

Teil B Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Strecke 3

Strecke Hainichen - Niederwiesa (KBS 516)

I. Angaben zu den Betriebsstellen

Zugehörigkeit der Betriebsstellen

Hainichen

*

Dittersbach bei Frankenberg/Sachs Hp.

Frankenberg (Sachs)

•

Frankenberg Süd Hp.

*

Braunsdorf — Lichtenwalde Hp.

Land	Sachsen
Landesdirektion	Chemnitz
Kreis	Mittelsachsen
BPOL	BPOLD Pirna, BPOLI Chemnitz
Betriebsform:	NE- Nebenbahn nach EBO § 1 (2)
Länge:	17,115 km
größte Neigung:	14,8 ‰
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	80 km/h
Bremswegabstand:	400 m
Durchrutschweg nach FV-NE § 14 (1):	50 m
Streckenklasse:	CM 4
Zugsicherungssystem:	PZB Bauart Indusi 500 Hz / 1000 Hz / 2000 Hz
Zugfunksystem:	VZF 95 Kanal O 22

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

Bahnübergang km	Straße / Weg	Richtung Hainichen	Richtung Niederwiesa
31,626	Wirtschaftsweg	60 km/h	60 km/h
36,478	Wirtschaftsweg	60 km/h	60 km/h

Beschreibung der technischen Bahnübergangseinrichtungen

1. Allgemeines

Die BÜSA sind als BÜP-93-Anlagen ausgeführt.

Alle Anlagen sind mit Straßen-Sig Farbfolge „gelb-rot“ ausgerüstet. Welche Anlage Hp-abhängig, zusätzlich mit Voll-/Halbschranken oder nur mit Lichtzeichen ausgerüstet ist, geht aus der Bezeichnung für die einzelne Anlage hervor.

Die Anlagen mit ÜS sind triebfahrzeugführerüberwacht. Störungen an den Anlagen sind umgehend dem ZI Frankenberg/Sachs zu melden.

Die BÜSA sind mit Auto-HET bzw. HET (BÜ km 33,984) ausgestattet.

Die Auto-HET ist wie folgt zu bedienen:

Es ist unmittelbar bis an das Schild „Auto-HET“ heranzufahren. Der BÜ darf befahren werden, wenn festgestellt wird, dass mindestens eines der Straßen-Sig rot leuchtet und die Schrankenbäume sich abgesenkt haben.

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 wurde, als nicht mehr gesichert. Die Anlagen sind dann über Auto- HET oder HET zu schalten.

Dies gilt nicht für Züge, welche mittels IMU UT bedient haben, vor dem ÜSW am Bahnsteig zum Halten gekommen sind, die Anlage mittels IMU ET (oder ET) eingeschalten und am ÜSW dann den Signalbegriff „Bü 1“ wahrgenommen haben. Wenn Fahrzeuge mit IMU ausgerüstet sind, werden die Bedienhandlungen ET bzw. UT damit durchgeführt, da die BÜSA der Bauart BÜP 93 sowie EBÜT 80 über eine entsprechende Zusatzeinrichtung verfügen.

IMU- Koppelspulen im Gleis sind durch schwarze Buchstaben „IMU“ auf einer quadratischen weißen Tafel gekennzeichnet.

Als ET / RS- Schließung wird der Schlüssel „DB 21“ verwendet, für UT- Schließung „DB 24“.

Die Ausschaltung der BÜSA erfolgt durch Überfahren der Ausschaltsschleifen automatisch.

2. Bahnübergänge

BÜ km 19,916 (Fußgängerüberweg/Reisendenzuwegung Hausbahnsteig - Ladestraße)

BÜ km 20,336 (Fußgängerüberweg mit Umlaufsperre)

BÜ km 21,131 Lz-ÜS BÜP 93 Wirtschaftsweg

Die Anlage ist als Lichtzeichenanlage mit der Lichtzeichenfolge „gelb-rot“ ausgeführt. Die Einschalterschleife aus Richtung Hainichen befindet sich in km 20,464, das Signal So 15 in km 20,565 und das ÜS in km 20,725 (links vom Gleis).

Die Einschalterschleife aus Richtung Niederwiesa befindet sich in km 21,798, das Signal So 15 in km 21,691 und das ÜS in km 21,531.

Der Standort der Einschalterschleifen ist mit dem Sig So 14 gekennzeichnet. An den Standorten der Signal So14 befinden sich UT-Tasten.

Die BÜSA ist mit Auto-HET ausgerüstet, IMU-Einrichtungen sind nicht vorhanden.

BÜ km 21,684 nicht technisch gesichert

BÜ km 24,420 nicht technisch gesichert

BÜ km 26,250 Lz-ÜS BÜP 93 (Haltepunkt Dittersbach -Ortsverbindungsstraße)

Die Anlage ist als Lichtzeichenanlage mit der Lichtzeichenfolge „gelb-rot“ ausgeführt. Die Einschalterschleife aus Richtung Niederwiesa befindet sich in km 25,583, das Signal So 15 in km 25,690 und das ÜS in km 25,850 (links vom Gleis).

Die Einschalterschleife Richtung Hainichen befindet sich in km 26,917, das Sig So 15 in km 26,810 und das ÜS in km 26,650.

In km 26,263 der Fahrtrichtung Hainichen befindet sich ein ÜSW.

Der Standort der Einschalterschleifen ist mit dem Signal So 14 gekennzeichnet.

An den Standorten der Signal So14 befinden sich UT-Tasten.

Richtung Hainichen befindet sich kurz vor dem Standort der Einschalterschleifen (km 26, 933) eine IMU - UT Schalteinrichtung. Der Standort ist mit einer Tafel "IMU-UT" gekennzeichnet.

Am Haltepunkt Dittersbach (26,284) ist eine IMU-ET Schalteinrichtung angebracht und zusätzlich ein ET-Schlüsselschalter. Die BÜSA ist mit Auto-HET ausgerüstet.

BÜ km 28,686 LzH/F-Hp. BÜP 93 (Frankenberg Max-Kästner-Straße)

Die Anlage ist eine elektrisch betriebene Halbschrankenanlage mit der Lichtzeichenfolge „gelb-rot“ und liegt unter Deckung von Einfahrsignal A, Ausfahrsignal B und Ausfahrsignal C.

Die Bedienung erfolgt durch den ZI Frankenberg/Sachs.

In km 26,260 befindet sich ein Annäherungskontakt für Züge aus Richtung Hainichen.

Die Anrückmeldung erfolgt optisch und akustisch am Bedienplatz des ZI Frankenberg/Sachs im Stellwerk „B 1“.

Die Anlage wird mit dem Bedienen der Start-und Zieltaste eingeschaltet.

