung Stollberg
19.396	Feldweg	60	
22.307	Feldweg		60
23.423	Bf Pfaffenhain	50	50
24.610	Feldweg		60
26.175	Feldweg	60	
27.634	Feldweg	60	60
27.956	Feldweg	60	60

III. Beschreibung der technischen Bahnübergangseinrichtungen

Allgemeines

Die technischen BÜSA sind als EBÜT- 80 Anlagen und BÜP- 93 - Anlagen ausgeführt. Sie sind mit Sig für den Straßenverkehr - Farbfolge „gelb-rot“ - ausgerüstet. Welche Anlage Hp. – abhängig bzw. zusätzlich mit Schranken oder nur mit Lichtzeichen ausgerüstet ist geht aus der Bezeichnung für die einzelne Anlage hervor.

Die BÜSA (EBÜT 80 und BÜP 93) sind mit Automatik - HET (Auto - HET) ausgestattet. Die BÜSA der Bauart BÜP 93 mit ÜS haben einen automatischen Grundsteller. Dieser führt nach einer fest programmierten Zeit eine automatische Grundstellung der BÜSA durch, d.h. die Schranken öffnen ohne Zugfahrt selbstständig. Kommt ein Zug oder eine Sperrfahrt in der jeweiligen Einschaltstrecke zum Halten (außer Verkehrshalt) gilt die Anlage, die noch nicht befahren ist, als nicht mehr gesichert. Die Anlagen sind dann über Auto - HET zu schalten. Dies gilt nicht für Züge, welche mittels VETAG UT bedient haben, vor dem ÜSW am Bahnsteig zum Halten gekommen sind, die Anlage mittels VETAG ET (oder ET) eingeschaltet und am ÜSW das Sig BÜ 1 wahrgenommen haben. Als ET/RS-Schließung wird der Schlüssel „DB 21“, für die UT - Schließung wird Schlüssel „DB 24“ verwendet.

Die Variobahnen sind mit VETAG ausgerüstet. Damit werden Bedienhandlungen ET bzw. UT durchgeführt, da die BÜSA der Bauart BÜP 93 sowie EBÜT 80 ebenfalls über eine entsprechende Zusatzeinrichtung zur Datenübertragung (VETAG) verfügen.

Bei Fahrzeugen, die mit dem System „IMU“ ausgerüstet sind, ist eine Bedienhandlung ET bzw. UT nicht möglich, da IMU nicht kompatibel mit VETAG ist. VETAG - Koppelspulen im Gleis sind durch schwarze Buchstaben „VETAG“ auf einer quadratischen weißen Tafel gekennzeichnet.

Die Ausschaltung der BÜ - Anlagen erfolgt durch Überfahren der Ausschaltsschleifen automatisch. Die Anlagen mit ÜS sind triebfahrzeugführerüberwacht.

Störungen an den Anlagen sind umgehend dem Zugleiter zu melden.

Für die Bedienung der VETAG Fahrzeugeinrichtung ist die Bedienungsanweisung zu beachten.

Bahnübergänge an der Strecke Stollberg/Sachs - Abzweigstelle Altchemnitz

BÜ km 16,715 ZC (km 0,459 StE) LzHH / F-Hp BÜP 93 Hohensteiner Straße im Bf. Stollberg/Sachs

Die Anlage wird als elektrisch angetriebene Vollschrankenanlage mit Handeinschaltung vom Stellwerk „B1“ bedient. Bediener ist der Fdl / ZI Stollberg/Sachs.

Die Anlage arbeitet mit Bedienungsfolgezwang, d.h. bevor das Stellen eines Hauptsignals auf einen Fahrtbegriff möglich ist, muss die Schrankenanlage vom Bediener eingeschaltet sein. Das Schließen der Schranke ist vom Bediener zu überwachen, da bauartbedingt Straßenverkehrsteilnehmer eingeschlossen werden könnten.

Die Anlage ist in die Fahrwegprüfung einzubeziehen, der BÜ ist mit einer Sicherheitsbedienung (PIN) frei zu melden.

Nach Überfahrt des BÜ km 16,715 / 0,459 öffnet die Schranke automatisch durch Überfahren von Induktionsschleifen.

Über Schlüsselschalter („DB 24“) in km 18,521 Strecke ZC und km 2,370 StE lässt sich die Annäherung der Anlage unwirksam schalten.

Für Einfahrten aus Richtung Chemnitz befindet sich in km 18,510 eine Induktionsschleife für die Annäherung.

Für Einfahrten aus Richtung St. Egidien befindet sich in km 2,370 eine Induktionsschleife für die Annäherung.

Wenn der Tf voraussieht, dass die Haltezeit von einer Minute am Hp. Schlachthofstraße in Fahrtrichtung Stollberg/Sachs überschritten wird, hat er in km 18,548 der Strecke ZC bzw. km 2,370 der Strecke StE die Annäherung mittels VETAG bzw. IMU unwirksam zu schalten. In diesem Fall ist am Bahnsteig des Hp. Schlachthofstraße die Annäherung mittels VETAG / IMU zu bedienen.

In km 0,993 / km 17,240 befinden sich außerdem - getrennt für beide Strecken - IMU / VETAG - Schleifen und Schlüsselschalter für die manuelle Einschaltung der Anlage.

Im Ereignisfall kann der ZI Stollberg/Sachs den BÜ trotz eingestellter Fahrstraße mittels einer PIN hilfsweise öffnen. Vor dieser Bedienung ist zu prüfen, ob alle Vorbedingungen erfüllt sind.

BÜ km 17,195 ZC (km 0,939 StE) LzH/F-ÜS/Hp BÜP 93 Schlachthofstraße im Bf. Stollberg/Sachs

Elektrisch angetriebene Halbschrankenanlage mit Fußwegschranke.

Die Anlage arbeitet bei Ausfahrten als ÜS- Anlage mit Einschaltsschleifen im km 16,648 Gleis 22, km 16,653 Gleis 24, und km 16,690 Gleis 21; mit ÜS in km 16,895 nach Chemnitz und km 0,648 nach St. Egidien.

Die Anlage arbeitet bei Einfahrten Hp.- abhängig mittels Einschaltsschleifen in km 2,370 aus Richtung St. Egidien und km 18,510 aus Richtung Chemnitz.

In km 0,993 / km 17,240 befinden sich außerdem getrennt für beide Strecken IMU / VETAG - Schleifen und Schlüsselschalter für die manuelle Einschaltung der Anlage.

Die Wirksamkeitsschaltung und das Öffnen erfolgt über Induktionsschleifen.

Der Abstand vom ÜS bis zum BÜ km 0,939 / 17,195 beträgt 300 m.

Die BÜ - Anlage ist aus beiden Richtungen mit einer Auto - HET ausgerüstet.

Wenn der Tf voraussieht, dass die Haltezeit von einer Minute am Hp. Schlachthofstraße in Fahrtrichtung Stollberg/Sachs überschritten wird, hat er in km 18,548 der Strecke ZC, bzw. km 2,370 der Strecke StE die Anlage mittels VETAG bzw. IMU unwirksam zu schalten, ansonsten UT - Taste km 18,521 ZC und km 2,370 StE.

In diesem Fall ist am Bahnsteig des Hp. Schlachthofstraße die Anlage mittels VETAG / IMU einzuschalten.

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 Straßensignalen 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 Signal 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** (S 258 – Stollberger Straße im Bf. Pfaffenhain)

* Die Anlage besteht aus einer elektrisch angetriebenen Halbschranke mit Straßensignalen 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 Signalen 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.

BÜ km 23,423 nicht technisch gesichert

BÜ km 24,610 nicht technisch gesichert

* **BÜ km 25,595 LzH-ÜS EBÜT 80** Jahnsdorf Hp. (Chemnitzer Straße)

Die Anlage ist als elektrische Halbschrankenanlage mit Lichtzeichenfolge „gelb-rot“ ausgeführt. Einschalterschleifen, gekennzeichnet durch das Signal So 15, befinden sich in km 24,839 und 26,351.

ÜS befinden sich in km 25,195 und 25,995 im Bremswegabstand. In km 25,627 befindet sich für die Fahrtrichtung Stollberg/Sachs ein ÜSW für am Bahnsteig haltende Züge.

In Fahrtrichtung Stollberg/Sachs haltende Züge müssen in km 26,386 die VETAG - Einrichtung / UT - Taste (km 26,363) bedienen, wenn die vsl. Haltezeit mehr als eine Minute beträgt. Vor der Weiterfahrt ist die VETAG - Einrichtung / Einschalttaste am Bahnsteigende in km 25,633 zu bedienen. Für beide Fahrtrichtungen ist eine Auto-HET- Einrichtung vorhanden.

BÜ km 25,695 nicht technisch gesichert

BÜ km 26,175 nicht technisch gesichert

BÜ km 26,551 nicht technisch gesichert

BÜ km 27,233 LzH/F ÜS EBÜT 80 Adorf (Erzgeb) Hp. (Hauptstraße)

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

Einschalterschleifen befinden sich in km 26,630 und 27,847. ÜS befinden sich in km 26,854 und 27,625 im Bremswegabstand.

In km 27,192 befindet sich für die Fahrtrichtung Altchemnitz ein ÜSW für am Bahnsteig haltende Züge.

In Fahrtrichtung Altchemnitz haltende Züge müssen in km 26,598 die VETAG - Einrichtung / UT - Taste (km 26,609) bedienen, wenn die Haltezeit vsl. länger als eine Minute beträgt. Vor der Weiterfahrt ist die VETAG - Einrichtung / Einschalttaste („DB 21“) am Bahnsteigende in km 27,192 zu bedienen.

Für beide Fahrtrichtungen ist eine Auto- HET- Einrichtung vorhanden.

BÜ km 27,634 nicht technisch gesichert

BÜ km 27,956 nicht technisch gesichert

* **BÜ km 28,515 LzH/F - Hp BÜP 93** im Bf. Neukirchen - Klaffenbach (Gutsweg);
 * **BÜ km 28,733 LzH/F - Hp EBÜT 80** im Bf. Neukirchen - Klaffenbach (Bahnhofstraße)

* Die beiden BÜ befinden sich im Bereich des Bf. Neukirchen - Klaffenbach.
 * Aufgrund ihrer räumlichen Nähe sind sie technisch miteinander verbunden.
 * Die Sicherung erfolgt mittels elektrischer Halbschrankenanlagen mit Straßensignalen, Lichtzeichenfolge „gelb-rot“.
 * Die Anlagen sind in die Fahrstraßenschaltung des Bf. integriert. Aus Richtung Stollberg/Sachs befindet sich ein Annäherungskontakt in km 27,190.
 * Die Überwachung erfolgt bei Fahrten aus Richtung Stollberg/Sachs durch das Signal 3 A in km 28,334.

Für Rangierfahrten befindet sich jeweils in Fahrtrichtung Altchemnitz rechts am BÜ ein Rangierschalter der Schlüsselform „DB 21“.

Bei Fahrten in Richtung Stollberg/Sachs (Ausfahrten) werden die Anlagen durch die Ausfahrtsignale 3 P1 und 3 P2 mittels Integration in die Fahrstraßenschaltung überwacht. In km 29,345 befindet sich ein Annäherungskontakt, welcher beide Anlagen mit je 15 Sekunden Verzögerung einschaltet (Haltezeit am Bahnsteig).

BÜ km 29,455 LzH/F Hp EBÜT 80 im Bf. Neukirchen - Klaffenbach
(Würschnitztal - / Klaffenbacher Hauptstraße)

BÜ km 29,571 nicht technisch gesichert

BÜ km 29,725 Lz-Hp/ÜS BÜP 93 Klaffenbach Hp. (Feldwegübergang, nur Straßensignale)

Diese beiden BÜ sind aufgrund ihrer räumlichen Nähe zueinander als technisch miteinander verbundene Anlagen ausgeführt.

Bei der Anlage in km 29,455 erfolgt die technische Sicherung mittels elektrisch angetriebener Halbschranken, kombiniert mit Straßen-Sig der Farbfolge „gelbrot“. Der BÜ in km 29,725 besitzt keine Schranke. Die Anlagen sind teilweise in die Fahrstraßenschaltung des Bahnhofs integriert (km 29,725 nur in Fahrtrichtung Altchemnitz, km 29,455 in beiden Richtungen). Aus Richtung Stollberg/Sachs befindet sich ein Annäherungskontakt in km 28,475. Dieser wirkt auf beide Anlagen. Die Überwachung erfolgt bei Ausfahrten in Richtung Altchemnitz durch die beiden Signale 3 N1 und 3 N2; bei Einfahrten aus Richtung Altchemnitz für BO km 29,453 durch das Signal 3 F in km 29,500.

Für die Lichtzeichenanlage in km 29,725 befindet sich aus Richtung Altchemnitz in km 30,300 ein ÜS, welches sich im Bremswegabstand vor dem BÜ befindet. Aus Richtung Altchemnitz befindet sich in km 30,523 eine Einschalterschleife für BÜ km 29,725.

Die Straßensignale 7 und 8 sind Vorlichtzeichenanlagen. Für BÜ km 29,455 befindet sich der Annäherungskontakt in km 29,883.

Eine HET („DB 21“) hierfür befindet sich in Fahrtrichtung Stollberg/Sachs rechts vor dem BÜ km 29,725.

Bei Zugfahrten in Richtung Altchemnitz ist zu beachten, dass der BÜ in km 29,725, wenn er nicht durch den Zug wieder in Grundstellung gebracht wurde, dieses erst dann durch den ZI möglich ist, wenn der Streckenabschnitt Neukirchen - Klaffenbach - Altchemnitz wieder in Grundstellung ist (durch Hp. - Anforderung liegt Sperre auf dem BÜ, bis die Zugfahrt in Altchemnitz beendet ist).

BÜ km 30,704 nicht technisch gesichert

BÜ km 30,804 nicht technisch gesichert

BÜ km 31,044 LzH/F - ÜS BÜP 93 Klaffenbacher Straße („Am Blauen Wunder“)

Die Anlage ist als elektrische Halbschrankenanlage mit Lichtzeichenfolge „gelb-rot“ ausgeführt. In km 29,360 und km 32,463 befinden sich Wirksamkeitsschleifen, welche den BÜ auf den Schließvorgang vorbereiten.

Einschalterschleifen für beide Fahrtrichtungen befinden sich, gekennzeichnet durch Signal So 15, jeweils in km 29,525 und 32,395. ÜS befinden sich in km 30,645 und km 31,640 im Bremswegabstand.

Im Bereich der Schaltstrecke befindet sich in Fahrtrichtung Chemnitz der Hp. Chemnitz Friedrichstraße in km 30,840 und in Fahrtrichtung Stollberg der Hp. Chemnitz - Harthau in km 31,445.

In Fahrtrichtung Chemnitz, km 30,880 (bahnlinks) und Fahrtrichtung Stollberg (Sachs), km 31,406, befindet sich je ein ÜSW.

