

Sammlung
betrieblicher Vorschriften
(SbV)
Teil B

für die Strecken

Freiberg (Sa.) – Holzgau
Berthelsdorf (Erzgeb.) – Brand-Erbisdorf

Ausgabe 2012

Gültig ab: _____

Aufgestellt: **Mai 2012**

gez. Winfried Sievert
Eisenbahnbetriebsleiter

Dienststelle / Anwender : _____

Diese SbV ist urheberrechtlich geschützt, die Vervielfältigung dieser SbV ist ohne Zustimmung der Betriebsleitung der RPE nicht gestattet.

Diese SbV darf weder an Dritte weitergeben noch diesen zugänglich gemacht werden, da sie sicherheitsrelevante Angaben zur Sicherungstechnik enthält, die bei mißbräuchlicher Anwendung zur erheblichen Betriebsgefährdungen führen können.

Verteilungsplan

1. Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht (LfB)
des Freistaates Sachsen

Betriebsleiter der RPE

stellv. Betriebsleiter der RPE

örtlicher Betriebsleiter Berthelsdorf (Erzgeb.) der RPE

Zugleiter Mulda RPE

verkehrende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

2. Persönlich zuzuteilen allen auf der Strecke eingesetzten Mitarbeitern
im Betriebsdienst der RPE.

3. Zugänglich zu machen:

Allen auf den Strecken eingesetzten Mitarbeitern im Betriebsdienst
durch die EVU.

Berichtigungen:

Nummer des Berichtigungsblattes	Bemerkungen	Gültig ab	Berichtigt am durch

Jährliche Prüfung der SbV:
(bis 01. April des Jahres)

Datum	Name / Funktion	Bemerkungen

Inhalt

Vorbemerkungen	6
1. Teil Betriebliche Bestimmungen	
I. Bestimmungen zur Anwendung der Signale gem. Eisenbahn-Signalordnung (ESO)	
II. Zugbeeinflussungseinrichtungen und Induktive Meldeübertragung	23
III. Allgemeine zusätzliche Bestimmungen	
IV. Bestimmungen zur Durchführung von Zugfahrten und Sperrfahrten	
V. Bestimmungen zur Durchführung von Rangierfahrten	
VI. Einsatz von Nebenfahrzeugen; Betriebliche Maßnahmen bei der Durchführung von Bauarbeiten und damit verbundenen Sperrfahrten	
VII. Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten, außergewöhnlichen und gefährlichen Ereignissen und bei Eisenbahnbetriebsunfällen	
2. Teil Beschreibung der örtlichen Verhältnisse	
I. Angaben zur Strecke	33
II. Betriebsstellen	35

Vorbemerkungen

- (1) Die Strecken
 - a) Freiberg (Sa) – Holzgau
 - b) Berthelsdorf (Erzgeb.) – Brand-Erbisdorfsind eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahnen.
Die Strecke Freiberg (Sa) – Holzgau schließt im Bahnhof Freiberg (Sa.) an das Netz der Deutschen Bahn AG an.
Die Infrastrukturgrenze befindet sich in km 24,805 und ist durch ein entsprechendes Schild in der Örtlichkeit gekennzeichnet.
Die Betriebsgrenze befindet sich im km 25,120 (Einfahrsignal 55 B)
Die Zweigstrecke Berthelsdorf (Erzgeb.) – Brand-Erbisdorf beginnt im Bahnhof Berthelsdorf der (Erzgeb.) der Strecke Freiberg (Sa) – Holzgau.
- (2) Auf der Strecke
 - a) Freiberg (Sa) – Holzgau wird gegenwärtig im Regelbetrieb Reisezug- (SPNV) und Güterverkehr,
 - b) Berthelsdorf (Erzgeb.) – Brand-Erbisdorf nur Güterverkehr durchgeführt.
- (3) Die Vertreter der Betriebsleitung der R.P. Eisenbahn GmbH für die Strecken sind neben dem Eisenbahnbetriebsleiter, der stellv. Eisenbahnbetriebsleiter, sowie der örtliche Betriebsleiter in Berthelsdorf (Erzgeb.).
- (4) Anzuwendende Regeln sind in Normaldruck ausgeführt;
Es sind nur Regeln aufgeführt, die nicht bereits im Teil A genannt sind bzw. zu denen
im Teil 1. Zusatzbestimmungen, ergänzende Regeln und Verweise, die kursiv gedruckt sind,
erforderlich sind.
- (5) Wortlaute von mündlich abzugebenden Meldungen werden kursiv in anderer

„*Schriftform*“

gedruckt sowie in Anführungszeichen hervorgehoben.