Weiterhin lässt sich die Anlage auch separat mittels ET- Taste einschalten.
Für Rangierfahrten befindet sich auf dem Bedienpult eine Dauereinschalttaste (DET).

BÜ km 29,319 LzH/F-Hp. BÜP 93 (Äußere Freiburger Straße Frankenberg)

Die Anlage ist eine elektrisch betriebene Halbschrankenanlage mit der Lichtzeichenfolge „gelb-rot“.

Die Bedienung erfolgt vom ZI Frankenberg/Sachs.

Der BÜ liegt unter Deckung Einfahrtsignal K, Ausfahrtsignal F und Ausfahrtsignal G.

In km 31,150 befindet sich ein Annäherungskontakt für Züge aus Richtung Niederwiesa.

Die Anrückmeldung erfolgt optisch und akustisch am Bedienplatz des ZI Frankenberg/Sachs im Stellwerk „B 1“.

Die Anlage wird mit dem Bedienen der Start- und Zieltaste eingeschaltet.
Weiterhin lässt sich die Anlage auch separat mittels ET- Taste einschalten.
Für Rangierfahrten befindet sich auf dem Bedienpult eine Dauereinschalttaste (DET).

BÜ km 31,149 Lz-ÜS BÜP 93 (Pappelallee/Hermann-Fischer-Straße Frankenberg)

Die Anlage ist als Lichtzeichenanlage mit der Lichtzeichenfolge „gelb-rot“ ausgeführt. Die Einschalterschleife aus Richtung Hainichen befindet sich in km 30,493, das Signal So 15 in km 30,600 und das ÜS in km 30,760.

Die Einschalterschleife aus Richtung Niederwiesa befindet sich in km 31,827, das Signal So 15 in km 31,720 und das ÜS in km 31,560.

Der Standort der Einschalterschleifen ist mit dem Signal So 14 gekennzeichnet.
An den Standorten der Signal So 14 befinden sich UT-Tasten. Die BÜSA ist mit Auto-HET ausgerüstet.

BÜ km 31,626 nicht technisch gesichert

BÜ km 33,984 LzH/ÜS BÜP 93 (Dorfstraße Braunsdorf - Lichtenwalde)

Die Anlage ist eine elektrisch betriebene Halbschrankenanlage mit der Lichtzeichenfolge „gelb-rot“.

Die Einschalterschleife aus Richtung Hainichen befindet sich in km 32,917, das Signal So 15 in km 33,435 und das ÜS in km 33,595.

In km 33,963 Richtung Niederwiesa befindet sich ein ÜSW.

Die Einschalterschleife Richtung Hainichen befindet sich in km 35,051, das Signal So 15 in km 34,595 und das ÜS in km 34,434 links vom Gleis.

Der Standort der Einschalterschleifen ist mit dem Signal So 14 gekennzeichnet.
An den Standorten der Signal So 14 befinden sich in km 32,917 bzw. km 35,051 UT Tasten, in km 32,917 zusätzlich eine IMU-UT Schleife, welche mit einer Tafel „IMU-UT“ gekennzeichnet ist.

Am Hp. Braunsdorf - Lichtenwalde in Richtung Niederwiesa ist eine IMU-ET Schalteinrichtung vorhanden sowie zusätzlich ein HET-Schlüsselschalter.

Die BÜSA ist in Richtung Hainichen mit Auto-HET einschaltbar.

BÜ km 35,317 Fußgängerüberweg mit Umlaufsperre

BÜ km 36,478 nicht technisch gesichert

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 Gleisen 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.

Zugmeldungen im Bereich der Zugleitstrecke:

Ankunftsmeldungen sind in der Regel jeweils bei Ankunft (Halt an der H -Tafel) abzugeben.

Fahranfragen sind frühestens fünf Minuten vor der planmäßigen Abfahrt an den ZI Frankenberg/Sachs zu richten und ggf. weitere fahrdienstliche Weisungen von ihm abzuwarten.

Wo welche Meldung abzugeben ist, wird mittels Buchfahrplan, Befehl bzw. Fplo angeordnet.

Die fahrdienstliche Verständigung erfolgt über Zugfunk, bei dessen Störung (oder bei Störung des Sprachspeichers) über Mobiltelefon. Da bei Gesprächen über Mobiltelefon kein Sprachspeicher wirkt, sind die Gespräche in auf den Fahrzeugen mitzuführenden Meldebüchern nachzuweisen.

- * Für alle ab Frankenberg/Sachs verkehrenden Züge in Richtung Hainichen ist vor Zulassung der Zugfahrten eine Fahrerlaubnis des ZI Frankenberg/Sachs zwingend erforderlich.
 - * Im Bf. Frankenberg/Sachs sind signalgeführte Durchfahrten technisch nicht möglich (Ausschluss im Verschlussplan) und betrieblich nicht zulässig.
 - * Alle Züge aus Richtung Hainichen geben nach Halt am Ausfahrtsignal Richtung Niederwiesa eine Ankunftsmeldung an den ZI Frankenberg/Sachs ab.
 - * Als Merkhinweis für Tf kommen auf den planmäßig eingesetzten Triebfahrzeugen zwischen Niederwiesa und Hainichen Klappkärtchen mit der jeweiligen Aufschrift des Bahnhofs, bis zu dem die Fahrerlaubnis gilt, zur Anwendung. Diese sind durch die Tf unbedingt zu verwenden.
 - * Alle fremden Tfz, welche nicht planmäßig auf der Strecke zum Einsatz gelangen, müssen zwischen Frankenberg/Sachs und Hainichen ein Meldebuch zum Eintragen der Zuglaufmeldungen mitführen.
- Das Nachfahren von Zügen ist generell verboten.

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

Die Zugfolge zwischen Niederwiesa und Frankenberg/Sachs wird technisch durch Streckenblock geregelt.

Das Zugmeldeverfahren zwischen FdI Frankenberg/Sachs und öZF DFR 2 wird gemäß Ril 408 durchgeführt.

Eventuell einzurichtende Arbeitsstellen bzw. BÜP auf der Strecke werden durch den ZI Frankenberg/Sachs verständigt.

- * Der öZF DFR 2 und FdI Frankenberg verständigen sich gegenseitig über alle Verspätungen größer 5 Minuten bei Reisezügen und 10 Minuten bei Güterzügen sowie Besonderheiten /Abweichungen im Zugbetrieb.

Weicht die tatsächliche Abfahrtszeit des Zuges von der gemeldeten Abfahrtszeit um zwei Minuten oder mehr ab, so ist die Berichtigung der Zugmeldung nach Ril 408 anzuwenden und nachzuweisen.

Planbare Abweichungen und Sonderfahrten werden zwischen den Vertragspartnern rechtzeitig vereinbart und bekannt gegeben.