- * Nachschaltsschleifen für den BÜ befinden sich in der jeweiligen Fahrtrichtung unmittelbar vor dem Hp. Chemnitz Friedrichstraße und Chemnitz - Harthau. Damit soll verhindert werden, dass durch den Halt der Züge am Bahnsteig eine Zeitüberschreitung zum Befahren des BÜ erfolgt und das ÜS erlischt. Auto- HET- Schleifen befinden sich jeweils unmittelbar vor dem BÜ.
- * **BÜ km 31,855 Lz Üs BÜP 93** Chemnitz - Harthau Hp. (Grundstückszufahrt)

Die Anlage ist als Lichtzeichenanlage mit Lichtzeichenfolge „gelb-rot“ ausgeführt. In km 29,525 und 32,800 befinden sich Wirksamkeitsschleifen, welche den BÜ auf den Sperrvorgang vorbereiten. Einschaltsschleifen für beide Fahrtrichtungen befinden sich, gekennzeichnet durch Signal So 15, jeweils in km 31,238 und km 32,463.
ÜS befinden sich in km 31,475 und 32,235 im Bremswegabstand.
Auto- HET- Schleifen befinden sich jeweils unmittelbar vor dem Übergang.
- * **BÜ km 32,464** nicht technisch gesichert
- * **BÜ km 5,175** nicht technisch gesichert (Kilometrierung nach Infrastruktur CVAG)

IV. Betriebsstellen

Die einzelnen Betriebsstellen sind in der Reihenfolge der Kilometrierung aufgeführt:

Bf. Stollberg/Sachs	Zugleitstelle	DSTO	km 16,602
Hp. Stollberg Schlachthofstraße (u)		DSTOS	km 17,269
Hp./Hst (mit AWANST) Niederdorf (Erzgeb.) (u) Zuglaufstelle		DNIE	km 19,032
Bf. Pfaffenhain (u)	Zuglaufmeldestelle	DPFH	km 23,120
Hp. Jahnsdorf (u)		DJD	km 25,660
Hp. Adorf (Erzgeb.) (u)		DADO	km 27,155
Bf. Neukirchen - Klaffenbach (u)	Zuglaufmeldestelle	DNK	km 28,810
Hp. Klaffenbach (u)		DNKK	km 29,540
Hp. Chemnitz-Friedrichstraße (u)		DC F	km 30,840
Hp. Chemnitz-Harthau (u)		DCHA	km 31,445
Hp. Chemnitz-Riemenschneiderstraße (u)		DCHAR	km 32,433
Abzw. Chemnitz-Altchemnitz (u)	Zuglaufmeldestelle	DCAC	km 32,860

(u) = unbesetzt

Die betriebliche Schnittstelle zwischen EBO und BO Strab (RIS/CVAG) befindet sich in Höhe Signal 4 G der Abzw Altchemnitz (für Gleis 1 und Gleis 2 der CVAG-Haltestelle Altchemnitz), gekennzeichnet jeweils durch das Signal "Anfang technische Zugsicherung" bzw. "Ende technische Zugsicherung" der BO Strab. Die oberbautechnische Schnittstelle CVAG/RIS ist die Spitze der Weiche 402. Die oberleitungsseitige Schnittstelle 600 / 750 V zwischen der CVAG / RIS befindet sich in km 32,850 - Mastnummer 48 mit dem Fahrleitungstrenner 361.

Stollberg (Sachs)

444 m ü. N.N.

km 0,355 Strecke StE
km 16,602 Strecke ZC

Bahnhof, Zugleitstelle

Betriebsdienstliche Abkürzung: DSTO

Telefon Zugleiter: (037296) 9279-0	GUW: 210	Bstg 1: 214
Fax Zugleiter: (037296) 9279153	ESTW: 213	Bstg 2: 215
Mobil Zugleiter: (0173) 3989 390		
Zugfunkkanal: VzF 95 Kanal O 12 / O 19		

Bahnsteiglängen:

Gleis 21 (Niederflur):	74 m
Gleis 22 (Niederflur):	37 m
Gleis 22 (Regelbahnsteig):	84 m (38 m bis Ne 5, 46 m Rest)
Gleis 24 - ohne Fahrleitung:	75 m

1. Allgemeines

Der Bf. Stollberg (Sachs) ist Ausgangsbahnhof der Strecke nach Chemnitz-Süd, hier hat auch die Strecke nach St. Egidien ihren Anfangspunkt.

Der Bahnhof ist mit einem ESTW der Baudis Bergmann Rösch Verkehrstechnik GmbH Braunschweig ausgerüstet, welches außer der Steuerung der mit 750 V Gleichstrom-Fahrleitung überspannten Strecke Stollberg/Sachs – Abzw. Altchemnitz auch der Steuerung des Bf. Stollberg/Sachs selbst dient.

Es trägt die Bezeichnung „B 1“.

Dort befinden sich zwei Fdl/ZI - Arbeitsplätze: ZI 1 und ZI 2.

Zuständigkeiten ZI 1:

- Bahnhofs – Fdl Bf. Stollberg/Sachs
- Bedienung ETSW (Bf. Stollberg/Sachs und Strecke ZC bis Abzw. Chemnitz Altchemnitz)

Zuständigkeiten ZI 2:

- Strecke StE (ausschließlich Bf. Stollberg/Sachs)
- Strecke Abzw. Altchemnitz – Chemnitz Süd

Für die Bedienung des Stellwerks gelten die Bestimmungen der SIG-VB-NE sowie die „Vorschriften für die Bedienung des elektronischen Stellwerks“ (ESTW), welche am Arbeitsplatz des ZI Stollberg/Sachs ausgelegt sind. (s. Anlage 1.)

Die Gleise 11, 12, 21 und 22 sind mit Oberleitung überspannt. Die Weiche 112, Weiche 123 und Weiche 124 sind in einer, die Weichen 101, 103, und 125 in beiden Richtungen mit Oberleitung überspannt.

Die Weichen 101, 103, 112, 114, 123, 124 und 125 sind mit elektrischen Weichenantrieben der Firma Siemens, Bauart S 700 K ausgerüstet und vom ESTW aus bedienbar, wobei die Weiche 114 auch als EOW ausgebildet ist. Die Weichen 16 und -17 des Bahnhofs sind handbedient.

Die Weiche 16 ist mittels Riegelhandschloss verschlossen, der Schlüssel wird elektromagnetisch in einer Schlüsselsperre, abhängig vom Stellwerk, festgehalten.

Die Weiche 17 ist frei beweglich.

2. Gleise

Gleis Nr	Nutzlänge in m	Verwendung	Bemerkungen
11	50	Abstellgleis	elektrifiziert
12	70	Umsetzgleis	elektrifiziert
21	185	Bahnsteiggleis Ri Chemnitz	elektrifiziert, Bahnsteighöhe nur 20 cm
22	175	Bahnsteiggleis Ri Chemnitz/St. Egidien	elektrifiziert, Bahnsteighöhe teilweise nur 20 cm
24	175	Bahnsteiggleis Ri Chemnitz/St. Egidien	nicht elektrifiziert
5	159	Betriebswerkstatt CVAG	nicht elektrifiziert, Anschlussbahn CVAG-siehe Anlage 13
5a	72	Abstellgleis RIS	nicht elektrifiziert
5b	44	Ausziehgleis CVAG	nicht elektrifiziert, Anschlussbahn CVAG-siehe Anlage 13
6	167	Abstellgleis CVAG	nicht elektrifiziert, Anschlussbahn CVAG-siehe Anlage 13

3. Signale

Sämtliche Signale des Bahnhofs sind Lichtsignale nach dem Ks- System. Sie werden vom ESTW gesteuert.

Es wird unterschieden nach Haupt-, Vor-, Sperr- und Rangierfahrtsignale Ra 11a / Ra 12. Ferner sind an den Ausfahrtsignalen 1 N2 und 1 N4 Richtungsanzeiger vorhanden.

Sig	Sig-begriffe	ZusatzSig	RangierSig Ra 12	Bemerkungen
Esig 1F	Hp 0, Ks 2	Zs 3 („4,6“) L, Zs 7, Zs 12		PZB 1000 / 2000 Hz
Vsig 1 Vf	Ks 1, Ks 2	Zs 3v („4,6“) L		PZB 1000 Hz
Vw 1 Vwf	Ks 1, Ks 2	Zs 3v („4,6“) L, Zusatzlicht		
Esig 1G	Hp 0, Ks 2	Zs 3 („5“) F, Zs 7		PZB 1000 / 2000 Hz
Vsig 1 Vg	Ks 1, Ks 2	Zs 3v („5“) F		PZB 1000 Hz
Vw 1 Vwg	Ks 1, Ks 2	Zs 3v („5“) F, Zusatzlicht		
Asig 1 N1	Hp 0, Ks 1	Zs 1, Zs 3 („6“) F	X	PZB 2000 Hz
Asig 1 N2	Hp 0, Ks 1	Zs 1, Zs 3 („6“) L, Zs 2 („Z, E“)	X	PZB 2000 Hz
Asig 1 N4	Hp 0, Ks 1	Zs 1, Zs 3 („5“) F, Zs 2 („Z, E“)	X	PZB 2000 Hz
Sperrs.121 Y	Hp 0		X	
Sperrs.122 Y	Hp 0		X	
Sperrs.124 Y	Hp 0		X	
Ra 131 Y			X	
Ra 132 Y			X	
Ra 111X			X	
Ra 112 X			X	

Die Signale Zs 3 und Zs 3v werden sowohl als Formsignale („F“) als auch als Lichtsignale („L“) verwendet.

Die Sperrsignale 121 Y, 122 Y und 124 Y dienen als Zielsignale/ Fahrtbegrenzung der Einfahrten aus Richtung St. Egidien und Chemnitz.

Die Strecke nach St. Egidien ist nicht mit Streckenblock ausgerüstet. Eine Annäherungsschleife für Einfahrten aus Richtung St. Egidien befindet sich in km 2,370.

Die Strecke nach Abzw. Altchemnitz ist mit elektronischem Streckenblock ausgerüstet.

4. Zugfahrstraßen

Die Weichen der Zugfahrstraßen des Bf. sind signalabhängig zu den Hauptsignalen (siehe Teil A zu § 15 (6)). Ferner sind Rangierfahrstraßen vorhanden.

Zur Schrankenanlage BÜ km 16,715 besteht Bedienungsfolgezang für alle Fahrten.

Gleis	Von	Nach	Fahrstraße		Sig-Begriff	Bemerkungen
			Start	Ziel		
21	DPFH	Gl. 21	1 F	121 Y	Sig 1F: Ks 2 Sig 1Vf: Ks 1 (grün blink) Sig 1Vwf: Ks 1 (grün blink)	Zs 3 („6“) L Zs 3v („6“) L Zs 3v („6“) L, Zusatzlicht
21	GI 21	DPFH	1 N1	GI 101	Ks 1 Zs 3 („6“) F	
22	DPFH	Gl. 22	1 F	122 Y	Sig 1F: Ks 2 Sig 1Vf: Ks 1 (grün blink) Sig 1Vwf: Ks 1 (grün blink)	Zs 3 („4“) L Zs 3v („4“) L Zs 3v („4“) L, Zusatzlicht
22	GI. 22	DPFH	1 N2	GI 101	Ks 1 Zs 3 („6“) L Zs 2 („Z“)	
22	DOE	Gl. 22	1 G	122 Y	Sig 1G: Ks 2 Sig 1Vg: Ks 1 (grün blink) Sig 1Vwg: Ks 1 (grün blink)	Zs 3 („5“) F Zs 3v („5“) F Zs 3v („5“) F, Zusatzlicht
22	GI. 22	DOE	1 N2	GI 102	Ks 1 Zs 3 („6“) L Zs 2 („E“)	
24	DPFH	Gl. 24	1 F	124 Y	Sig 1F: Ks 2 Sig IVf: Ks 1 (grün blink) Sig 1Vwf: Ks 1 (grün blink)	Zs 3 („4“) L Zs 3v („4“) L Zs 3v („4“) L, Zusatzlicht, Schlüssel W 16 in der Ssp
24	GI. 24	DPFH	1 N4	GI 101	Ks 1 Zs 3 („5“) F Zs 2 („Z“)	Schlüssel W 16 in der Ssp
24	DOE	Gl. 24	1 G	124 Y	Sig 1G: Ks 2 Sig 1Vg: Ks 1 (grün blink) Sig 1Vwg: Ks 1 (grün blink)	Zs 3 („5“) F Zs 3v („5“) F Zs 3v („5“) F, Zusatzlicht, Schlüssel W 16 in der Ssp
24	GI. 24	DOE	1 N4	GI 102	Ks 1 Zs 3 („5“) F Zs 2 („E“)	Schlüssel W 16 in der Ssp

Die Signale Zs 3 und Zs 3v werden sowohl als Formsignale („F“) als auch als Lichtsignale („L“) verwendet.

Bei allen Fahrten ohne Signalbedienung ist (wenn möglich) die Schrankenanlage BÜ km 16,7 zu schließen und gemäß FV-NE §17 (12) zu verfahren.

5. Fahrweg- und Zugschlussprüfung

Fahrweg- und Zugschlussprüfung obliegt dem ZI 1. Für die nicht einsehbaren Gleisbereiche bzw. bei technisch nicht möglicher Fahrweg- und Zugschlussprüfung gelten die Regelungen für indirekte Fahrwegprüfung: siehe "Allgemeiner Teil"- zu FV-NE § 14 (4).

Fahrwegprüfbezirke

Der Bf. Stollberg/Sachs besteht aus einem Fahrwegprüfbezirk.

Dieser erstreckt sich von den Rangierhalttafeln (Signal Ra 10) in km 0,728 / 16,975 bis zum Ende des Bahnhofs in km 16,155. Fahrwegprüfer ist der ZI 1. Von km 16,570 bis km 16,155 befindet sich ein ständig nicht einsehbarer Gleisabschnitt.

Bei ordnungsgemäßigem Wirken der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage wird ein besetztes Gleis technisch mittels Rotausleuchtung auf den Monitoren des ESTW angezeigt.

Für den Fall des nicht ordnungsgemäßen Wirkens der Gleisfreimeldeanlage wird Folgendes festgelegt:

Der Fahrweg darf als frei betrachtet werden, wenn:

- bei ausfahrenden Zügen die Zugschlussmeldung der nächsten Zuglaufmeldestelle vorliegt oder der Tf / Zf eine Verlassensmeldung abgegeben hat,
- ein einfahrender Zug mit Zugschluss die Zugschlussstelle passiert hat,
- der Fahrweg von einer Rangierfahrt vollständig geräumt ist und der Tf / Rbgl dies gemeldet hat

Verzeichnis der Signal- und Fahrstraßenzugschlussstellen Bf. Stollberg (Sachs)

	Richtung DNOE	Richtung DPFH
Grenzen	Esig 1G km 0,992 St-E	Esig 1 F km 17,239 Z-C
Ra 10	km 0,728 St-E	km 16,975 Z-C
Zugschlussstellen		
Gleis 21		Asig1 N1
Gleis 22	Asig1 N2	Asig1 N2
Gleis 24	Asig1 N4	Asig1 N4

Gleis	von	nach	Fahrstraße Start	Ziel	Sig auf „Halt“ stellen und Fahrstraße auflösen, wenn Zug mit Schluss vorbei ist an:
21	DSTO	DPFH	1 N1	GI 101	Ra10 km 0,728 StE / km 16,975 ZC
22	DSTO	DPFH	1 N2	GI 101	
22	DSTO	DOE	1 N2	GI 102	
24	DSTO	DPFH	1 N4	GI 101	
24	DSTO	DOE	1 N4	GI 102	
21	DPFH	DSTO	1 F	121Y	Sig 1 N1
22	DPFH	DSTO	1 F	122Y	Sig 1 N2
22	DOE	DSTO 1G		122Y	Sig 1 N2
24	DPFH	DSTO 1F		124Y	Sig 1 N4
24	DOE	DSTO 1G		124Y	Sig 1 N4

6. Durchführen von Kreuzungen und Überholungen, Beginnen und Enden von Zügen

- * Der Bf. Stollberg/Sachs ist als Kopfbahnhof ausgelegt und mit einem Haus- und Inselbahnsteig ausgestattet. Diese Bst sind am westlichen Ende durch einen Personentunnel verbunden.
Am östlichen Bahnsteig befindet sich ein mit einer Anrufschanke gesicherter Behindertenübergang.
Für die Abwicklung des Zugverkehrs stehen drei Hauptgleise zur Verfügung (21, 22 und 24).
- * Die Gleise 21 und 22 sind mit elektrischer Oberleitung überspannt, diese sind in beiden Richtungen rangier- und zugfahrstraßenmäßig nutzbar und für ankommende / abfahrende Züge von / nach Richtung Chemnitz vorgesehen.
- * Das nicht elektrifizierte Gleis 24 ist für ankommende und abfahrende Züge aus / in Richtung St. Egidien bzw. Züge in V-Traktion von/nach Chemnitz vorgesehen. Ein signal-/fahrstraßenmäßiges Befahren des Gleises 22 aus Richtung St. Egidien ist ebenfalls möglich.
- * Die ankommenden Fahrten enden jeweils an den H- Tafeln, Signal Ne 5 (gewöhnlicher Halteplatz).
- * Für Gleis 22 ist, bedingt durch unterschiedliche Bahnsteighöhen, der Halt der Variobahnen an der H- Tafel („Halt für Variobahn“) am hinteren Teil des Bahnsteiges vorgeschrieben, während Regelfahrzeuge nach EBO einschl. „Citylink“ an der H- Tafel am vorderen Bahnsteigteil halten müssen.
- * Das Signal Ne 5 mit dem Zusatz „Halt für Variobahnen“ steht in km 16,602 zwischen Gleis 21 und Gleis 22, ist mit zwei Signalen So 20 (Zuordnungstafel links und rechts) verbunden und gilt somit für beide Gleise.