- (6) *Nicht verbindliche Hinweise und Verweise auf Regeln anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen, insbesondere der DB Netz AG sind kursiv in anderer Schriftform gedruckt.*

1. Teil

Betriebliche Bestimmungen

I. Bestimmungen zur Anwendung der Signale gem. Eisenbahn-Signalordnung (ESO)

Auf den Strecken werden die Signale gem. Abschnitt C - Künftig wegfallende Signale – einschließlich Abschnitt C, Nr. 2, „III. Signale der DV 301 der Deutschen Reichsbahn“ mit den im Rahmen der ESO durch die zuständige Aufsichtsbehörden genehmigten Zusatzbestimmungen und Anweisungen zur Durchführung der ESO i.d.j.g.F. angewendet.

Folgende Signale und Kennzeichen finden Anwendung:

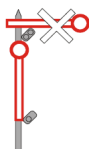
Nicht alle angewendete Signale und Kennzeichen entsprechen der Darstellung und Bedeutung in der DB AG Ril 301 bzw. finden sich nicht darin.

Die Signale des Bf Freiberg (Sa.), die im Bereich der Infrastruktur der RPE aufgestellt sind und sich in der Zuständigkeit der DB Netz AG befinden, finden keine Berücksichtigung, hierfür ist das Regelwerk der DB Netz AG (Ril 301 und 408, sowie ggf. örtliche Regeln) anzuwenden, dies gilt auch für die Einrichtungen der PZB.

1. Ortsfeste Signale und Kennzeichen

Kennzeichnung ungültiger Signale

ESO (9) AB. 5



„weißes Kreuz“

Mastschilder

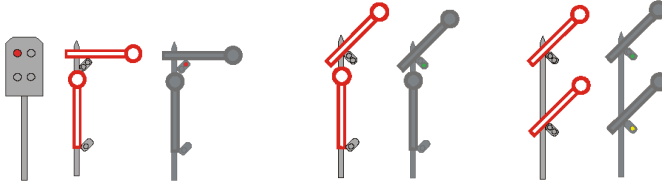
ESO (9) AB 4. a)



Mastschild weiß-rot-weiß

I. Hauptsignale (Hp)

ESO (10), ESO (11), AB 6. und 7.



Hp 0

Hp 1

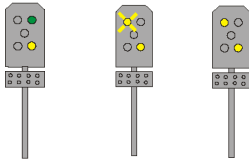
Hp 2

(als Licht (Hl)- und Formsignal) (nur als Formsignal) (nur als Formsignal)

AB 10 a. und AB 11a. NBL

Lichthaupt- und Lichtvorsignale (Hl)

ESO (DV 301) § 5



Hl 3a

Hl 9a

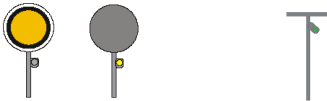
Hl 12a

II. Vorsignale (Vr)

- nur als Formsignal -

ESO (14), ESO (15), ESO (16) und ESO (17) NBL, AB 17., AB 18., AB 21. und AB 24.

ESO (DV 301) § 4 (8)



Vr 0

Vr 1/2

Zu ESO (17) NBL und ESO (DV 301) § 4 (8): die Signale zeigen jeweils nur ein Licht.

IV. Zusatzsignale (Zs)

ESO (21), AB 36



Zs 1
AB 37.

(nur an HI-Signalen)



Zs 3
AB 41.