Das Nachfahren von Zügen ist generell verboten.

Ist die Verständigung zwischen den öZF DFR 2 und ZI Frankenberg/Sachs völlig gestört, dürfen keine Zugfahrten stattfinden.

Sperrungen von Gleisen

Für die Sperrung von Gleisen innerhalb der Zuggleitstrecke ist der ZI Frankenberg/Sachs verantwortlich.

- * Bei Sperrung des Streckengleises zwischen Bf. Frankenberg/Sachs und Niederwiesa ist die Zustimmung des öZF DFR 2 einzuholen.
- * Wird die Sperrung des Einfahrgleises Bf. Niederwiesa zwischen Einfahrtsignal 59B und Weiche 59W01 erforderlich, hat der ZI Frankenberg/Sachs den öZF DFR 2 dazu aufzufordern. Im Bedarfsfall kann der öZF DFR 2 die Sperrung selbstständig aussprechen. Der ZI Frankenberg/Sachs ist nachträglich zu informieren.

Bei Sperrung des Einfahrgleises durch den özF DFR 2 darf keine Zugfahrt im Abschnitt Frankenberg/Sachs - Niederwiesa zugelassen sein.

Schriftliche Befehle

Schriftliche Befehle fertigt der ZI Frankenberg/Sachs aus, er kann den özF DFR 2 zur Übermittlung beauftragen.

Für den Schnittstellenbereich wird festgelegt:

- * - Befehl 408.0411V01 Nutzung im Bf. DNR bis Weiche 59 W 01
- Befehl gem. Anl. 10 FV-NE Zugsleitstrecke

* Schriftliche Befehle für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur der RIS werden dem özF DFR 2 des Bf. Niederwiesa übermittelt.

Dieser sorgt für die Übermittlung mittels Zugfunks an den betroffenen Zug. Die Befehlsaushändigung wird dem ZI Frankenberg/Sachs fernmündlich bestätigt (Nachweis erforderlich).

* Schriftliche Befehle für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur der DB InfraGO AG werden dem ZI Frankenberg/Sachs übermittelt.

* Dieser sorgt für die Aushändigung des Befehls an den betreffenden Zug. Die Befehlsaushändigung wird dem özF DFR 2 fernmündlich bestätigt (Nachweis erforderlich).

Gefährliche Ereignisse

- * Gefährliche Ereignisse innerhalb der Pachtstrecke mit Auswirkungen auf den Betrieb der DB InfraGO ist die Notfallleitstelle der DB InfraGO (Ruf: 0341- 968-6666) zu verständigen.

Einsatz des Hilfszuges bzw. sonstiger Bergetechnik

Bei Bahnbetriebsunfällen und sonstigen gefährlichen Ereignissen, welche den Einsatz von Hilft- und Bergetechnik erforderlich machen, ist grundsätzlich Rücksprache mit der Betriebsleitung der RIS zu halten.

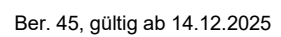
Hainichen

318 m ü. N.N.

Strecken - km 19,971

Bahnhof, Zuglaufmeldestelle

Betriebsdienstliche Abkürzung: DHA



1. Allgemeines

Der Bf. Hainichen ist Endbahnhof der Strecke und unbesetzte Zuglaufmeldestelle.

Die Weiche 1 in km 19,799 und Weiche 8 in km 20,153 sind RFW, wobei die Grundstellung der RFW 8 im geraden Strang nach Gleis 1 führt. Die Grundstellung der RFW 1 führt in den abzweigenden Strang nach Gleis 2. Zur Überwachung der Weichenlage sind Signale So 18a/18 b mit Ankündigungsbake So 17 aufgestellt. Im Einfahrgleis aus Richtung Frankenberg/Sachs zweigt bahnlinks in km 20,294 (Weiche 9) das Nebengleis 3 ab. Die Weiche ist durch Riegelhandschloss in Abhängigkeit zur Gleissperre 1 (ortsbedient) verschlossen.

	Richtung Frankenberg	Richtung Streckenende
Grenzen	Trapeztafel *Ne 1 km 20,495	Gleisendabschluss in km 19,695
Ra 10	km 20,395	./.
Zugschlussstellen		
Gl. 1	So 12 Rfw 8 in km 20,106	./.
Gl. 2	./.	./.

*** Die Trapeztafel „Ne 1“ km 20,495 wird durch Vorsignaltafel „Ne 2“ in km 20,895 im Bremswegabstand angekündigt. Vorsignaltafeln sind mit ständig wirksamen 1000 Hz - Magneten versehen.**

2. Gleise

Gleis-nummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Bemerkung
1	256	Ein-/Ausfahrgleis von/nach Frankenberg/S.	Bahnsteiggleis
2	256	Abstellgleis, Ausfahrgleis nach Frankenberg/Sachs	ohne Bahnsteig; mit teilweiser Gleiseinzäunung zur Abstellung von Triebwagen
3	230	Abstellgleis	Höhe Bahnsteigende - So 12 W 7
4	220	Abstellgleis	
4a	50	Abstellgleis	

3. Zugfahrwege

Die Einfahrt aus Richtung Frankenberg/Sachs ist durch die Grundstellung der RFW 8 nach Gleis 1 definiert.

Die Ausfahrt der Züge in Richtung Frankenberg/Sachs ist aus Gleis 1 und 2 möglich.

Einfahrten entgegen der Grundstellung der RFW 8 nach Gleis 2 sind nur im Ausnahmefall und auf Anordnung der Betriebsleitung der RIS zulässig. Dies wird dann im Fahrplan oder mit Befehl durch den ZI Frankenberg/Sachs bekanntgegeben.

- * Der Einfahrweg nach Gleis 1 endet am gewöhnlichen Halteplatz (H-Tafel in km 19,931).

4. Fahrweg- und Zugschlussprüfung

Die Fahrwegprüfung bei Einfahrten im durch die RFW 8 eingestellten Fahrweg obliegt dem Tf durch die Beachtung des ÜS.

- * Bei ausnahmsweise zugelassenen Einfahrten entgegen der Grundstellung der RFW 8 nach Gleis 2 hat der Tf den Fahrweg einzustellen und zu prüfen.

5. Durchführung von beginnenden und endenden Zügen

Der Bahnhof Hainichen ist Endbahnhof der Strecke. Die planmäßig verkehrenden Züge beginnen und enden im Gleis 1 (Hausbahnsteig). Das Gleis 2 (ohne Bahnsteig) wird genutzt, wenn dies betrieblich notwendig ist. Dieses ist teilweise eingezäunt, damit zur Verbeugung von Vandalismusschäden während der Nacht- und Wochenendabstellungen Triebwagen mittels verschließbarer Gleistore (vor und hinter dem Fahrzeug) eingeschlossen werden können. Siehe hierzu Punkt 8.