- * Hinsichtlich der zu befahrenden Fahrwege sowohl für Zug- als auch Rangierfahrten mit „Citylink“ sind - sofern nicht anderweitig vorgegeben (Fahrplan usw.) - vor deren Zulassung nachweislich Vereinbarungen zwischen Tf und Zugleiter zu treffen.

Der ZI erteilt die Zustimmung zur Abfahrt durch rechtzeitiges auf „Fahrt“ - stellen der Ausfahrtsignale, wenn Fertigmeldung und, wenn erforderlich, Fahrerlaubnis an den Tf vorliegen. Die Fertigmeldung darf frühestens fünf Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit erfolgen. Die Tf fahren nach Vorliegen aller erforderlichen Voraussetzungen eigenverantwortlich ab.

Bei Verspätungen und Unregelmäßigkeiten verständigt der ZI das Zugpersonal. Zum Stellen der Weichen im Störfall sowie Notfahrstraße bei Totalausfall des ESTW ist die Anlage 1 Anhang 1 zu beachten. Die Stellung der EOW 114 wird durch weiße Lichtpunkte entsprechend dem Weichensignal gemäß Signalebuch durch Weichenlage- und Ordnungsmelder angezeigt. Sind beide erloschen oder es blinkt ein Lichtpunkt ist ein Überfahren der W ohne Sicherung verboten.

7. Freizuhaltende Durchrutschwege bei der Einfahrt im Bahnhof endender Züge

von Sig	bis	Länge (m)	maßgebender Schutzpunkt
121Y	Sig. Rs 111 X	207	Sig. Rs 111 X
122Y	Sig. Rs 112 X	216	Sig. Rs 112 X
124Y	Sig. Rs 112 X	216	Sig. Rs 112 X

Die Weichen 101, - 103 und - 112 sind Verzichtweichen, da sie bei Einfahrten nicht festgelegt werden.

8. Eingeben von Sperren bei gesperrten oder besetzten Einfahrgleisen

Wenn die Anlagen des ESTW ordnungsgemäß arbeiten, erfolgt auf allen Hauptgleisen eine automatische Besetztmeldung, die eine Einfahrt in ein belegtes Gleis technisch ausschließt.
Ist die automatische Gleisfreimeldung gestört ist die Zuglenkung auszuschalten und die entsprechenden Sig zu sperren.

9. Bahnübergänge im Bahnhofsbereich

Im Bereich des Bahnhofs befinden sich folgende BÜ:

BÜ in km	Sicherung	Bemerkungen
<u>16.617 ZC</u>	<u>Fußweganrufschränke</u>	<u>Behindertenübergang, Grundstellung geschlossen, nicht Hp-abhängig, nicht technisch überwacht</u>
<u>16.715 ZC</u>	<u>Vollschranke (B 180)</u>	<u>Bedienfolgezwang, Hp-abhängig</u>
<u>17.195 ZC</u>	<u>Halbschranke (Schlachthofstraße)</u>	<u>bei Einfahrten Hp-abhängig, bei Ausfahrten Bedienfolgezwang</u>

Innerhalb des Bahnhofs Stollberg (Sachs) wird für die BÜ in km 16,715 ZC / km 0,459 StE und km 17,195 ZC / km 0,939 StE die Kilometrierung der Strecke 1a verwendet.

Da die **Anrufschanke des Behindertenüberganges** nicht signalabhängig ist gilt Folgendes:

Die Anrufschanke darf nur geöffnet werden, wenn keine Zug- und Rangierfahrten auf den Gleisen 21 und 22 zugelassen sind. Der ZI hat vor dem Zulassen einer Zug- oder Rangierfahrt augenscheinlich festzustellen, dass sich auf dem Überweg keine Reisenden mehr befinden und die Anrufschanke geschlossen ist.

10. Rangierdienst

Weichenwärter im Sinne der FV-NE ist der ZI 1.

Rangieren über die Rangierhalttafeln Ra 10 hinaus wird mit „Befehl 14.1“ nach FV-NE gestattet. Es sind Rangierfahrstraßen gem. folgender Übersicht vorhanden:

Lfd.Nr.	Rangierfahrstraße		
	Start	Ziel	Ausschluss mit Gegenrangierfahrstraßen in das gleiche Zielgleis
1	121Y	GI 11	
2	121Y	GI 12	
3	122Y	GI 12	
4	124Y	GI 12	
5	111X	1 N1	X
6	112X	1 N1	X
7	112X	1 N2	X
8	112X	1 N4	X
9	1 N1	GI 21.2 (Ra 10)	
10	1 N2	GI 21.2	
11	1 N2	GI 22.2	
12	1 N4	GI 21.2	
13	1 N4	GI 22.2	
14	131Y	121Y	X
15	131Y	122Y	X
16	131Y	124Y	X
17	132Y	122Y	X
18	132Y	124Y	X

Signale

- * Beim Rangieren ist jeweils bis hinter das Ausfahrtsignal, Sperrsignal oder
- * Weichensignal zu fahren und das Aufleuchten des Signals „Ra 12“
- * abzuwarten.
- * Bei einer Rangierfahrt von der Anschlussbahn Betriebswerkstatt CVAG
- * nach Gleis 24 und in der Gegenrichtung ist vor der Nahbedienungs freigabe
- * (Ssp 16) vom ZI die EOW-Weiche 114 aus der Grundstellung nach rechts
- * zu stellen.
- * Ist die Schlüsselsperre freigegeben, ist ein Umstellen der Weiche durch
- * den ZI nicht mehr möglich. Das Umstellen der EOW-Weiche 114 ist dann
- * nur noch über den Schlagtaster möglich, welcher sich an der Spitze der
- * Weiche befindet.
- * Ist die Rangierfahrt beendet ist die ortsbediente Weiche 16 wieder in
- * Grundstellung zu verschließen und der Schlüssel in der Schlüsselsperre 16
- * festzulegen.

Bahnübergänge

- * Siehe unter „Bahnübergänge im Bahnhofsbereich“ (siehe Seite 16 Pkt.9)

Besondere Vorsicht beim Rangieren

- * Im Bereich der Gleise 5, 5a und 6 wird Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben.
- * Die Maßgebende Neigung im Bf beträgt für alle Gleise 1,4 ‰.
- * Zum Festlegen von Fahrzeugen ist die Tabelle in Anlage 4 der SbV zu beachten.

11. Bedienen der Oberleitungsschalter

- * Die Bedienung der ferngesteuerten, elektromotorisch angetriebenen
- * Oberleitungsschalter für die Einspeisung der Fahrdratspannung des Bf.
- * Stollberg/Sachs erfolgt im Regelfall über einen rechnergestützten Arbeitsplatz in der
- * Leitstelle der CVAG in Chemnitz, bzw. deren schaltberechtigten Fachkräften des
- * Fachbereichs CVAG Bahnstromanlagen.
- * Des Weiteren erfolgt das Bedienen der Oberleitungsschalter durch die Fachkraft der
- * RIS.
- * Das Bedienen der Oberleitungsschalter durch den ZI Stollberg/Sachs erfolgt
- * ausschließlich im Gefahrfall, wie z.B. Schäden, Störungen, Unregelmäßigkeiten und
- * gefährliche Ereignisse an den Oberleitungs- und Schaltanlagen.
- * Bei Versagen der Fernsteuerung kurbelt ein Betriebsbediensteter im Auftrag des ZI die
- * betreffenden Schalterantriebe (siehe hierzu Bedienungsanweisung der Oberleitungs-
- * schalter - BaFI- Anlage 8).
- * Das GUV Stollberg/Sachs speist über die Speisepunkte Sp 111 und
- * Sp 112 eine Gleichspannung von 750 Volt ein.
- * In Grundstellung sind die Schalter geschlossen (siehe hierzu Anlage 8).

Stollberg Schlachthofstraße

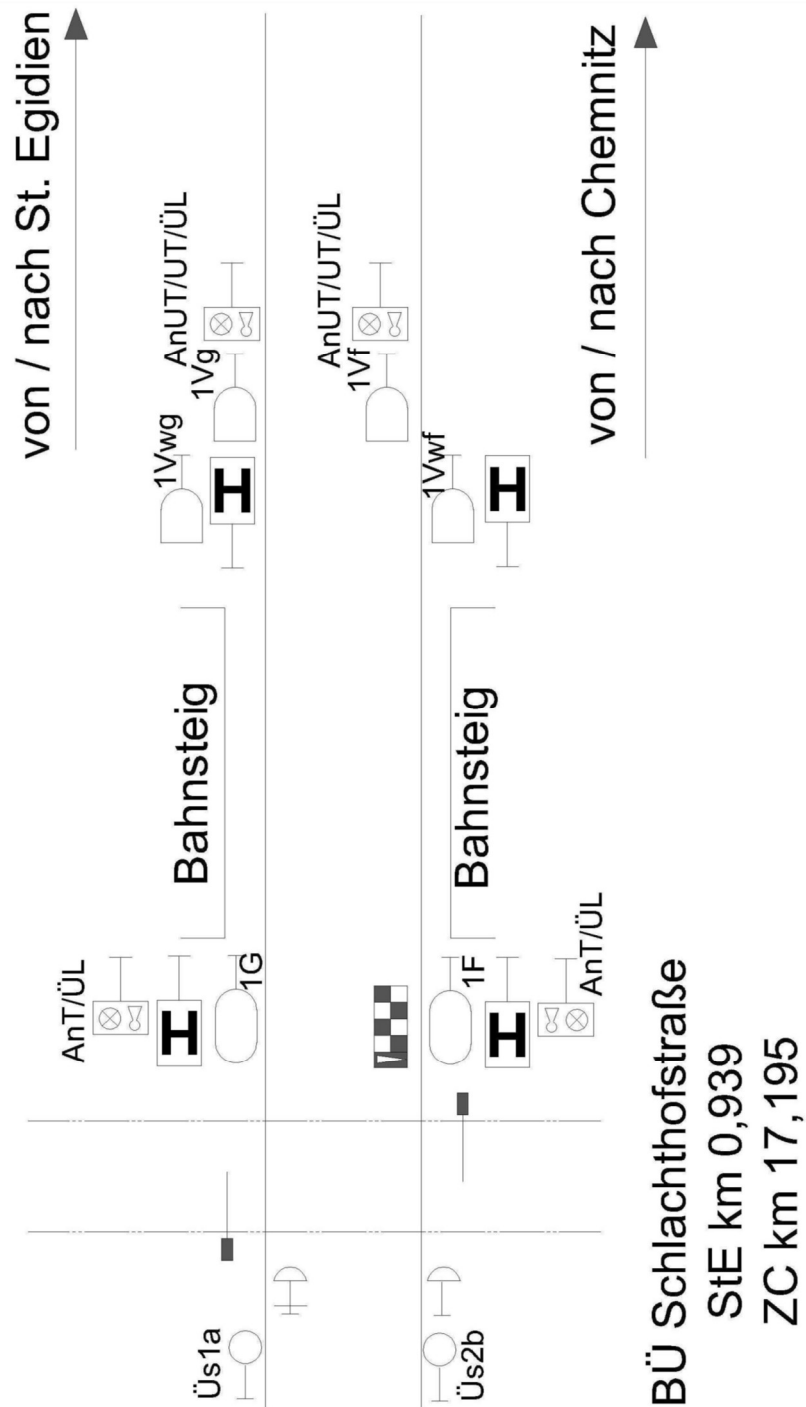
440 m ü. N.N.

km 17,269 ZC
km 1,024 StE

Haltepunkt

Ruf Sig. 1 F: 216 (u)

Betriebsdienstliche Abkürzung: DSTOS



Die Bahnsteignutzlänge des Hp. beträgt am Gleis ZC 60 m, am Gleis StE 80 m. Am Chemnitzer Bahnsteigende Richtung Stollberg/Sachs befindet sich an einer Rufsäule eine direkte Fernsprechverbindung zum ZI Stollberg/Sachs.

Niederdorf (Erzgeb.)