Kreuzungen sind zulässig - beachte aber Pkt. 8.

Bei Kreuzungen fährt der erste Zug nach Gleis 1 ein. Das Wegsetzen von Gleis 1 nach Gleis 2 erfolgt bei einer Gesamtzuglänge bis 100 m über die RFW 1 / bei einer Gesamtzuglänge größer 100 m über die RFW 8 (beachte hierzu FV-NE § 20).

Für die Abstellung von Tzf sind Elektroanschlüsse (230 V) vorhanden.

Bei völlig gestörter Verständigung ist das Verkehren von Sonderzügen zwischen Frankenberg/Sachs und Hainichen untersagt.

6. Freizuhaltende Durchrutschwege bei der Einfahrt im Bahnhof haltender Züge

aus Richtung	nach Gleis	Durchrutschweg	
		von	nach
Frankenberg/S.	1	H-Tafel Ne 5 km 19,931	So 12 RFW 1 km 19,850 (81 m) -siehe Punkt 7-
Frankenberg/S.	2*	Höhe H-Tafel Ne 5 km im Gl. 1 19,931	So 12 RFW 1 km 19,850 (81 m) -siehe Punkt 7-

*(Gleis 2 unter Beachtung Pkt. 3)

7. Bahnübergänge im Bahnhofsbereich

In km 20,336 befindet sich ein Wegübergang mit Umlaufsperre.

Des Weiteren befindet sich im Ein- und Ausfahrgleis Ri Frankenberg/Sachs in km 20,464 (zwischen Signal „Ne 1“ und Signal „Ra 10“) der Einschaltkontakt für den BÜ in km 21,131, welcher beim Rangieren über Signal Ra 10 mittels UT - Bedienung unwirksam zu schalten ist (DB 24).

In km 19,916 führt eine Reisendenzuwegung über die Gleise 1- 4. Da diese sich im Durchrutschweg der Gleise 1 und 2* befindet wird die Einfahrtsgeschwindigkeit ab Bahnsteiganfang auf 30 km/h heruntersignalisiert.

*(Gleis 2 unter Beachtung Pkt. 3)

8. Rangierdienst

Zustimmung zum Rangieren

- * Das Rangieren auf dem Bf. ist nur mit Zustimmung des ZI Frankenberg/Sachs gestattet. Bei Zugfahrten besteht grundsätzliches Rangierverbot in den Hauptgleisen. Der für das Rangieren Verantwortliche (Tf / Rb) meldet sich bzgl. des Einholens der Zustimmung beim ZI Frankenberg/Sachs. Die voraussichtliche Dauer des Rangierens ist mit anzugeben. Der ZI Frankenberg/Sachs stimmt dem Rangieren zu mit dem Wortlaut:

„Rangieren im Bahnhof Hainichen von ... Uhr bis ... Uhr erlaubt“

- * 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 Gleise mit Fahrzeugen besetzt bleiben. Dies ist
- * durch den Zugleiter im Dienstübergabebuch zu dokumentieren.

- * Außerdem ist das Verschließen der Weiche und Flankenschutzeinrichtungen
- * sowie das Sichern abgestellter Fahrzeuge an den ZI Frankenberg/Sachs zu
- * melden. Die erforderlichen Gebrauchsschlüssel (Bedienung der Gleise 3 und
- * 4) sowie der Ersatzschlüssel für die Gleistore der Einzäunung Gleis 2 werden
- * vom ZI Frankenberg/Sachs am Schlüsselbrett bzw. im Ersatzschlüsselkasten
- * unter Siegelverschluss verwahrt. Alle Meldungen sind im Zugmeldebuchbuch
- * einzutragen.

Besondere Vorsicht beim Rangieren

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

- * Im Bereich des Bahnhofs 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 Tfz-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.