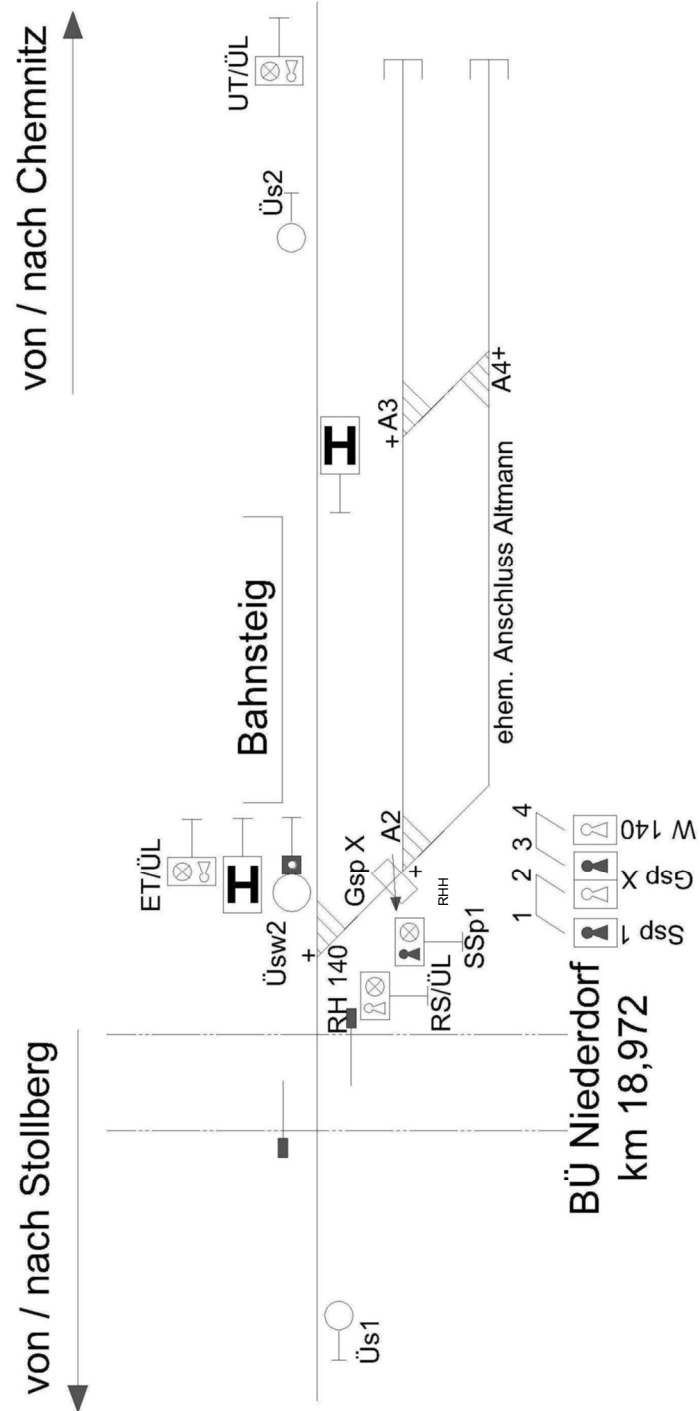
402 m ü. N.N.

km 19,032

Haltestelle (mit AWANST)

Ruf: GUW: 220 (u)

Betriebsdienstliche Abkürzung: DNIE



Die Bahnsteignutzlänge des Hp beträgt 60 m.

1. Allgemeines

In km 18,980 zweigt bahnrechts der Anschluss der freien Strecke als (AWANST - ehemals „Altmann GmbH“) ab.

Die Anschlussweiche 140 ist ortsbedient und mittels Riegelhandschloss von der Gleissperre X schlüsselabhängig.

Der Gebrauchsschlüssel zu dieser Gleissperre befindet sich in einer Schlüsselsperre an einer Säule in Höhe der Gleissperre und wird elektromagnetisch über das ESTW unter Verschluss gehalten.

Die Gleissperre liegt vor der Weiche A 2 und ist linksauswerfend.

Solange der Gebrauchsschlüssel zur Gleissperre sich nicht in der Schlüsselsperre befindet, sind keine Zugfahrten auf dem Streckengleis zwischen Stollberg/Sachs und Pfaffenhain möglich, die Ausfahrtsignale des Bahnhofs sind gesperrt.

Der Ersatzschlüssel für die Anschlussbahn wird beim ZI am Schlüsselbrett unter Siegel verwahrt.

Wird mit Ersatzschlüssel gefahren, gilt die Signalabhängigkeit zwischen Stollberg / Sachs und Pfaffenhain als aufgehoben. Die Züge sind dann durch Befehl 12, Grund 35, zur Fahrt mit 40 km/h zu beauftragen (FV-NE § 15 (4)).

Der Anschluss liegt im Bereich der Weiche 140 in einer größten Neigung von 13,4 ‰, im Übrigen in einer Neigung von 1,5 ‰ bis Gleisabschluss.

Der Anschluss besitzt keine eigene Betriebsführung (Bedienungsanweisung s. Anlage 11).

Nutzlänge Gl A 1 = 303 m; Nutzlänge Gl A 2 = 303 m.

Alle Weichen und die Gleissperren sind ortsbedient.

2. Bedienen der Oberleitungsschalter

Die Bedienung der ferngesteuerten, elektromotorisch angetriebenen Oberleitungsschalter für die Einspeisung der Fahrdrathspannung des Hp.

Niederdorf erfolgt im Regelfall über einen rechnergestützten Arbeitsplatz in der Leitstelle der CVAG in Chemnitz bzw. deren schaltberechtigten Fachkräften des Fachbereichs CVAG Bahnstromanlagen.

Des Weiteren erfolgt das Bedienen der Oberleitungsschalter durch die Fachkraft der RIS.

Das Bedienen der Oberleitungsschalter durch den ZI Stollberg/Sachs erfolgt ausschließlich im Gefahrfall wie z.B. Schäden, Störungen, Unregelmäßigkeiten und gefährliche Ereignisse.

Bei Versagen der Fernsteuerung kurbelt ein Betriebsbediensteter im Auftrag des ZI die betreffenden Schalterantriebe (siehe hierzu Bedienungsanweisung der Oberleitungsschalter (BaFI) Anlage 8).

Das GUV Niederdorf speist über die Speisepunkte Sp 121 und Sp 122 eine Gleichspannung von 750 Volt ein.

In Grundstellung sind die Schalter geschlossen (siehe hierzu Anlage 8).

Pfaffenhain

360 m ü. N.N.

km 23,120

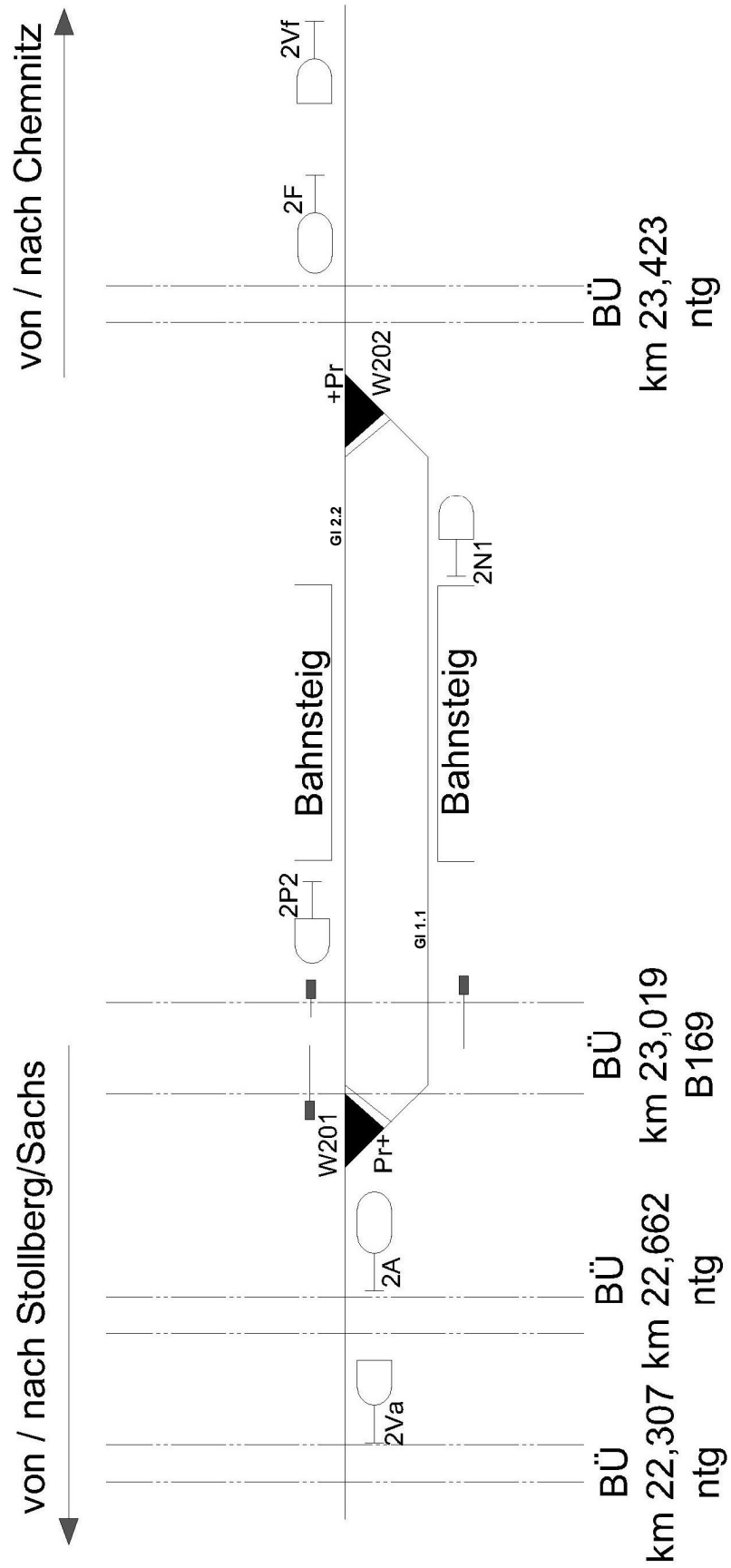
Bahnhof, Zuglaufmeldestelle

Ruf: GUW: 230 (u)

Ruf: ESTW: 233 (u)

Ruf: Bahnsteig: 234 (u)

Betriebsdienstliche Abkürzung: DPFH



1. Allgemeines

Die im Bf. vorhandenen Weichen 201 und - 202 sind elektrisch fernstellbar.
 Weiche 202 ist zusätzlich mit einer beweglichen Herzstückspitze ausgerüstet.
 Die Bahnhofsgrenze bilden die Einfahrsignale 2 A und 2 F mit den zugehörigen Vorsignalen 2 Va und 2 Vf.
 Der Bf. wird vom ESTW -Bedienplatz Stollberg/Sachs ferngesteuert, der Bf. ist unbesetzt.
 Die Gleisbelegung wird dem ZI in Stollberg/Sachs über ESTW - Monitor angezeigt.
 Am westlichen Bahnhofskopf kreuzt in km 23,019 die Staatsstraße S 258 – Stollberger Straße - die beiden Bahnhofsgleise 1.1 und 2.2, gesichert durch eine EBÜT 80 Halbschrankenanlage.
 Die stärkste Neigung im Bf. beträgt zwischen den Weichen 201 und 202 max. 5 ‰.

1. Bahnhofsgrenzen

	Ri DSTO	Ri DNK
Grenzen	ESig 2 A km 22,774	ESig 2 F km 23,537
Einfahrweiche	W 201 km 22,925	W 202 km 23,368
Zugschlussstellen		
Gleis 1.1	Höhe Sig 2 P2 km 23,081	./.
Gleis 2.2	./.	Höhe Sig 2 N1 km 23,129

3. Gleise

Gleis	Nutz- länge	verfügbare Gleislänge	Verwendung	Bemerkungen
2.2	80 m	365 m (nur für Güterzüge)	Bahnsteiggleis, Hauptgleis	Kreuzungsgleis, elektrifiziert
1.1	260 m	260 m (nur für Güterzüge)	Bahnsteiggleis, Hauptgleis	Kreuzungsgleis, elektrifiziert

4. Durchführen von Kreuzungen und Überholungen, Beginnen und Enden von Zügen

Der Bf. Pfaffenhain ist Kreuzungsbahnhof für Zugfahrten auf der Strecke Stollberg/Sachs - Chemnitz – Abzw. Altchemnitz; auf den beiden Bahnhofsgleisen gibt es Einfahr- und Ausfahrzugstraßen, jedoch nur in das bzw. aus dem jeweils rechten Gleis (Ausnahmen regelt der EBL mittels betrieblicher Anweisung).
 Es darf in beide Gleise gleichzeitig ein- und aus beiden Gleisen gleichzeitig ausgefahren werden.
 Die richtige Endlage der Weichen überprüfen Zungenprüfer im Antrieb und der Stellrechner im ESTW, d.h. sie sind signalabhängig.
 Die Weichenherzstückspitze Weiche 202 verfügt über einen gesonderten Antrieb, welcher beim örtlichen Umstellen und Sichern der Weiche mit umzukurbeln ist.
 Zum Stellen der Weiche im Störfall sowie beim Herstellen einer Notfahrstraße bei Totalausfall des ESTW ist Anlage 1 Anhang 1 zu beachten.
 Die Stellung der Weiche wird durch weiße Lichtpunkte entsprechend den Weichensignalen nach Ril 301 durch Weichenlage- und Ordnungsmelder angezeigt.
 Sind die Lichtpunkte erloschen oder blinken ist ein Befahren der Weiche(n) ohne Sicherung verboten.

Einfahrten in das Gleis der Gegenrichtung - ohne Fahrstraße - sind nur im Störfall (ausschließlich Störungen an der Infrastruktur) und nur mit schriftlichem Befehl 14 (Wortlaut: „Sie müssen in Höhe des Ausfahrtsignal 2P2 bzw. 2N1 anhalten.“) zulässig.

Der Einfahrweg nach Gleis 1.1 endet in diesem Fall in Höhe des Ausfahrtsignals 2 P2 in km 23,082 am Bahnsteig 1; der Einfahrweg nach Gleis 2.2 in Höhe des Ausfahrtsignals 2 N1 in km 23,129 am Ende des Bahnsteiges 2. Dazu stellt der ZI Stollberg/Sachs die jeweiligen Weiche elektrisch um und sichert diese gegen unbeabsichtigtes Umstellen.

5. Fahrweg- und Zugschlussprüfung

Die Fahrweg- und Zugschlussprüfung erfolgt im Regelfall durch technische Einrichtungen (Achszählkreise).

Beim Versagen dieser Einrichtungen gelten folgende Regelungen:

Der ZI Stollberg (Sachs) führt für den Bf. Pfaffenhain indirekte Fahrwegprüfung nach FV-NE § 14 (3,4) ein, d.h., der Fahrweg darf als frei betrachtet werden, wenn:

- bei ausfahrenden Zügen die Rückblockung bzw. Zugschlussmeldung der nächsten Zuglaufmeldestelle vorliegt oder der Tf eine Verlassensmeldung abgegeben hat,
- ein einfahrender Zug mit Zugschluss die Zugschlussstelle passiert hat,
- der Fahrweg von einer Rangierfahrt vollständig geräumt ist und dies der Tf / Rbgl oder Zf dem ZI gemeldet hat.

6. Signale

Sämtliche Sig des Bf. sind Lichtsignale nach dem Ks - System.

Sie werden vom ESTW Stollberg/Sachs aus gesteuert. Es sind Hauptsignale und Vorsignale vorhanden.

Das Stellen der Hauptsignale/Vorsignale erfolgt durch den fahrenden Zug bei Annäherung, wenn der vorgelegene Streckenabschnitt frei ist (Selbststellbetrieb) oder durch Freigabe durch den ZI Stollberg/Sachs. Es ist ein elektronischer Streckenblock vorhanden.

Unbeabsichtigte Gegenfahrten sind technisch ausgeschlossen.

Sig	Sigbegriffe	ZusatzSige	RangierSig	Bemerkungen
ESig 2 A	Hp 0, Ks 1 Ks 2	Zs 12, Zs 3 („4“) F, Zs 3v („5“) F		PZB 1000/2000 Hz
VSig 2 Va	Ks 1, Ks 2	Zs 3v („4“) F		PZB 1000 Hz
ESig 2 F	Hp 0, Ks 1, Ks 2	Zs 12, Zs 3 („5“) F, Zs 3v („5“) F		PZB 1000/2000 Hz
VSig 2 Vf	Ks 1, Ks 2	Zs 3v („5“) F		PZB 1000 Hz
ASig 2 N1	Hp 0, Ks 1	Zs 3 („5“) F, Zs 12		PZB 2000 Hz
ASig 2 P2	Hp 0, Ks 1	Zs 12, Zs 3 (5“) F		PZB 2000 Hz

F: das Signal Zs 3 und Zs 3v wird als am Signalmast angebrachtes Formsignal verwendet

7. Zugfahrstraßen

Die Weichen der Zugfahrstraßen des Bf. sind signalabhängig zu den Hauptsignalen. Rangierfahrstraßen sind nicht vorhanden.