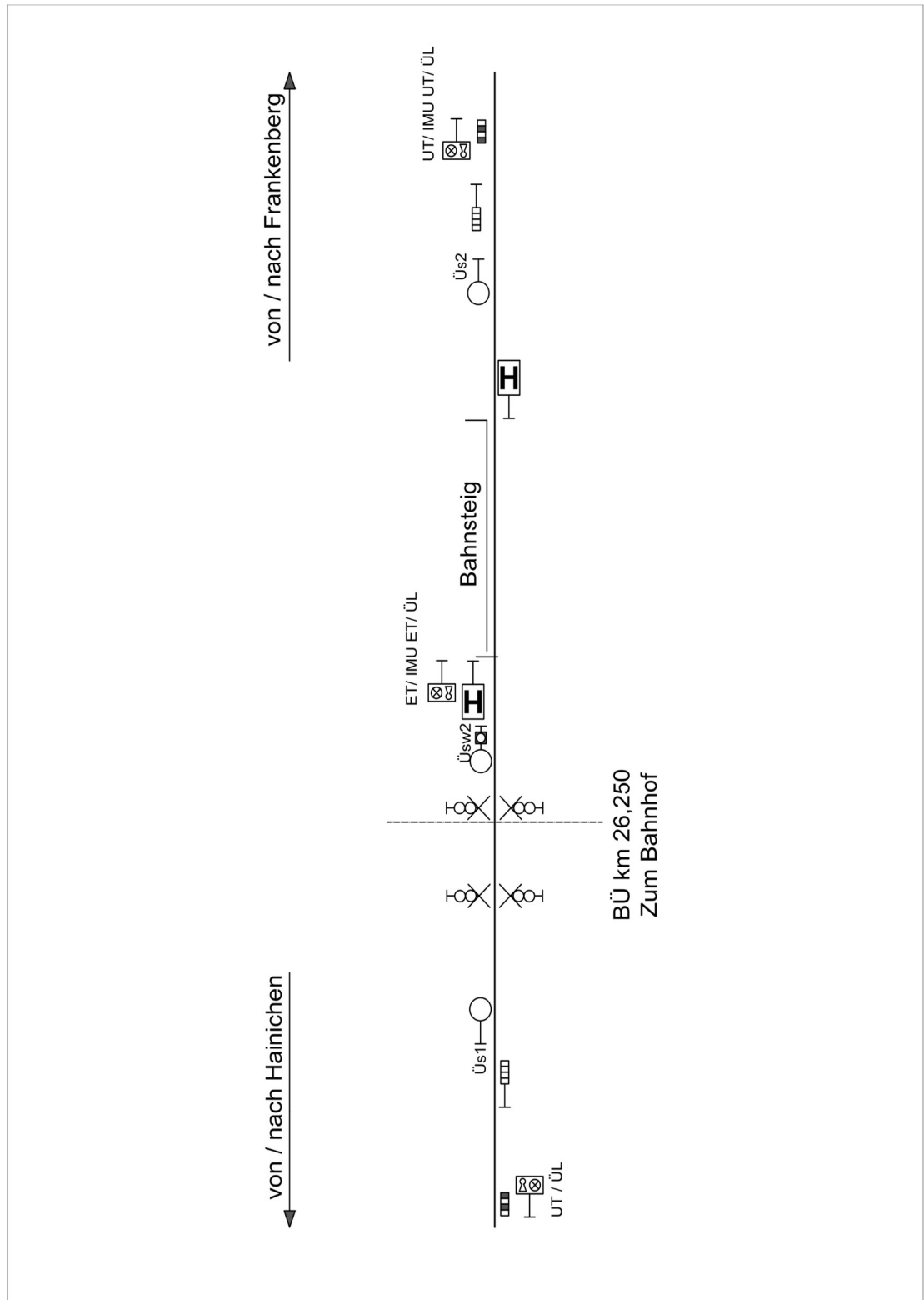
Dittersbach

310 m ü. N.N.

Strecken - km 26,324

Haltepunkt

Betriebsdienstliche Abkürzung: DDIF



*
*

Die Bahnsteignutzlänge des Hp. beträgt 80 m.
Im Bereich des Hp. befindet sich die BÜSA km 26,250 (Ortsverbindungsstraße „Zum Bahnhof“).

Frankenberg (Sachs)

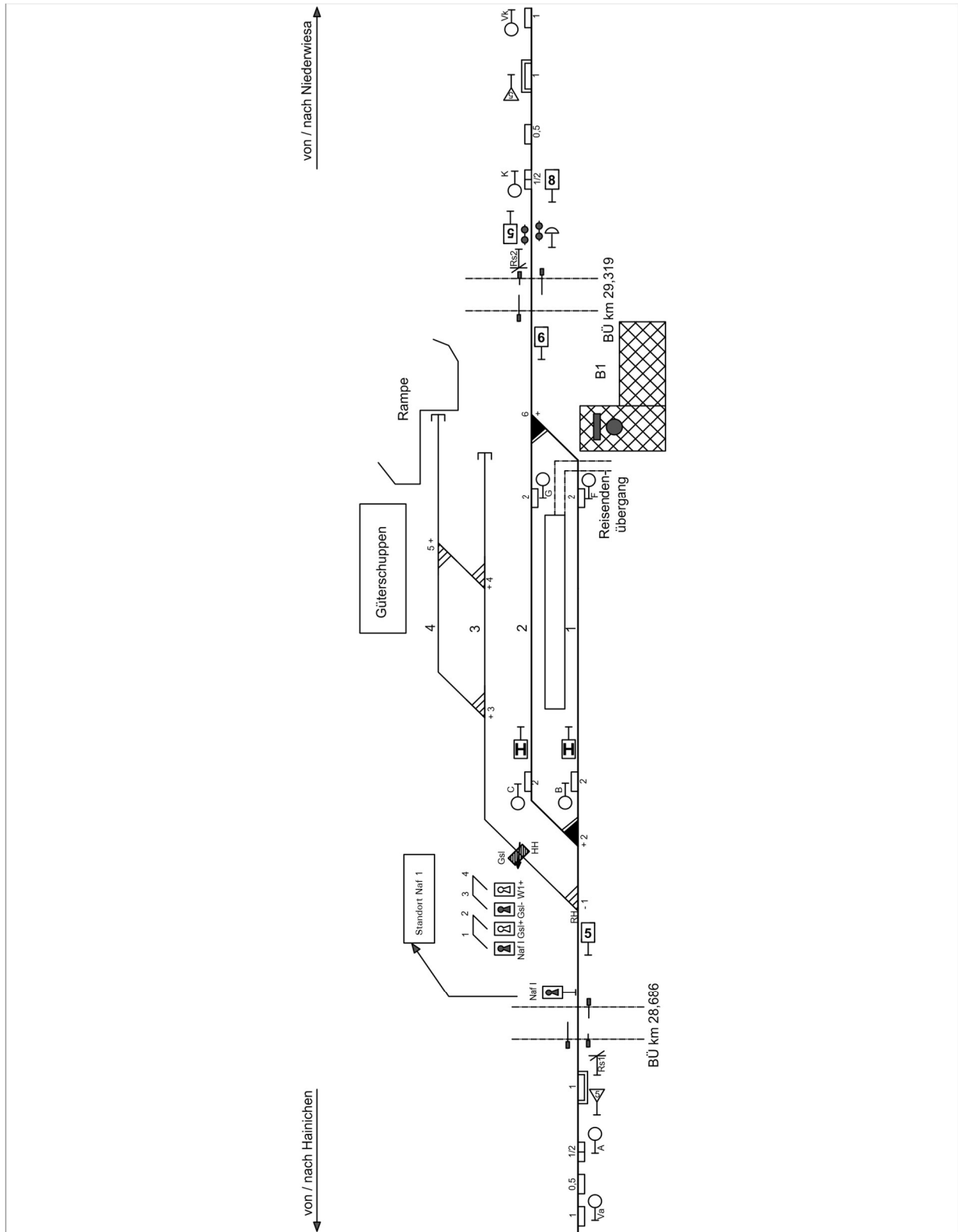
289 m ü N.N.

Strecken - km 29,081

Bahnhof, Zugleitstelle

Betriebsdienstliche Abkürzung: DFK

Telefon:	(037206) 881062
Fax:	(037206) 881140
Handy:	(0173) 3989 391
Zugfunkkanal:	VzF 95 Kanal O 22



Die Bahnsteignutzlänge beträgt jeweils 80 m.

1. Allgemeines

Der Bf. Frankenberg/Sachs ist Sitz des Fdl/ ZI der Strecke Hainichen - Niederwiesa. Er ist zugleich Bahnhofsfahrdienstleiter. Das Stellwerk trägt die Bezeichnung „B 1“. Die Nutzlänge der vorhandenen Bahnsteige (Mittelbahnsteig) 1 und 2 beträgt je 80 m. Im Bf. befinden sich zwei BÜSA, welche durch den ZI Frankenberg/Sachs bedient werden. Die Überwachungseinrichtungen der BÜSA sind im Gleisbildpult dargestellt. Aus beiden Richtungen sind Annäherungskontakte (km 26,260 bzw. km 31,150) vorhanden, welche dem ZI Frankenberg/Sachs ein rechtzeitiges Schließen der BÜ (km 28,686 bzw. km 29,319) und die zeitgerechte Einstellung der Fahrstraße ermöglichen sollen. Die Meldung erfolgt optisch und akustisch. Die Weichen 2 und 6 sind mit elektrischen Antrieben ausgerüstet. Die Weichen 1, 3, 4 und 5 sind ortsbedient, wobei die Weiche 1 in Abhängigkeit zur Gleissperre I verschlossen ist. Die Freigabe der Nahbedienung erfolgt durch den ZI Frankenberg/Sachs.

1.1. Dienstruhe, Verschlafensregelung

Während der Arbeitsruhe ist der Fahrweg unter Verwendung der Hilfsfahrstraßen über Gleis 2 einzustellen. Die Erlaubnis des Streckenblockes ist nach DNR abzugeben. Vor Beginn und nach Ende der Dienstruhe hat der ZI Frankenberg/Sachs sich beim öZF DFR 2, beim Fdl Eilenburg sowie beim ZI Stollberg/Sachs an - bzw. abzumelden. Erreicht der Tf der CBC GmbH bei Dienstbeginn in Hainichen den ZI Frankenberg/Sachs telefonisch bzw. per Zugfunk nicht, meldet er dies umgehend dem ZI Stollberg/Sachs. Dieser leitet entsprechende Maßnahmen zur unverzüglichen Besetzung des Dienstpostens ein. Der öZF DFR 2 ist hiervon zwingend zu unterrichten.

Während der Dienstruhe bzw. bei Nichtbesetzung des Stellwerks B 1 Frankenberg/Sachs dürfen zwischen Niederwiesa und Frankenberg/Sachs keine Züge verkehren. Zwischen Hainichen und Frankenberg/Sachs darf hier nach den Regeln bei völlig gestörter Verständigung gefahren werden - s. S. 5). Abweichungen regelt der EBL im Einzelfall.

1.2. Grenzen und Zugschlussstellen

	Richtung Hainichen	Richtung Niederwiesa
Grenzen	ESig A in km 28,140	ESig K in km 29,499
Ra 10	km 28,340	km 29,399
Zugschlussstellen		
Gleis 1	ASig B in km 28,905	ASig F in km 29,123
Gleis 2	ASig C in km 28,905	ASig G in km 29,123

2. Gleise

Gleis	NL	Verwendung	Bemerkungen
1	269 m	Fahrtrichtung DHA - DNR	
2	269 m	Fahrtrichtung DHA - DNR	
1	304 m	Fahrtrichtung DNR - DHA	
2	304 m	Fahrtrichtung DNR - DHA	
3	340 m	Nebengleis	Zwischen So 12 W 4 u. Gleisendabschluss befindet sich ein Skl-Abstellschuppen
4	208 m	Nebengleis	mit Kopf- und Seitenrampe

3. Signale

* Die Hauptsignale des Bahnhofs sind als Lichtsignale (HI) ausgeführt.

Signal	Signalbegriffe	Ersatzsignal Zs 1	Rangiersignal Ra 12	Bemerkungen
A	Hp 0 HI 10	X		
B	Hp 0 HI 3a	X	X	
C	Hp 0 HI 3a	X	X	
F	Hp 0 HI 3a	X	X	
G	Hp 0 HI 3a	X	X	
K	Hp 0 HI 10	X		

* Das Vorsignal Va steht im Abstand von 600 m zum Signal A.
 * Das Vorsignal Vk steht im Abstand von 565 m zum Signal K.
 * Die Vorsignale sind mit 1000 Hz - Magneten versehen, die Einfahrtsignale sind mit 2000-Hz-Magneten ausgerüstet.
 * Davor befinden sich aus Richtung Hainichen in km 27,890 und aus Richtung Niederwiesa in km 29,699 jeweils 500 Hz-Magneten.

4. Zugfahrstraßen

* Zugfahrstraßen nach Gleis 1 und 2 sind sowohl aus Richtung Hainichen als
 * auch aus Richtung Niederwiesa vorhanden. Züge aus Richtung Hainichen
 * verkehren im Regelfall nach Gleis 1, Züge aus Ri Niederwiesa nach Gl 2.
 Durchfahrten sind im Bf. Frankenberg/Sachs technisch gem. Verschlussplan
 ausgeschlossen und betrieblich nicht zugelassen.
 * Einfahrten von Niederwiesa nach Gleis 1 sind nur bei zwingender betrieblicher
 Notwendigkeit oder im Störfall zulässig. Dabei ist vor Zulassung der
 Zugfahrt die Absperrkette der Reisendenzuwegung einzuhängen und dem Zug
 Befehl Nr. 12 auf Sicht sowie Befehl 12.2 zu übermitteln. Hat der einfahrende

Zug die Reisendenzuwegung vollständig passiert, darf die Absperrkette entfernt werden.

Auf dem Gleisbildpult ist in diesem Fall an der Zieltaste Signal B ständig Hilfssperre und Merkhinweis BÜ anzubringen.

Regelungen hinsichtlich Dienstruhe siehe Punkt 1.1.

5. Fahrweg- und Zugschlussprüfung

Vor Zulassung von Zugfahrten ist durch den ZI Frankenberg/Sachs der Fahrweg gem. FV-NE zu prüfen.

Der Fahrwegprüfbezirk erstreckt sich vom km 28,340 (Ra 10 in Richtung Hainichen) bis km 29,399 (Ra 10 in Richtung Niederwiesa).

Ständig nicht einsehbare Gleisbereiche:

- von km 28,340 (Ra 10) bis km 28,663 Rs I
- von km 29,399 (Ra 10) bis km 29,339 Rs II

Für die nicht einsehbaren Gleisbereiche gelten die Regeln der indirekten Fahrwegprüfung. Der Fahrweg darf als frei betrachtet werden, wenn:

- * - bei ausfahrenden Zügen die Ankunfts meldung (Bf. Hainichen) bzw. der Rückblock (Rückmeldung) von Niederwiesa oder eine Verlassensmeldung vorliegt,
- ein einfahrender Zug mit Zugschluss die Signalzugschlussstelle passiert hat bzw. der Tf dies dem Fdl / ZI gemeldet hat (Ankunfts meldung),
- der Fahrweg von einer Rangierfahrt vollständig geräumt ist und der Tf / Rbgl dies gemeldet hat.

Für die Abstellung von Tzf ist ein Elektroanschluss (230 V) in km 29,094 zwischen Gleis 3 und Gleis 4 vorhanden.

*

Das Abstellen von Fahrzeugen auf Gleis 3 und 4 ist erlaubt.

*

6. Durchführung von Kreuzungen und Überholungen

*

Der Bf. Frankenberg/Sachs ist Kreuzungsbahnhof, gleichzeitige Ein- und Ausfahrten sind zulässig. Befehle gemäß § 20 bei Zugkreuzungen sind nicht erforderlich.