Die BÜSA im Bf. in km 23,019 ist in die Fahrstraßenschaltung integriert, d.h. ein Hauptsignal bekommt erst nach dem vollständigen Schließen der Schranke einen Fahrtbegriff.

Wenn Zugfahrten ohne Hauptsignalbedienung stattfinden, ist das Schließen der Schranke vom ZI Stollberg (Sachs) durchzuführen und zu überwachen.

Durchfahrten sind zugelassen.

Gleis	von	nach	Fahrstraße Start Ziel		Sigbegriff	Bemerkungen
2.2	DNK	DPFH	2 F	2 P2	Sig 2 F: Ks 2, Sig 2 Vf: Ks 1 (grün blink), Sig 2 P2: Hp 0	Zs 3 („5“) F, Zs 3v („5“) F
2.2	DPFH	DSTO	2 P2	1 F (DSTO)	Sig 2 P2: Ks 1	Zs 3 („5“) F
1.1	DSTO	DPFH	2A	2 N1	Sig 2 A: Ks 2, Sig 2 Va: Ks 1 (grün blink) Sig 2 N1: Hp 0	Zs 3 („4“) F, Zs 3v („4“) F
1.1	DPFH	DNK	2N1	3 A (DNK)	Sig 2 N1: Ks 1	Zs 3 („5“) F

F: Das Signal Zs 3 und Zs 3v wird als am Signalmast angebrachtes Formsinal verwendet.

8. Freizuhaltende Durchrutschwege bei der Einfahrt im Bahnhof haltender Züge

von Sig	bis	Länge (m)	maßgebender Schutzpunkt
2 N1	Az W 202 / 1.2	293	So 12 W 202 90 m
2 P2	Az W 201 / 2.1	181	BÜ-Tafel km 23,032 49 m

9. Eingabe von Sperren bei gesperrten oder besetzten Einfahrgleisen

Wenn die Anlagen des ESTW ordnungsgemäß arbeiten, erfolgt auf beiden Bahnhofsgleisen eine automatische Besetztmeldung mittels Achszählkreise, die eine Einfahrt in ein belegtes Gleis technisch ausschließt.

Ist die automatische Gleisfreimeldung gestört, ist die Zuglenkung auszuschalten und die entsprechenden Signale zu sperren.

10. Bahnübergänge im Bahnhofsbereich

Im Bereich des Bf. befinden sich folgende BÜ:

BÜ km	Sicherung	Bemerkungen
23,019	Halbschrankenanlage	Hp - abhängig; Besonderheiten s. Teil B III
23,423	nicht technisch gesichert	Feldweg

11. Rangierdienst

Zustimmung zum Rangieren

Auf dem Bf. Pfaffenhain ist Rangieren nur in außergewöhnlichen Fällen, wie z. B. bei Betriebsstörungen und betrieblichen Anweisungen zugelassen. Der Bf. Pfaffenhain besitzt keine Ra 10, der maßgebende Gefahrpunkt ist jeweils die Einfahrweiche.

Das Rangieren im Bf. ist nur mit Zustimmung des ZI Stollberg (Sachs) gestattet.

Während Zugfahrten stattfinden, besteht grundsätzliches Rangierverbot.

Der für das Rangieren Verantwortliche (Tf / Rbgl / Zf) meldet sich bzgl. des Einholens der Rangiererlaubnis beim ZI. Die voraussichtliche Dauer des Rangierens ist anzugeben.

Muss über die Einfahrweichen hinaus rangiert werden stimmt der ZI Stollberg (Sachs) dem Rangieren mittels Befehl 14.1 zu.

* Der Bf. und die jeweils angrenzende freie Strecke sind zu sperren bevor rangiert wird. Das Beenden des Rangierens und die vollständige Räumung des Streckengleises sind dem ZI Stollberg/Sachs zu melden. Bei Störungen oder Ausfall der automatischen Gleisfreimeldeanlage ist Folgendes zu beachten:

* Von Fahrzeugen besetzte Gleise sind dem ZI Stollberg/Sachs anzugeben. Dieser trägt die besetzten Gleise im Übergabebuch ein.
* Beginn und Ende des Rangierens sind im Meldebuch einzutragen.

* Wurde über die Einfahrweichen hinaus rangiert ist beim Fahrtrichtungswechsel die fernmündliche Zustimmung des ZI Stollberg/Sachs zur Rückfahrt in den Bf. einzuholen.

Rangierfahrstraßen sind nicht vorhanden.

Besondere Vorsicht beim Rangieren

Im Bereich des Bahnhofes befinden sich folgende Gleisbereiche in einer größeren Neigung als 2,5 ‰:

Ein-/ Ausfahrgleis aus / in Ri Stollberg/Sachs
von km 22,774 (ESig 2A) — km 23,048 13,8 ‰

Ein-/ Ausfahrgleis aus/in Ri Neukirchen — Klaffenbach
von 23,307 — km 23,537 (ESig 2F) 12,0 ‰

Das Abstellen von Fahrzeugen ist - auch nur kurzzeitig - in diesen Bereichen nicht gestattet.

* Maßgebende Neigung im übrigen Bereich des Bf. für die Gleise 1.1 u. 2.2: 2 ‰.
Zum Festlegen von Fahrzeugen ist die Tabelle in Anlage 4 der SbV zu beachten.

12. Bedienung der Oberleitungsschalter

Die Bedienung der ferngesteuerten, elektromotorisch angetriebenen Oberleitungsschalter für die Einspeisung der Fahrdrabtspannung des Bf Pfaffenhain erfolgt im Regelfall über einen rechnergestützten Arbeitsplatz in der Leitstelle der CVAG in Chemnitz, bzw. deren schaltberechtigten Fachkräften des Fachbereichs CVAG Bahnstromanlagen. Des Weiteren erfolgt das Bedienen der Oberleitungsschalter durch die Fachkraft der RIS.

Das Bedienen der Oberleitungsschalter durch den ZI Stollberg/Sachs erfolgt ausschließlich im Gefahrfall wie z.B. Schäden, Störungen, Unregelmäßigkeiten und gefährlichen Ereignissen.

Bei Versagen der Fernsteuerung kurbelt ein Betriebsbediensteter im Auftrag des ZI die betreffenden Schalterantriebe (siehe hierzu Bedienungsanweisung der Oberleitungsschalter (BaFI) Anlage 8).

Das GUV Pfaffenhain speist über die Speisepunkte Sp 131 und Sp 132 eine Gleichspannung von 750 Volt ein. In Grundstellung sind die Schalter geschlossen (siehe hierzu Anlage 8).

Jahnsdorf (Erzgeb.)

350 m 0. N.N

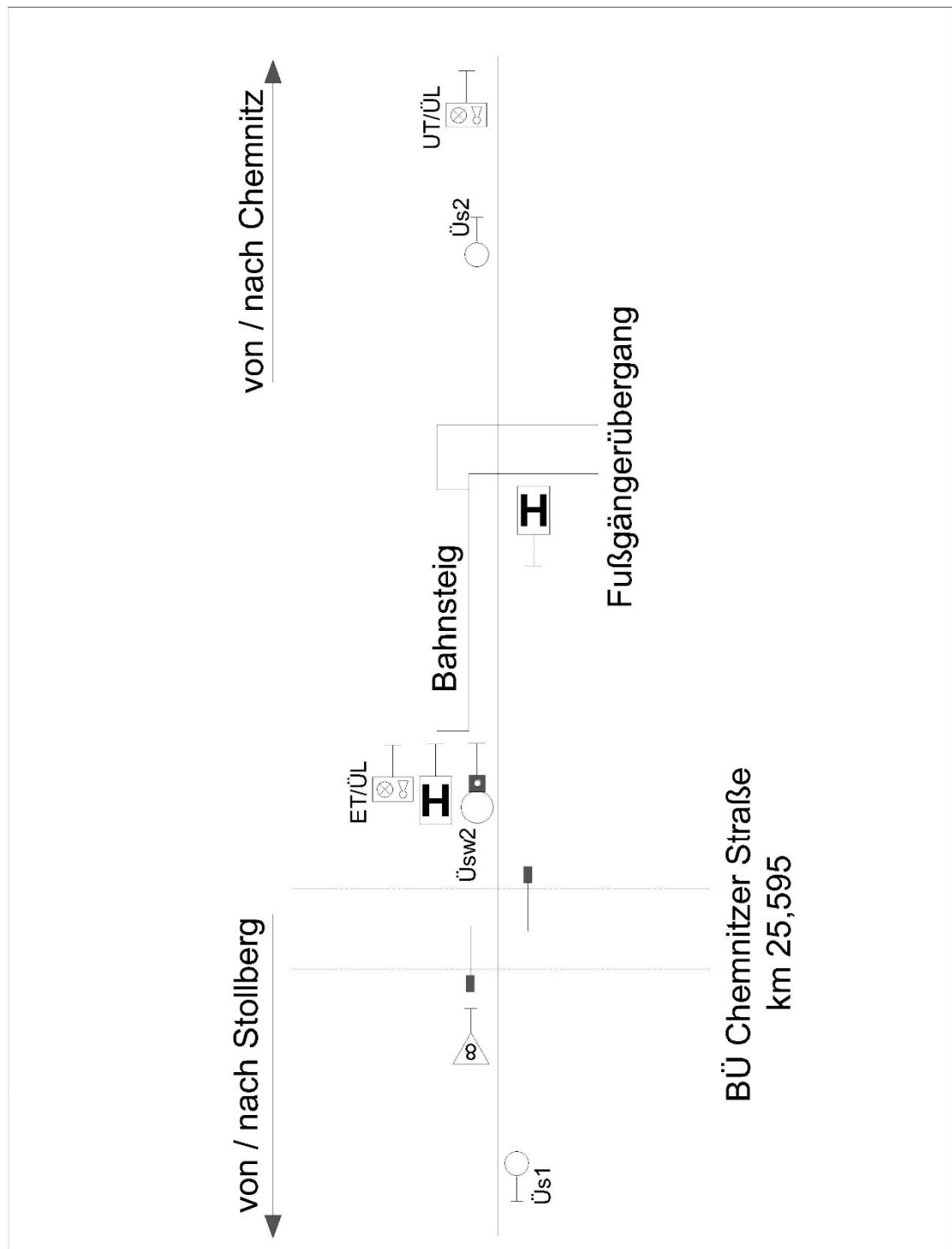
km 25,660

Haltepunkt

Ruf GUW: 240 (u)

Ruf Bahnsteig: 244 (u)

Betriebsdienstliche Abkürzung: DJD



Die Bahnsteignutzlänge des Hp. beträgt 60 m.

Im Bereich des Hp. befindet sich der BÜ km 25,595 LzH - ÜS EBÜT 80 Jahnsdorf Hp (Chemnitzer Straße), sowie ein nicht technisch gesicherter Fußwegübergang km 25,695.

Bedienung der Oberleitungsschalter

Die Bedienung der ferngesteuerten, elektromotorisch angetriebenen Oberleitungsschalter für die Einspeisung der Fahrdrabtspannung des Hp Jahnsdorf erfolgt im Regelfall über einen rechnergestützten Arbeitsplatz in der Leitstelle der CVAG in Chemnitz, bzw. deren schaltberechtigten Fachkräften des Fachbereichs CVAG Bahnstromanlagen.

Des Weiteren erfolgt das Bedienen der Oberleitungsschalter durch die Fachkraft der RIS.

Das Bedienen der Oberleitungsschalter durch den ZI Stollberg/Sachs erfolgt ausschließlich im Gefahrfall wie z.B. Schäden, Störungen, Unregelmäßigkeiten und gefährlichen Ereignissen.

Bei Versagen der Fernsteuerung kurbelt ein Betriebsbediensteter im Auftrag des ZI die betreffenden Schalterantriebe (siehe hierzu Bedienungsanweisung der Oberleitungsschalter (BaFI) Anlage 8).

Das GUV Jahnsdorf speist über die Speisepunkte Sp 141 und Sp 142 eine Gleichspannung von 750 Volt ein.

In Grundstellung sind die Schalter geschlossen (siehe hierzu Anlage 8).

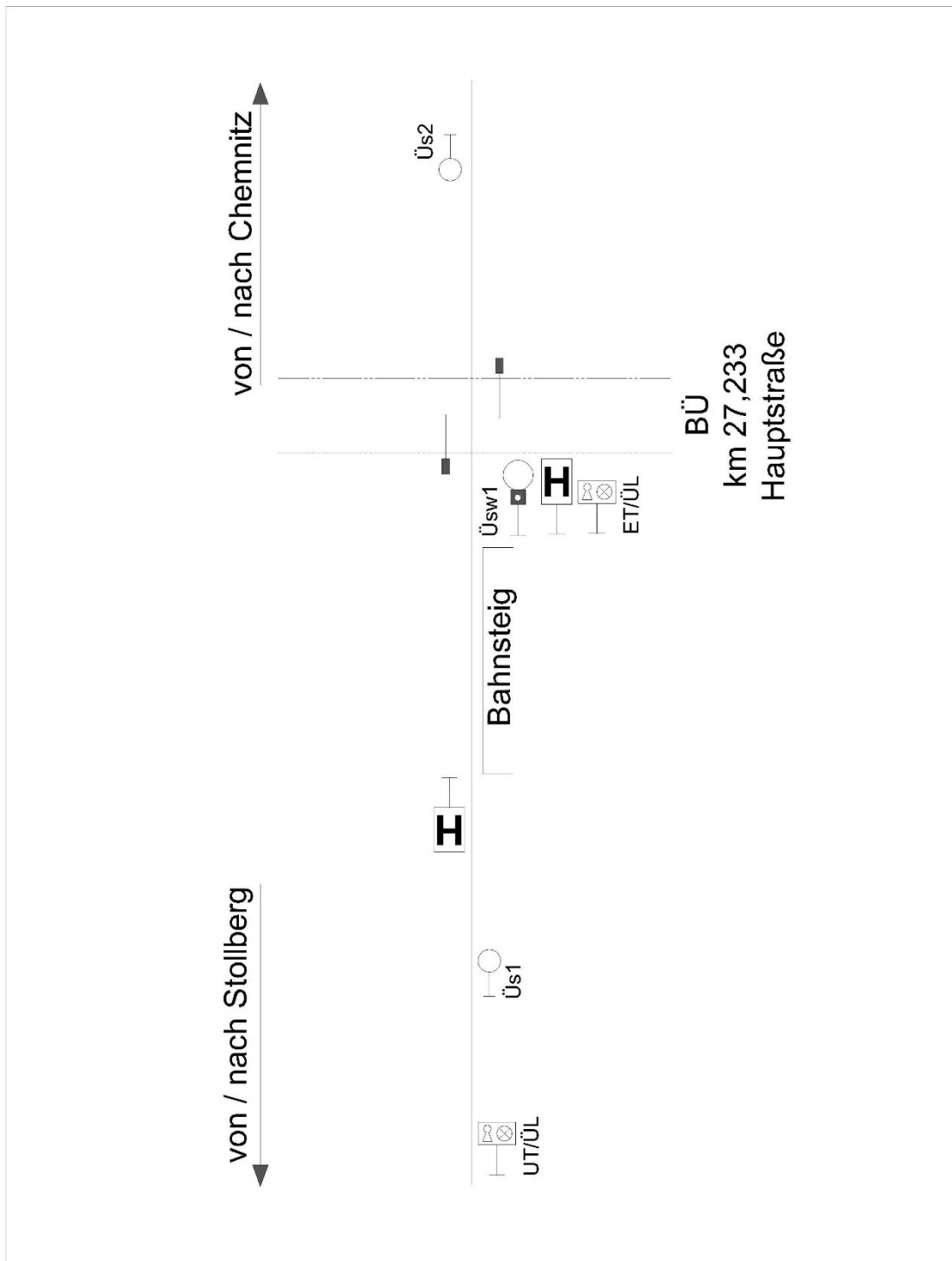
Adorf (Erzgeb.)

345 m ü. N.N.

km 27,155

Haltepunkt

Betriebsdienstliche Abkürzung: DADO



Die Bahnsteignutzlänge beträgt 60 m.

Im Bereich des Hp. befindet sich der BÜ km 27,233 LzH/F - Üs EBÜT 80 Adorf (Erzgeb) Hauptstraße.

Neukirchen - Klaffenbach

333 m ü. N.N.

km 28,810

Bahnhof, Zuglaufmeldestelle

Ruf GUW: 250 (u)

Ruf ESTVV: 253 (u)

Ruf Bahnsteig: 254 (u)

Betriebsdienstliche Abkürzung: DNK



1. Allgemeines

Der Bf. Neukirchen - Klaffenbach ist unbesetzt. Der Bf. wird vom ESTW Stollberg/Sachs ferngesteuert und besitzt einen Nahbedienungs Bereich, durch welchen auf Anforderung der Bf. aus dem Zugriff des ESTW mittels eines Schlüsselschalters herausgelöst werden kann.

Dadurch ist es möglich, Rangierarbeiten durchzuführen, ohne den Bf. örtlich mit einem Fdl besetzen zu müssen.

Ist der Bf. auf Nahbedienungsfreigabe geschaltet, sind dort Zufahrstraßen technisch ausgeschlossen.

Die Einfahrsignale zeigen Hp. 0, die Ausfahrtsignale weißes Kennlicht.

Ein- und Ausfahrten erfolgen signalgeführt von / nach den Gleisen 12 / 22 und 21 / 31.

Die Gleise sind mit Achszählern versehen. Die Gleisbelegung wird dem ZI in Stollberg/Sachs über ESTW- Monitor angezeigt.

Für die Fahrtrichtung DSTO - DCAC steht das Signal Ne 5 mit dem Zusatz „Rz“ in km 28,840 zwischen Gleis 12 und Gleis 21. Es ist mit zwei Signalen So 20 (Zuordnungstafel links und rechts) ergänzt und gilt somit für beide Gleise.

Der Bf. besteht aus den Weichen 301 und - 310, welche vom Bedienplatz Stollberg/Sachs elektrisch fernstellbar sind.

Die Weichen 301 und - 310 besitzen stellbare Herzstückspitzen, welche mit den elektrischen Weichenantrieben parallel umlaufen.

Ist der Bf. auf Nahbedienungsfreigabe umgestellt, sind die Weichen 301, - 302, - 307 und - 310 sowie die Gleissperren XXX und - XXXI als EOW bzw. EOG bedienbar.

Die Weichen sind mittels Schlagtaster zu bedienen.

Die Weichen 302 und - 307 dürfen mit Variobahnen der CBC GmbH nur in Regelstellung befahren werden. Die Bahnhofsgrenze bilden die Einfahrsignale 3 A und 3 F.

Durchgehende Hauptgleise sind die Gleise 12 / 22 und 21 / 31, welche elektrifiziert sind.

Der Rangierweg im Bereich der Fahrleitungsmasten zwischen den Gleisen 21 / 31 besitzt wegen eines Gleismittenabstandes von 4,40 m nicht die nach UVV geforderte Mindestbreite - auf Anbringung des Gefahrenanstriches wurde jedoch verzichtet.

Am westlichen Bahnhofskopf kreuzen in km 28,515 eine Nebenstraße (Gutsweg) das Einfahrgleis und in km 28,733 die Würschnitztalstraße innerorts die beiden Bahnhofsgleise 12 / 22 und 21 / 31, jeweils gesichert durch eine BÜP 93/ EBÜT- 80 Halbschrankenanlage.

Am östlichen Bahnhofskopf befindet sich in km 29,455 der BÜ Würschnitztal-/ Klaffenbacher Hauptstraße, gesichert durch eine EBÜT 80 Halbschrankenanlage.

Alle genannten BÜSA befinden sich in Hp- Abhängigkeit zu den Einfahrsignalen und Ausfahrtsignalen des Bf.

Im Bf. zweigt bahnlinks an der Weiche 307 die Anschlussbahn zur Fa. Baufeld Mineralölhandel ab. Diese hat keine eigene Betriebsführung.

2. Bahnhofsgrenzen

	Richtung DPFH	Richtung DCAC
Grenzen	ESig 3 A km 28,334	ESig 3 F km 29,500
Ra 10	km 28,541	km 29,397
Zugschlussstellen		
Gl. 12/22	ASig 3 P2	ASig 3 N2
Gl. 21/31	ASig 3 P1	ASig 3 N1

3. Gleise

Gleis – Nr.	Nutzlänge		Verwendung	Bemerkungen
	DSTO-DCAC	DCAC - DSTO		
12/22	Gz: 360 m Rz: 60 m	Gz: 360 m Rz: 60 m	Bahnsteiggleis, Hauptgleis	elektrifiziert, Bahnsteiglänge 60 m
21/31	Gz: 360 m Rz: 60 m	Gz: 360 m Rz: 60 m	Bahnsteiggleis, Hauptgleis	elektrifiziert, Bahnsteiglänge 60 m
A 1	150 m		Zuführungsgleis, Übergabegleis Fa. Baufeld	150 m
A 2	150 m		Abholgleis, Übergabegleis Fa. Baufeld	150 m
A 3	270 m		Ladestraße / Abstellgleis	270 m

4. Durchführen von Kreuzungen, Überholungen, Beginnen und Enden von Zügen

* Der Bf. Neukirchen - Klaffenbach ist Kreuzungs- und Endbahnhof für Zugfahrten auf der Strecke Stollberg (Sachs) - Chemnitz-Abzw. Altchemnitz - Chemnitz-Süd.

* Gleichzeitige Ein- und Ausfahrten sind zulässig.
* Die richtige Endlage der Weichen überprüfen Zungenprüfer im Weichenantrieb sowie der Stellrechner im ESTW, d.h. sie sind signalabhängig. Die Weichenherzstückspitzen verfügen über einen gesonderten Antrieb, welcher beim örtlichen Umstellen und Sichern der Weichen mit umzukurbeln ist.

* Die Stellung der Weichen wird durch weiße Lichtpunkte entsprechend den Weichensignalen gemäß Ril 301 durch Weichenlage- und Ordnungsmelder angezeigt.

* Im Regelfall stellt der ZI die jeweilige Weiche vom Bedienplatz Stollberg/Sachs aus elektrisch um.

* Zum Stellen der Weichen und Gleissperren im Störfall sowie Notfahrstraße bei Totalausfall des ESTW ist die Anlage 1 zu beachten.

5. Fahrweg- und Zugschlussprüfung

Die Fahrweg- und Zugschlussprüfung erfolgt im Regelfall durch technische Einrichtungen, welche als Achszählkreise ausgeführt sind. Beim Versagen dieser Einrichtungen gelten folgende Regelungen:

Der ZI Stollberg/Sachs führt für den Bf. Neukirchen - Klaffenbach indirekte Fahrwegprüfung nach FV-NE § 14 (3,4) ein, d.h. der Fahrweg darf als frei betrachtet werden, wenn:

- bei ausfahrenden Zügen die Rückblockung bzw. Zugschlussmeldung der nächsten Zuglaufmeldestelle vorliegt oder der Tf / Zf eine Verlassensmeldung abgegeben hat,
- ein einfahrender Zug mit Zugschluss die Zugschlussstelle passiert hat,
- der Fahrweg von einer Rangierfahrt vollständig geräumt ist und dies der Tf / Rbgl oder Zf dem ZI gemeldet hat,
- die Nahbedienungs freigabe des Bf. an den ZI Stollberg/Sachs zurückgegeben wurde.

6. Signale

Sämtliche Signale des Bf. sind Lichtsignale nach dem Kombinationssignal-System (Ks). Sie werden vom ESTW Stollberg/Sachs gesteuert.

Es sind Hauptsignale und Vorsignale vorhanden, am Bahnsteigende in Richtung Alchemnitz zusätzlich für die Ausfahrtsignale 3 P1 und 3 P2 Signalnachahmer.

Die Ausfahrtsignale zeigen bei erteilter Nahbedienungs freigabe weißes Kennlicht und gelten somit betrieblich als nicht vorhanden.

Das Stellen der Hauptsignale erfolgt in der Regel durch den fahrenden Zug bei Annäherung, wenn der vorgelegene Streckenabschnitt frei ist (Zuglenkung) oder durch Freigabe durch den ZI Stollberg/Sachs. Es ist ein elektronischer Streckenblock vorhanden. Gegenfahrten sind technisch ausgeschlossen.

Sig	Sig- begriffe	ZusatzSige	Rangier-Sig Ra 12	Bemerkungen
Esig 3 A	Hp 0, Ks 1, Ks 2	Zs 12 Zs 3 („5“) L Zs 3v („5“) L Zs 7	ohne	PZB 1000 / 2000 Hz
Vsig 3 Va	Ks 1, Ks 2	Zs 3v („5“) L	ohne	PZB 1000 Hz
Esig 3 F	Hp 0, Ks 1, Ks 2	Zs 12 Zs 3 („5“) L Zs 3v („5“) L Zs 7	ohne	PZB 1000 / 2000 Hz
Vsig 3 Vf	Ks 1, Ks 2	Zs 3v („5“) L	ohne	PZB 1000 Hz
Asig 3 N1	Hp 0, Ks 1	Zs 12, Zs 3 („5“) F	Kennlicht	PZB 2000 Hz
Asig 3 N2	Hp 0, Ks 1	Zs 12	Kennlicht	PZB 2000 Hz
Asig 3 P1	Hp 0, Ks 1	Zs 12	Kennlicht	PZB 2000 Hz
Asig 3 P2	Hp 0, Ks 1	Zs 12, Zs 3 („5“) F	Kennlicht	PZB 2000 Hz

Die Signale Zs 3 und Zs 3v werden sowohl als Formsignale („F“) als auch als Lichtsignale („L“) verwendet.

7. Zugfahrstraßen

Die Weichen der Zugfahrstraßen des Bf. sind signalabhängig zu den Hauptsignalen. Rangierfahrstraßen sind nicht vorhanden. Die BÜSA sind in die Fahrstraßenschaltung integriert, d.h. ein Hauptsignal bekommt erst nach dem vollständigen Schließen der Schranken einen Fahrtbegriff. Wenn Zugfahrten / Rangierfahrten ohne Signalbedienung stattfinden, ist der BÜ vom Zug- bzw. Rangierpersonal örtlich zu sichern. Für Rangierfahrten befindet sich am BÜ ein Rangierschalter. Durchfahrten können zugelassen werden.

Gleis	von	nach	Fahrstraße Start	Ziel	Sig-Begriff	Bemerkungen
12	DPFH	DNK	3 A	3 N2	Sig 3 A: Ks 2, Sig 3 Va: Ks 1 (grün blink) Sig 3 N2: Hp 0	Zs 3 („5“) L Zs 3v („5“) L
12	DNK	DCAC	3 N2	4 A (DCAC)	Sig 3 N2: Ks 1	
21	DPFH	DNK	3 A	3 N1	Sig 3 A: Ks 2, Sig 3 Va: Ks 1 (grün stand) Sig 3 N1: Hp 0	
21	DNK	DCAC	3 N1	4 A (DCAC)	Sig 3 N1: Ks 1	Zs 3 („5“) F
12	DCAC	DNK	3 F	3 P2	Sig 3 F: Ks 2, Sig 3 Vf: Ks 1 (grün stand) Sig 3 P2: Hp 0	
12	DNK	DPFH	3 P2	2F (DPFH)	Sig 3 P2: Ks 1	Zs 3 („5“) F
21	DCAC	DNK	3 F	3 P1	Sig 3 F: Ks 2; Sig 3 Vf: Ks 1 (grün blink) Sig 3 P1: Hp 0	Zs 3 („5“) L Zs 3v („5“) L
21	DNK	DPFH	3 P1	2F (DPFH)	Sig 3 P1: Ks 1	

Das Signal Zs 3 und Zs 3v wird sowohl als Formsignale („F“) als auch als Lichtsignale („L“) verwendet.

8. Freizuhaltende Durchrutschwege bei der Einfahrt im Bahnhof haltender Züge

von Sig	bis	Länge (m)	maßgebender Schutzpunkt
3 P1	Az 21.1/ W 301	111	So 12 W 301
3 P2	Az 21.1/ W 301	111	So 12 W 301
3 N1	W 310 / 12.2	124	So 12 W 310
3 N2	W 310 / 12.2	124	So 12 W 310

9. Eingeben von Sperren bei gesperrten oder besetzten Einfahrgleisen

Wenn die Anlagen des ESTW ordnungsgemäß arbeiten, erfolgt auf beiden Bahnhofsgleisen eine automatische Besetztmeldung mittels Achszählkreise, die eine Einfahrt in ein belegtes Gleis technisch ausschließt. Ist die automatische Gleisfreimeldung gestört, ist die Zuglenkung auszuschalten und die entsprechenden Sig sind zu sperren.

10. Bahnübergänge im Bahnhofsbereich

Im Bereich des Bf. befinden sich folgende BÜ:

BÜ km	Sicherung	Bemerkungen
28,515	Halbschrankenanlage	Hp- abhängig
28,733	Halbschrankenanlage	Hp- abhängig
29,455	Halbschrankenanlage	Hp- abhängig
29,725	Lichtzeichenanlage	Lz-Hp/ÜS

11. Rangierdienst

Besondere Vorsicht beim Rangieren:

Im Bereich des Bf. befinden sich folgende Gleisbereiche **mit einer größeren Neigung als 2,5 ‰**:

Ein-/ Ausfahrgleis aus / in Richtung Pfaffenhain

von km 28,334 (Einfahrtsignal 3A) - km 28,541 (Ra 10): **10,4 ‰**.

Ein-/ Ausfahrgleis aus / in Richtung Altchemnitz

von km 29,397 (Ra 10) - km 29,500 (Einfahrtsignal 3 F): **5,5 ‰**.

Das Abstellen von Fahrzeugen ist - auch nur kurzzeitig — in diesen Bereichen nicht gestattet. Die maßgebende Neigung im übrigen Bereich des Bahnhofs beträgt für alle Gleise 5,5 ‰. Zum Festlegen von Fahrzeugen ist die Tabelle in Anlage 4 der SbV zu beachten.

12. Bedienung der Oberleitungsschalter

12.1. Bahnhof

Die Bedienung der ferngesteuerten, elektromotorisch angetriebenen Oberleitungsschalter für die Einspeisung der Fahrdrachtspannung des Bf. Neukirchen — Klaffenbach erfolgt im Regelfall über einen rechnergestützten Arbeitsplatz in der Einsatz- und Leitstelle der CVAG in Chemnitz, bzw. deren schaltberechtigten Fachkräften des Fachbereichs CVAG Bahnstromanlagen. Des Weiteren erfolgt das Bedienen der Oberleitungsschalter durch die Elektrofachkraft der RIS.