7. Freizu haltende Durchrutschwege bei der Einfahrt im Bahnhof haltender Züge

aus Richtung	nach Gleis	Durchrutschweg	
		von	bis
Hainichen	1	Sig F in km 29,123	So 12 Weiche 6 in km 29,209 (85 m)
Hainichen	2	Sig G in km 29,123	So 12 Weiche 6 in km 29,209 (85 m)
Niederwiesa	1	Sig B in km 28,905	So 12 Weiche 2 in km 28,854 (51 m)
Niederwiesa	2	Sig C in km 28,905	So 12 Weiche 2 in km 28,854 (51 m)

8. Bahnübergänge im Bahnhofsbereich

Im Bahnhofsbereich befinden sich folgende BÜ:

BÜ	Sicherung	Bemerkung
28,686	Halbschranke	Bedienfolgezwang
29,319	Halbschranke	Bedienfolgezwang

9. Rangierdienst

Zustimmung zum Rangieren

- * Das Rangieren im Bf. ist nur mit Zustimmung des ZI Frankenberg/Sachs gestattet.
Der für das Rangieren Verantwortliche (Tf / Rbgl) meldet sich bzgl. des Einholens der Zustimmung beim Fahrdienstleiter / Zlr.
Die voraussichtliche Dauer des Rangierens ist anzugeben. Entsprechende Merkschilder bzw. -zeichen sind anzubringen.
Von Fahrzeugen besetzte Gleise sind dem ZI Frankenberg/Sachs anzugeben.
Dieser trägt die besetzten Gleise in das Dienstübergabebuch ein.

Signale

- * Beim Rangieren über die Weiche 2 und Weiche 6 hinaus ist grundsätzlich bis hinter das RS 1 bzw. RS 2 zu fahren. Sollte aus betrieblichen Gründen das Signal Ra 12 am Signal RS 1 oder RS 2 nicht einsehbar sein, so hat der ZI Frankenberg/Sachs die Sicherung des BÜ durch Prüfung der Ausleuchtung der Pultelemente zu prüfen und dann die Zustimmung zur Rangierfahrt zu erteilen.

Bahnübergänge

Die Reisendenzuwegung zum Bahnsteig befindet sich in km 29,128.
Bevor eine Rangierfahrt die BÜ km 28,686 bzw. 29,319 befährt, ist die jeweilige Anlage über DET - Taste einzuschalten.
Zu lange Sperrzeiten der BÜ sind zu vermeiden. Gegebenenfalls ist beim mehrmaligen Befahren des BÜ zwischenzeitlich die Anlage auszuschalten.

Nahbedienung 1 (Gleis 3 + 4)

- * Die signaltechnische Abhängigkeit wird über eine Schlüsselsperre hergestellt.
Die Nahbedienungs freigabe erfolgt durch den ZI Frankenberg/Sachs.
- * Das Anschlussgleis für die Nahbedienungs freigabe I zweigt an der Weiche 1 in km 28,761 im Bf. Frankenberg (Sechs) ab.
- * In der Grundstellung ist die Gleissperre aufgelegt (Pultelement Schenkel rechts ist ausgeleuchtet) und die Kontrolllampe der Nahbedienungs freigabe I - Taste ist dunkel. Wird die Nahbedienungs freigabe I - Taste am Bedienpult bedient leuchtet die Kontrolllampe rot und die Schenkelausleuchtung der Gleissperre wechselt von rechts nach links.
- * Wird der Schlüssel aus der Schlüsselsperre entnommen blinkt die Kontrolllampe rot.

Die Gleissperre kann aufgeschlossen und abgelegt werden und gibt dann im abgelegten Zustand den Schlüssel zum Öffnen des Riegelhandschlusses der Weiche 1 frei.

Nach Beendigung der Rangierarbeiten wird die Weiche 1 und nachfolgend die Gleissperre wieder verschlossen. Der freigewordene Schlüssel von der aufgelegten und wieder verschlossenen Gleissperre in die Schlüsselsperre eingeschlossen. Auf dem Bedienpult leuchtet die Kontrolllampe der Nahbedienungsfreigabe I wieder rot. Nach der Rücknahme der Nahbedienung durch den Bediener erlischt die Kontrolllampe, die Schenkelausleuchtung der Gleissperre wechselt wieder von links nach rechts. Die Anlage ist damit wieder in Grundstellung.

Besondere Vorsicht beim Rangieren

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

Im Gleis 4 darf die in Fahrtrichtung Hainichen rechte Seite auf Grund des geringen Abstandes zwischen Zaun und Gleis nicht als Rangierseite verwendet werden.

* Im Bereich des Bf. Frankenberg/Sachs befinden sich folgende Abschnitte mit einer größeren Neigung als 2,5 ‰:

* - Ein-/ Ausfahrgleis Ri Hainichen	
von km 28,140 (Einfahrsignal A) bis km 28,150:	10,000 ‰
von km 28,150 bis km 28,263:	11,200 ‰
von km 28,263 bis km 28,450:	9,200 ‰
von km 28,530 bis km 28,600:	3,000 ‰
 - Ein-/Ausfahrgleis Ri Niederwiesa	
von km 29,323 bis km 29,399:	3,5 ‰