Das Bedienen der Oberleitungsschalter durch den ZI Stollberg/Sachs erfolgt ausschließlich nur im Gefahrfall wie z.B. Schäden, Störungen, Unregelmäßigkeiten und gefährliche Ereignisse. Bei Versagen der Fernsteuerung kurbelt ein Betriebsbediensteter im Auftrag des ZI die betreffenden Schalterantriebe (siehe hierzu Bedienungsanweisung der Oberleitungsschalter (BaFI) Anlage 8).

Das GUV Neukirchen — Klaffenbach speist über die Speisepunkte Sp 151 und Sp 152 eine Gleichspannung von 750 Volt ein. In Grundstellung sind die Schalter geschlossen (siehe hierzu Anlage 8).

Um im Havariefall den Bf. durch Einsatzkräfte schnellstmöglich komplett auszuschalten, sind zwei zusätzliche Kuppelschalter (Bezeichnung 355 und 356) an der jeweiligen Bahnhofsgrenze als handbediente Kuppelschalter ausgeführt. Diese befinden sich auf den Masten 28-12 und 29-7.

In Grundstellung sind die Schalter geschlossen (siehe hierzu Bedienungsanweisung der Oberleitungsschalter (BaFI) Anlage 8).

12.2. Strecke Neukirchen - Klaffenbach - Abzw Altchemnitz im Bereich der Flussbrücke „Blaues Wunder“

Um im Havariefall den Streckenabschnitt km 30,953 bis km 31,305 (Brücke "Blaues Wunder" bis einschließlich Tunnel Harthau) durch Einsatzkräfte schnellstmöglich komplett auszuschalten, sind zwei zusätzliche Kuppelschalter (Bezeichnung 353 und 354) an den jeweiligen Fahrleitungsmasten als handbediente Kuppelschalter ausgeführt.

Diese befinden sich auf den Masten 30-20 und 31-6. In Grundstellung sind die Schalter geschlossen (siehe hierzu Bedienungsanweisung der Oberleitungsschalter (BaFI) Anlage 8).

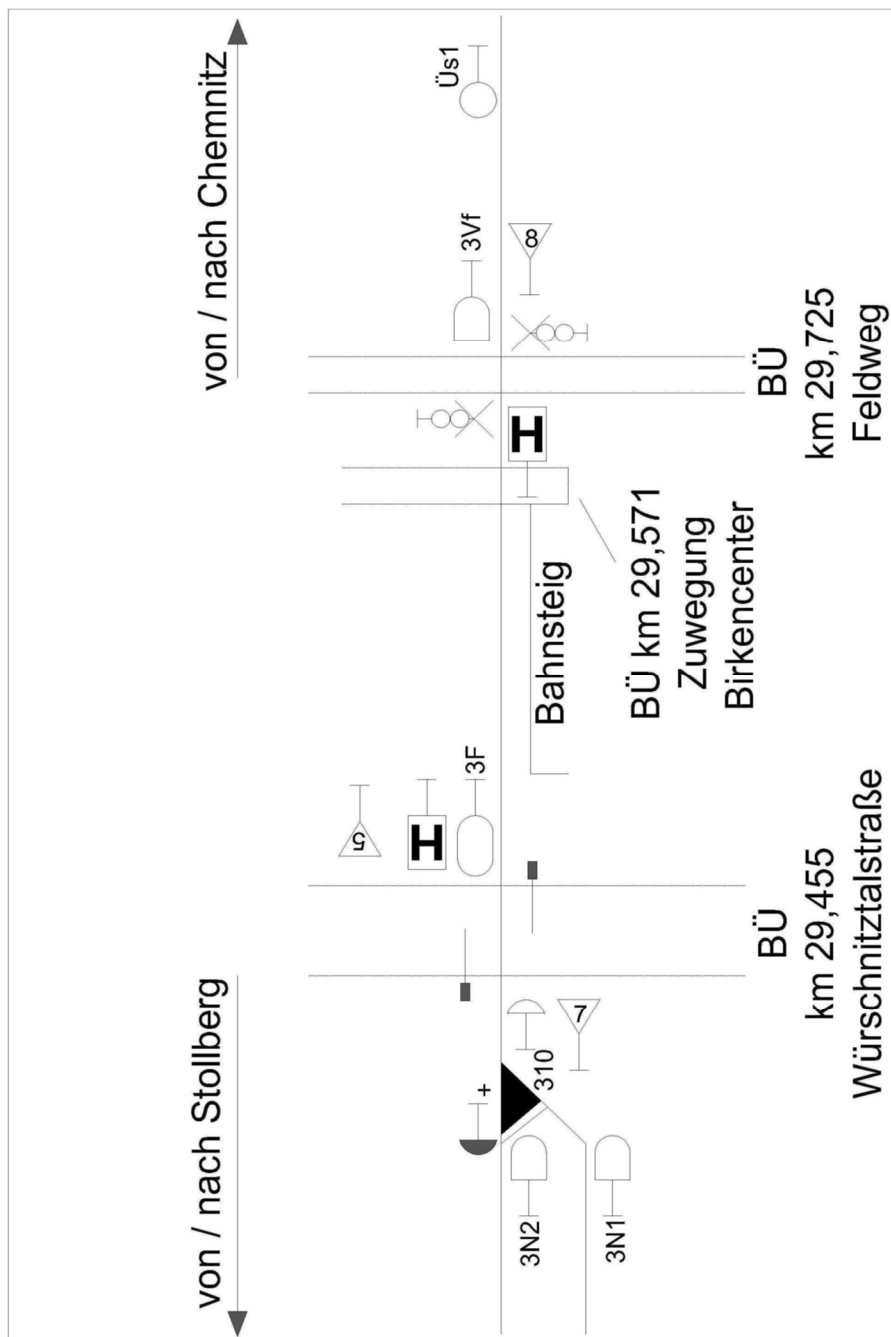
Klaffenbach

331 m ü. N.N.

km 29,540

Haltepunkt

Betriebsdienstliche Abkürzung: DNKK



* Die Bahnsteignutzlänge des Hp. beträgt 60 m.

* Im Bereich des Hp. befinden sich die BÜ-Anlagen km 29,455 LzH/F - Hp EBÜT 80 (Würschnitztal- / Klaffenbacher Hauptstraße) und km 29,725 Lz Hp / Üs BÜP 93 Klaffenbach Hp. (Feldwegübergang). Am Bahnsteigende (Fahrtrichtung Chemnitz) befindet sich die Zuwegung zum Birken-Center.

*

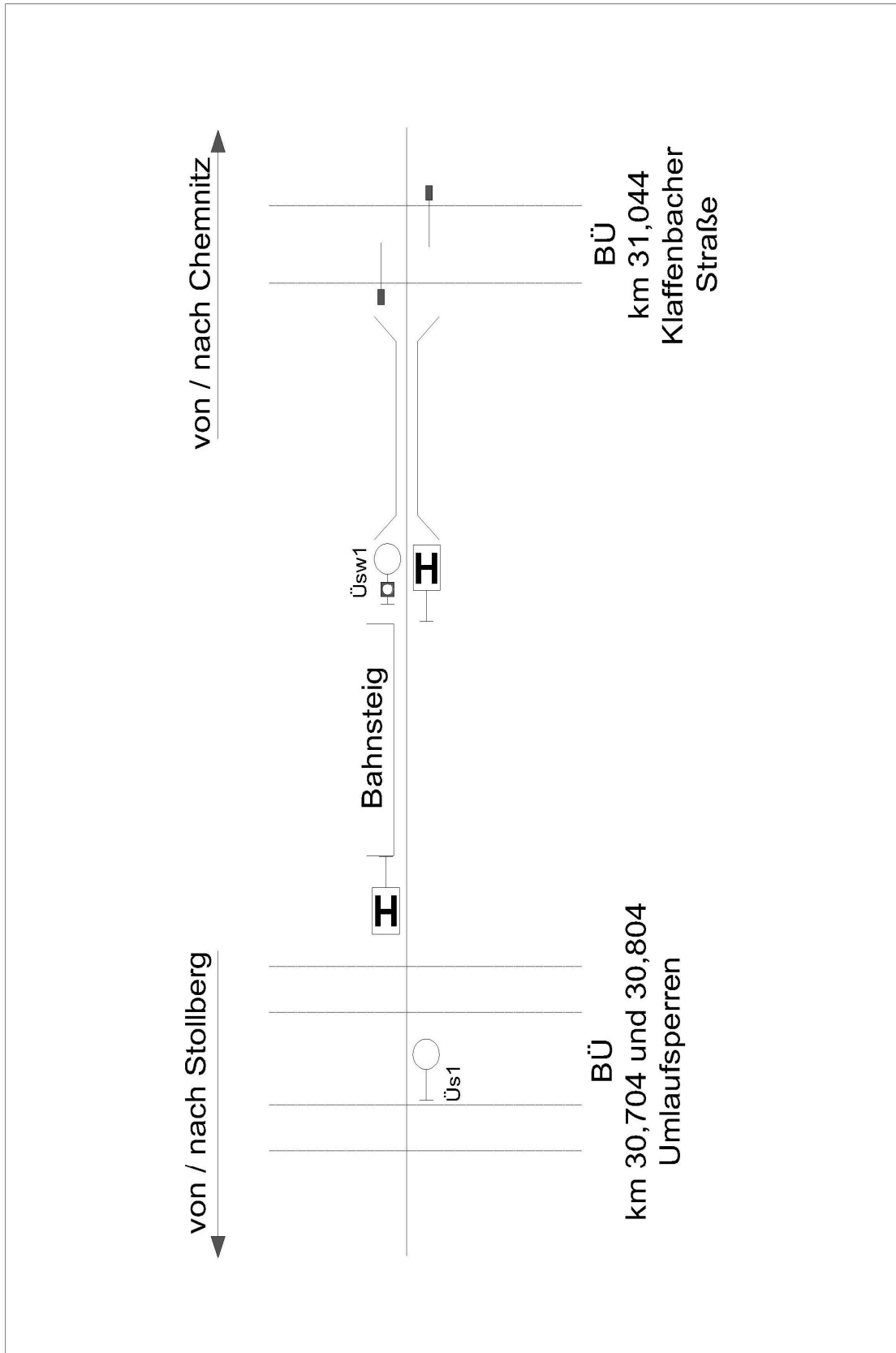
Chemnitz Friedrichstraße

323 m N.N.

km 30,840

Haltepunkt

Betriebsdienstliche Abkürzung: DC F



Die Bahnsteignutzlänge des Hp. beträgt 40 m.

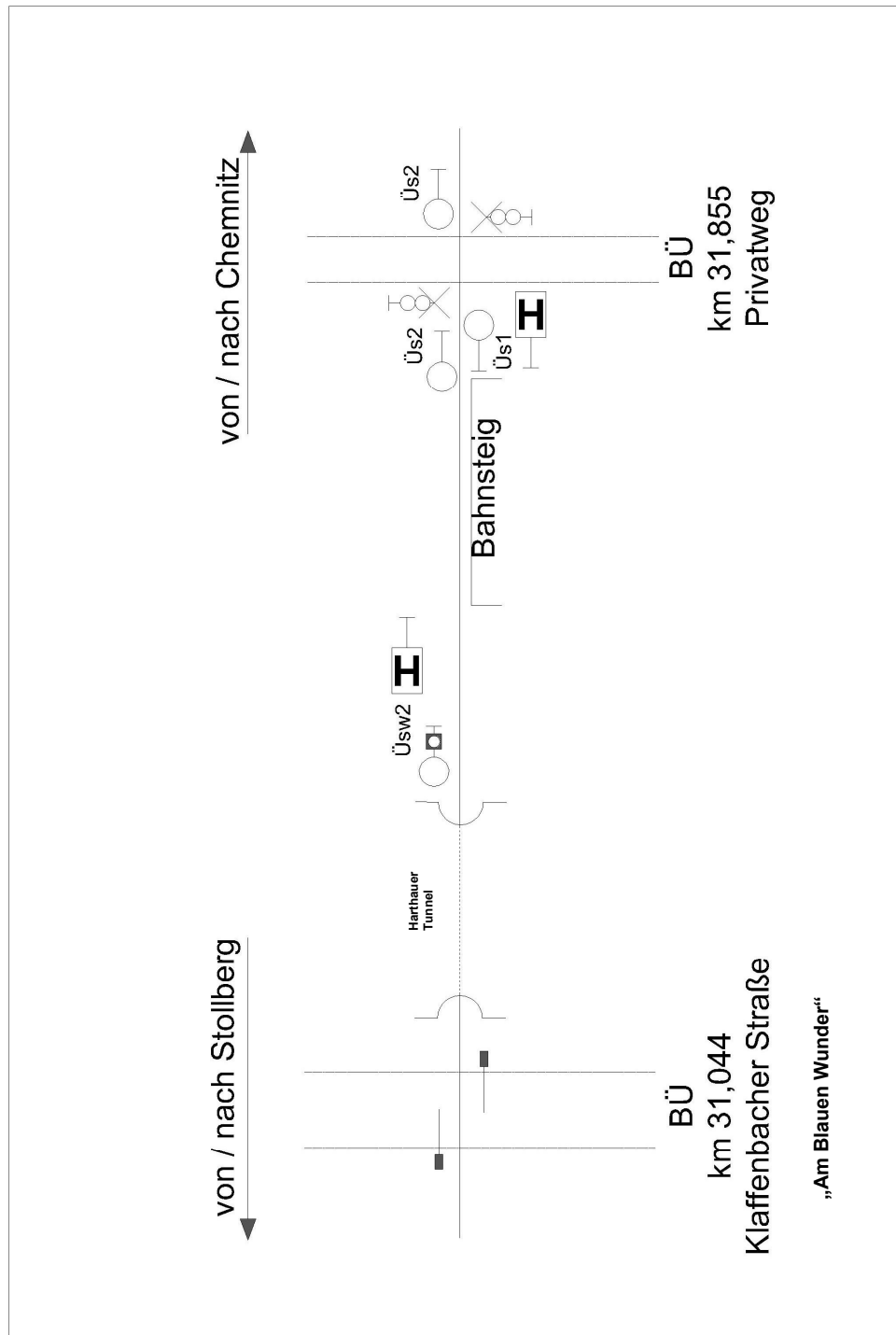
Chemnitz - Harthau

322 m ü. N.N.

km 31, 445

Haltepunkt

Betriebsdienstliche Abkürzung: DCHA



Die Bahnsteignutzlänge des Hp. beträgt 60 m.

Chemnitz - Riemenschneiderstraße

319 m ü. N.N.

km 32, 433

Haltepunkt

Betriebsdienstliche Abkürzung: DCHAR

Skizze siehe Abzweig Altchemnitz

Die Bahnsteignutzlänge des Hp. beträgt 60 m.

Chemnitz-Altchemnitz

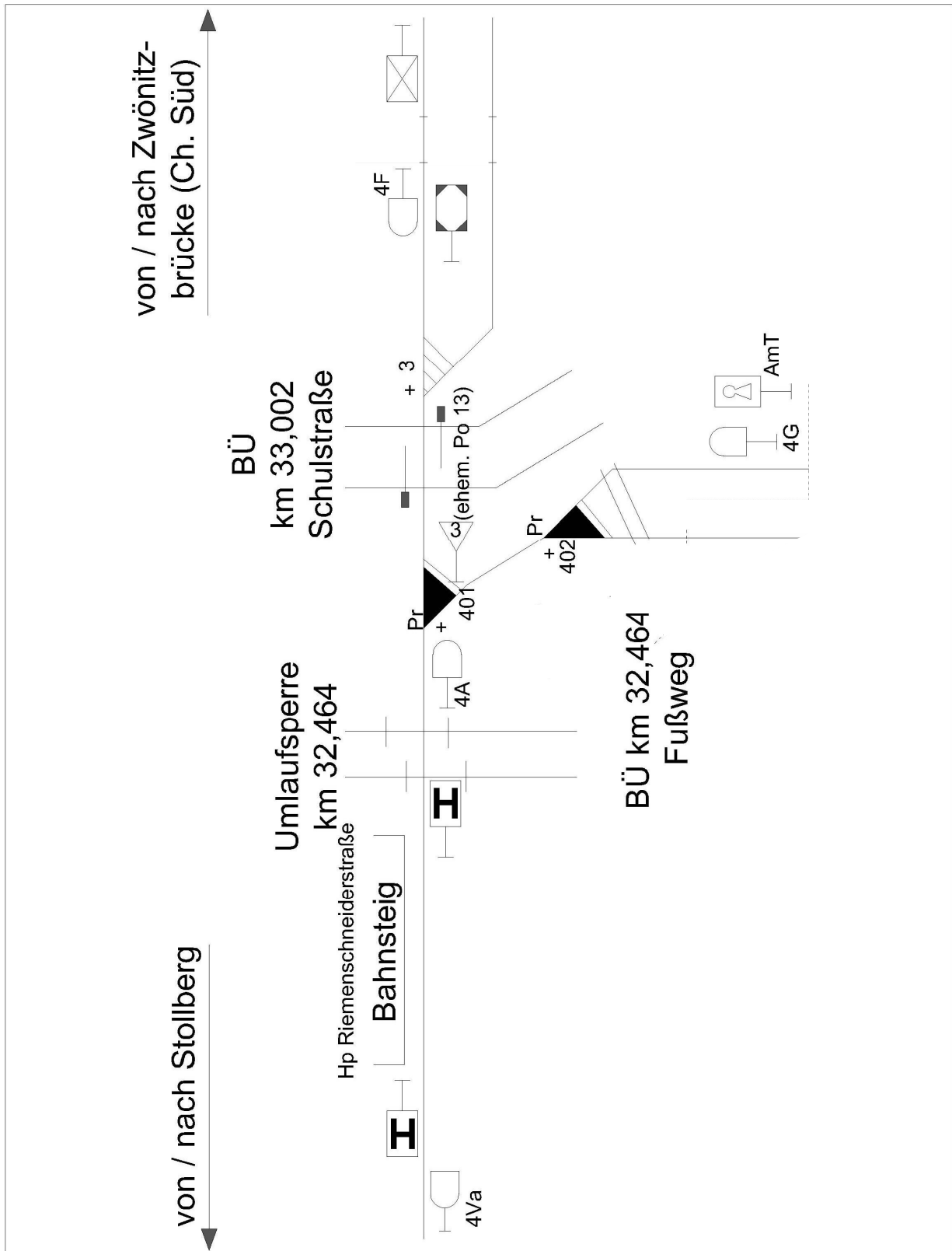
318 m ü. N.N.

km 32,859

Ruf: ESTW: 263 (u)

Abzweigstelle

Betriebsdienstliche Abkürzung: DCAC



1. Allgemeines

Die Abzw. Altchemnitz stellt die Verbindung der Strecke Stollberg/Sachs - Chemnitz-Süd mit dem Streckennetz der Straßenbahn nach BO Strab der CVAG her.

In km 32,860 befindet sich die elektrisch fernstellbare W 401.

Die Stellung wird durch einen elektrischen Weichenlagemelder angezeigt.

Der Weichenantrieb ist mit einem Zungenprüfer versehen. Die Weiche wird vom ESTW Stollberg/Sachs fernbedient und befindet sich unter Deckung der Signale 4 A, 4 F sowie 4 G.

Die nachfolgend im abzweigenden Strang in Richtung CVAG - Netz liegende Weiche 402 ist als Weiche mit Zungenprüfer und elektrischen Mittelantrieb der Firma "Contec" nach BO Strab ausgeführt und wird ebenfalls vom ESTW aus bedient.

Ein Befahren mit Fahrzeugen nach EBO (außer Variobahn und City-Link) ist verboten - dies würde zur Entgleisung führen.

Wenn EBO - Fahrzeuge sich im Streckenabschnitt zwischen Neukirchen — Klaffenbach und Abzw. Altchemnitz befinden ist die Zuglenkung am Signal 4 A auszuschalten, um eine Fehlleitung zu vermeiden.

Für die beiden Gleise von/nach CVAG ist zwingend Richtungsbetrieb vorgeschrieben (jeweils in Fahrtrichtung rechtes Gleis). Aus Richtung Stollberg/Sachs in den CVAG - Bereich eingefahrene Züge dürfen nicht ohne Zustimmung des ZI zurücksetzen (Ausnahmen: Fahrleistungsenteisungsfahrten mit Variobahnen / City-Link sowie bei Notfahrbetrieb gem. Anlage 1).

Zum Bereich der Abzw. gehört der in km 33,002 (Schulstraße) mittels elektrischer Halbschrankenanlage gesicherte BÜ im Bereich AWANST „Chemnitz Zwönitzbrücke“.

Dieser befindet sich unter Deckung der Signale 4 A (bei Fahrten in Richtung Chemnitz Süd) und 4 F.

Signal 4 G kennzeichnet gleichzeitig mit Signal So 1 (nach BO Strab) das Ende des Sichtfahrbetriebes nach BO Strab und den Beginn des Fahrens auf Zugsicherung nach EBO.

In der Gegenrichtung (Gl 402) befindet sich in Höhe des Grenzeichens So 12 der W 402 die Grenze zwischen EBO und BO Strab, **welche durch Sig So 2 (nach BO Strab) gekennzeichnet ist.**

Das Signal 4 F wird aus Richtung Chemnitz Süd durch eine Vorsignaltafel Ne 2 im Bremswegabstand von 400 m angekündigt.

2. Grenzen der Abzweigstelle

	Richtung DNK	Richtung DCS	Richtung CVAG
Grenzen	BlockSig 4 A km 32,759 Z-C	BlockSig 4 F km 33,140 Z-C	BlockSig 4 G km 5,106 rechtes Gleis So 2 (BO Strab) linkes Gleis Az 402 km 5,129
Zugschlussstellen			
Gl. 401	Spitze W 401	. / .	. / .
Gl. 402	. / .	. / .	So 2 km 5,129
Gl. 403	Spitze W 401	BlockSig 4 F	. / .

Die **betriebliche Schnittstelle** zwischen EBO und BO Strab (RIS/CVAG) befindet sich in Höhe Signal 4 G der Abzw. Altchemnitz (für Gleis 1 und Gleis 2 der CVAG-Haltestelle Altchemnitz), gekennzeichnet jeweils durch das Signal "Anfang technische Zugsicherung" bzw. "Ende technische Zugsicherung"

Die **oberbautechnische Schnittstelle** CVAG/RIS ist die Spitze der Weiche 402.
Die **oberleitungstechnische Schnittstelle** 600 / 750 V zwischen der CVAG / RIS befindet sich in km 32,850 bei Mastnummer 48 mit Fahrleitungstrenner 361.

3. Gleise

Gleis	Verwendung	Bemerkungen
401	Ausfahrgleis	elektrifiziert, Gleis aus Netz CVAG in RIS, nach EBO
402	Einfahrgleis	elektrifiziert, Gleis aus RIS in Netz CVAG, nach BO Strab
403	Streckengleis Z-C	nach EBO

4. Signale

- * Sämtliche Sig der Abzw. sind Lichtsignale nach dem Ks- System. Sie werden vom ESTW gesteuert.
- * Es wird unterschieden nach Haupt- und Vorsignalen.

Sig	Signalbegriffe	Zusatzsignale	Rangiersignale Ra 12	Bemerkungen
BkSig 4 A	Hp 0, Ks 1, Ks 2	Zs 3 („2,5“) L Zs 12, Zs 2 („A, Z“)		PZB 1000 / 2000 Hz
VSig 4 Va	Ks 1, Ks 2	Zs 3v („5“) L 2,		PZB 1000 Hz
BkSig 4 G	Hp 0, Ks 1	Zs 3 („2“) F Zs 12		PZB 2000 Hz
BkSig 4 F	Hp 0, Ks 1	Zs 3 („5“) F Zs 12		PZB 2000 Hz
VSig 4 Vf	So 3 a	Zs 3v („5“) F		PZB 1000 Hz

- * **F/L: Das Signal Zs 3 und Zs 3v wird als am Signalmast angebrachtes Form- oder Lichtsignal verwendet.**
- * Das Signal 4 G ist mit dem Signal So 1 nach BO Strab ergänzt.
- * Die Strecke von und nach Chemnitz Süd ist nicht mit Streckenblock ausgerüstet.
- * In Richtung DNK (bis Stollberg/Sachs) ist elektronischer Streckenblock vorhanden.
- * Im Bereich der CVAG ab Weiche 402 wird auf Sicht nach BO Strab gefahren.
- * Zum Stellen der Weichen im Störfall sowie Notfahrstraße bei Totalausfall des ESTW ist die Anlage 1 zu beachten.
- * Die Stellung der Weiche 401 wird durch weiße Lichtpunkte entsprechend den Weichensignalen gemäß Ril 301 durch Weichenlage- und Ordnungsmelder angezeigt.
- * Ist dieser dunkel oder blinkt er, ist ein Überfahren der Weiche ohne Sicherung verboten.

5. Zugfahrstraßen

Die Weichen der Zugfahrstraßen sind signalabhängig zu den Hauptsignalen.

Gleis	von	nach	Fahrstraße		Signalbegriff	Bemerkungen	
			Start	Ziel			
401	CVAG	DNK	4 G	3 F	Sig 4 G: Ks 1	Zs 3 („2“) F	Schlüssel Gs IV in der Ssp, bei Fahrten von und nach DCS zusätzlich Schranke BÜ km 33,002 schließen
403	DCS	DNK	4 F	3 F	Sig 4 F: Ks 1 Sig 4 Vf: Ne 2		
301	DNK	DCS	4 A	GI 403	Sig 4 A: Ks 1 Sig 4 Va: Ks 1	Zs 3 („5“) L, Zs 2 („Z“) Zs 3v („5“) L	
301	DNK	CVAG	4 A	GI 402	Sig 4 A: Ks 2 Sig 4 Va: Ks 2	Zs 3 („2“) L, Zs 2 („A“) Zs 3v („2“) L	

Die Signale Zs 3 und Zs 3v werden sowohl als Formsignale („F“) als auch als Lichtsignale („L“) verwendet.

6. Fahrweg- und Zugschlussprüfung

Die Fahrweg- und Zugschlussprüfung erfolgt durch Achszählkreise.

Beim Versagen dieser Einrichtungen gelten folgende Regelungen:

Der ZI Stollberg/Sachs führt für die Abzw Altchemnitz indirekte Fahrwegprüfung nach FV-NE § 14 (3,4) ein, d.h. der Fahrweg darf als frei betrachtet werden, wenn:

- bei ausfahrenden Zügen die Rückblockung bzw. Zugschlussmeldung der nächsten Zuglaufmeldestelle vorliegt oder der Tf / Zf eine Verlassensmeldung abgegeben hat
- ein einfahrender Zug mit Zugschluss die Zugschlussstelle passiert hat
- der Fahrweg von einer Rangierabteilung vollständig geräumt ist und dies der Tf / Rbgl oder Zf dem ZI gemeldet hat.

7. Durchführen von Kreuzungen, Beginnen und Enden von Zügen

Die Variobahnen der CBC GmbH sowie Fahrzeuge vom Typ City-Link melden sich durch Befahren der VETAG Schleife automatisch im ESTW Stollberg/Sachs an.

Bei deren Versagen ist eine Anmeldung mittels Standortmeldung an den ZI Stollberg/Sachs oder durch einen am Mast angebrachten **Schlüsselschalter** am Signal 4 G möglich.

Die VETAG- Einrichtung stellt sicher, dass nur Variobahnen / City-Link mit EBO-Zulassung (und einer dementsprechenden elektronischen Signatur) auf die Strecke nach Stollberg/Sachs gelangen.

Die Weiterfahrt des Zuges erfolgt dann im Regelfall im Selbststellbetrieb (Zuglenkung) automatisch, wenn kein Hindernis der Fahrt entgegensteht.

Die Ausfahrt einer Variobahn/eines City-Link in Richtung CVAG und die Auflösung der Fahrstraße erfolgt automatisch, ebenso die Abmeldung im ESTW über den Achszählkreis Weiche 401/ C am Signal So 2 nach BO Strab.

Wird die Strecke in / aus Richtung Chemnitz Süd befahren ist ein Einfahren aus Richtung Altchemnitz technisch nicht möglich, die Fahrten schließen sich gem. Verschlussplan aus.

Bei Fahrten in Richtung DCS ist am Signal 4 A eine Standortmeldung durch den Tf / Lrf / Zf abzugeben, anschließend ist für die Weiterfahrt Fahranfrage zu stellen.

8. Freizuhaltende Gefahrpunktabstände

von Sig	bis	Länge (m)
4 A	Spitze W 401	100
4 F (DCZ)	So 12 W 3 (AWANST)	60
4 G	So 12 W 402	70

9. Eingeben von Sperren bei gesperrten oder besetzten Gleisen

Wenn die Anlagen des ESTW ordnungsgemäß arbeiten, erfolgt auf allen Gleisen eine automatische Besetzmeldung, die eine Einfahrt in ein besetztes Gleis technisch ausschließt.

Ist die automatische Gleisfreimeldung gestört, ist die Zuglenkung auszuschalten und die entsprechenden Signale sind zu sperren.

10. Bahnübergänge im Bereich der Abzweigstelle

Im Bereich der Abzw. Altchemnitz befinden sich folgende BÜ:

BÜ km	Sicherung	Bemerkungen
33,002 ZC	Halbschranke	Hp- abhängig
5,175	nicht technisch gesichert	Fußweg (Schulstraße)

11. Bedienen der Oberleitungsschalter

Die Bedienung der ferngesteuerten, elektromotorisch angetriebenen Oberleitungsschalter für die Einspeisung der Fahrdrabtspannung im Bereich der Abzweigstelle Altchemnitz erfolgt im Regelfall über einen rechnergestützten Arbeitsplatz in der Leitstelle der CVAG in Chemnitz, bzw. deren schaltberechtigten Fachkräften des Fachbereichs CVAG Bahnstromanlagen.

Des Weiteren erfolgt das Bedienen der Oberleitungsschalter durch die Fachkraft der RIS. Das Bedienen der Oberleitungsschalter durch den ZI Stollberg/Sachs erfolgt ausschließlich im Gefahrfall, wie z.B. Schäden, Störungen, Unregelmäßigkeiten und gefährliche Ereignisse.

Bei Versagen der Fernsteuerung kurbelt ein Betriebsbediensteter im Auftrag des ZI die betreffenden Schalterantriebe (siehe hierzu Bedienungsanweisung der Oberleitungsschalter (BaFI) Anlage 8).

Das GUW Altchemnitz speist über die Speisepunkt Sp 161 eine Gleichspannung von 750 Volt ein. In Grundstellung ist der Schalter geschlossen (siehe hierzu Anlage 8).