Abstellverbot

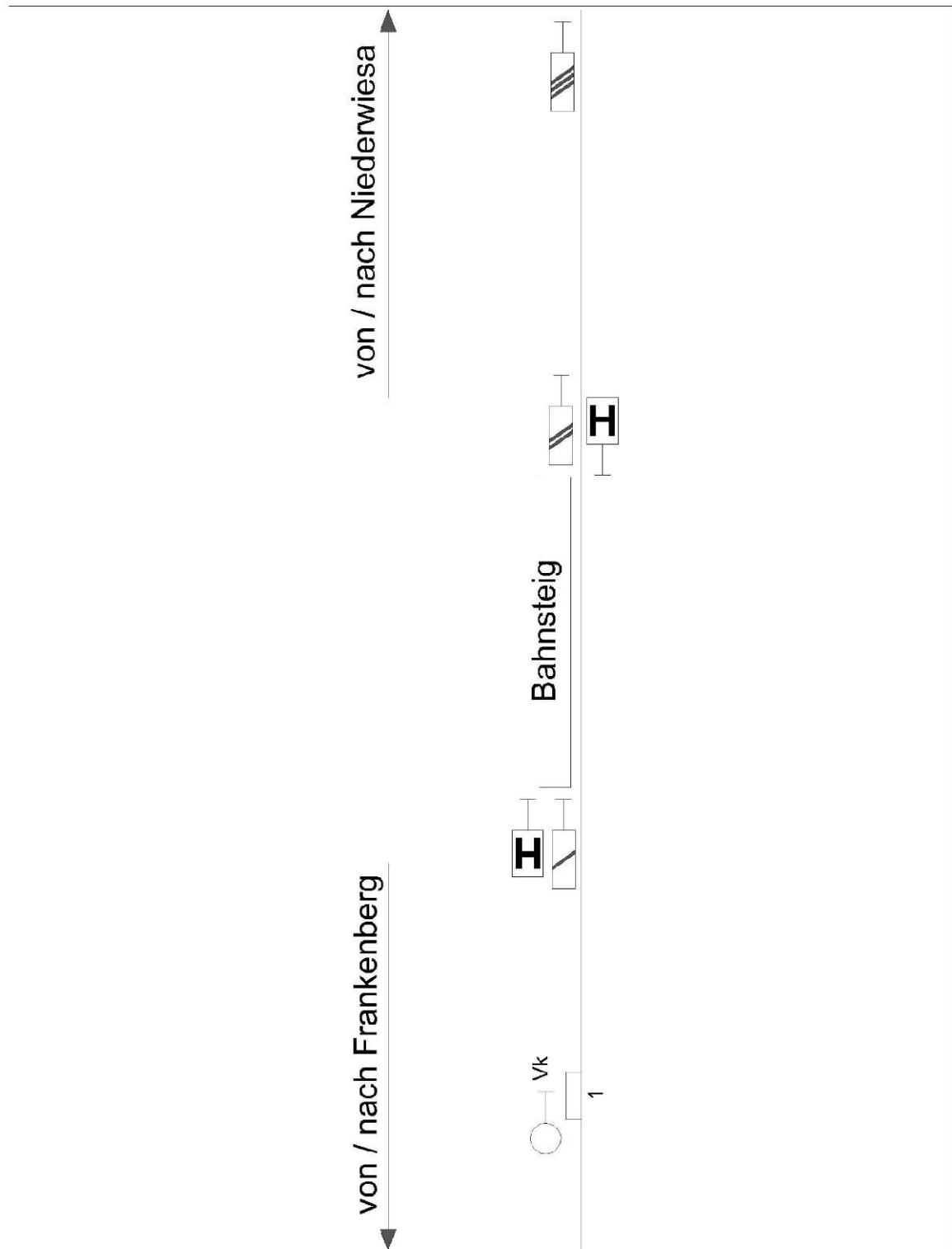
Frankenberg Süd

275 m ü. N.N.

Strecken - km 30,180

Haltepunkt

Betriebsdienstliche Abkürzung: DFKS



* Die Bahnsteignutzlänge des Hp. beträgt 80 m.

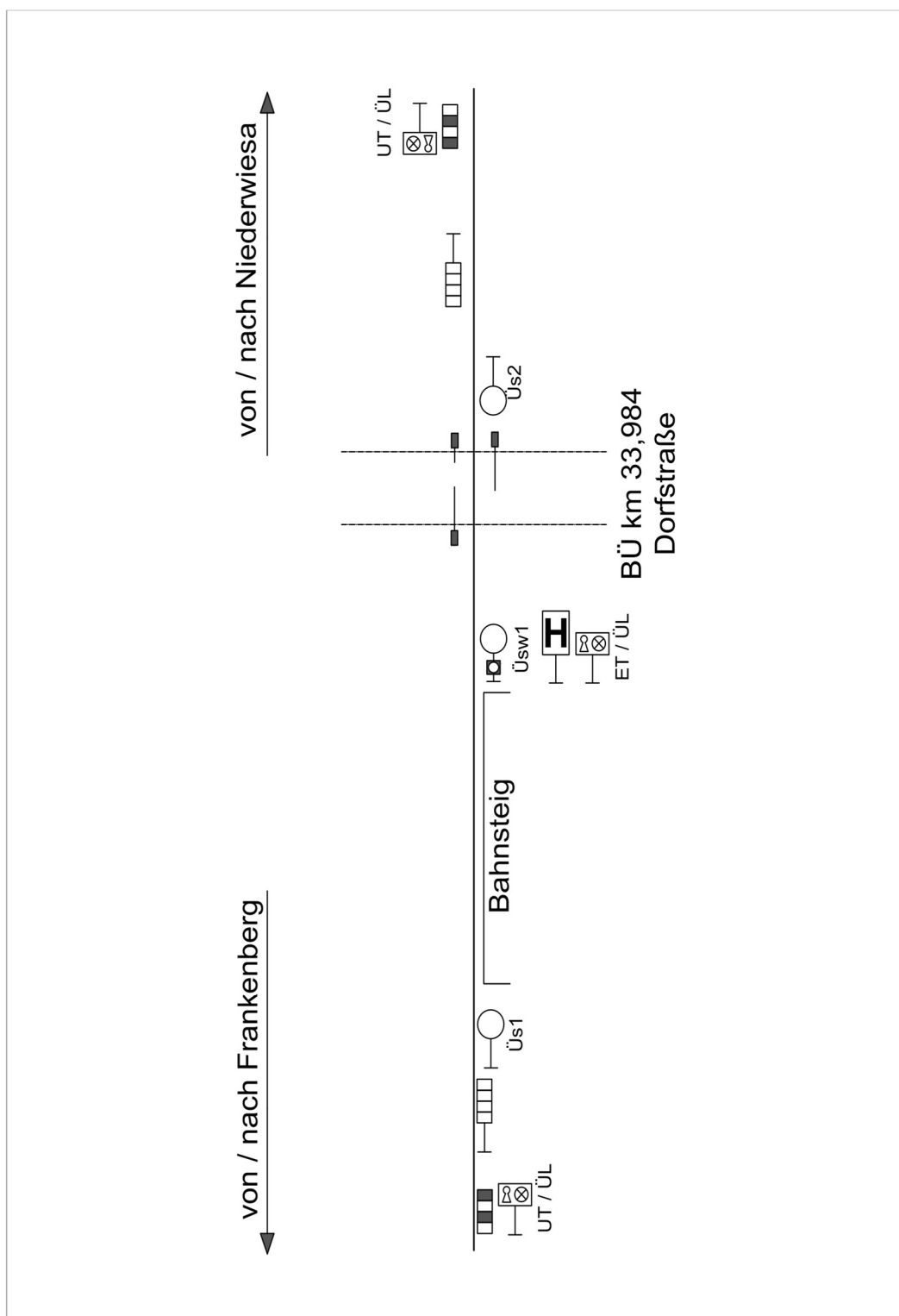
Braunsdorf - Lichtenwalde

268 m ü. N.N.

Strecken - km 33,930

Haltepunkt

Betriebsdienstliche Abkürzung: DBDL



- * Die Bahnsteignutzlänge des Hp. beträgt 50 m.
- * Im Bereich des Hp. befindet sich die BÜSA km 33,984 LzH - ÜS BÜP 93 Dorfstraße Braunsdorf - Lichtenwalde.