(nur als Formsignal)



Zs 3v

(nur als Formsignal)



Zs 12

zu AB 47g.: anstelle des Fdl tritt der Zlr, anstelle der örtlichen Aufsicht tritt der der zuständige Bf-Fdl (öBb) der Betriebsstelle, wenn sie besetzt ist.

AB 36. NBL



Zs 103

wird nur an Formhauptsignalen angewendet.

V. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Ts)

ESO (22)



Ts 1

VI. Langsamfahrtsignale (Lf)

ESO (23), AB 51 a. - AB 53., AB 55.- AB 62., AB 63 b.- AB 66.



Lf 1

Lf 2

Lf 3

Zu AB 51 a.: Angaben über rückstrahlende Ausführung oder Beleuchtung sind in der La bekanntgeben.

Zu AB 55.: (Bremswegabstand) Abweichungen sind in der La bekanntgeben.

Zu AB 62.: wird das Signal Lf 2 nicht aufgestellt, ist dies in der La bekanntgegeben.

Zu AB 66.: wird das Signal Lf 3 nicht aufgestellt, ist dies in der La bekanntgegeben.

ESO (DV 301) § 21 (11), AB 51. NBL, AB § 21 (1, 12 - 14a)

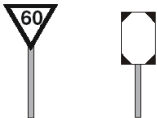


Lf 1/2

Zu AB § 21 (1) und AB § 21 (12): Angaben über Aufstellungsart und Abweichungen sind in der La bekanntgeben.

ESO (DV 301) § 22 (1), AB § 22 (2, 3, 6, 8)

ESO (DV 301) § 23 (1), AB § 23 (2, 4)



Lf 4

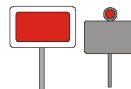
Lf 5

VII. Schutzsignale (Sh)

ESO (24), ESO (25), AB 73., AB 76., AB 86. - AB 89., AB 93., AB 95



Sh 0



Sh 2

Zu AB 73. nur Formsignal an Gleisabschlüssen und Gleissperren. .

Zu AB 76. auf Beleuchtung wird verzichtet.

Zu AB 95.: in Bf. wird nur das Tageszeichen gezeigt.

VIII. Signale für den Rangierdienst (Ra)

Rangierhalttafel
ESO (26), ESO (27), AB 121



Ra 10
Zu AB 121.: *das Signal ist abweichend rechts aufgestellt.*

Wartezeichen
ESO (DV 301) § 40 (1), AB § 40 (3, 4)



Ra 11 b
Zu AB § 70 (3): *auf Beleuchtung wird verzichtet.*
Zu AB § 40 (4): *die Zustimmung kann auch fernmündlich durch den Zlr oder dem zuständigen öBb gegeben werden.*

Rangierfahrtsignal
ESO (DV 401) § 41 (1), AB § 41 (2, 4)



Ra 12
Zu AB § 41 (2): *das Signal wird nur an HI-Signalen zusammen mit dem Signalbegriff Hp 0 angewendet.*

Grenzzeichen
ESO (DV 301) § 41 (1), AB § 41 (6)



So 12

IX. Weichensignale (Wn)

ESO (32), ESO (33), EBO (34), AB 131.

Einfache Weichen



Wn 1

Wn 2

Doppelte Kreuzungsweichen



Wn 3

Wn 4

Wn 5

Wn 6

Gleissperren



Wn 7

Kennzeichnungen an Rückfallweichen



gem. AB 125 b. sind Signalkörper an Rückfallweichen orangefarben ausgeführt.



Stellgewichte an Rückfallweichen (Darstellung in Grundstellung).

Siehe auch „Signale für Rückfallweichen“ So 17, So 18 (Nebensignale).

XVI. Nebensignale (Ne, So)

Trapeztafel
AB 201., AB 202., AB 203.



Ne 1

Zu AB 202.: das Signal steht vor Zuglaufstellen (Bf ohne Einfahrsignale und Hp).
Zu AB 203.: auf Beleuchtung des Signals wird verzichtet.

Vorsignaltafel
ESO (46 a)



Ne 2

Schachbrettafel
AB 215.



Ne 4

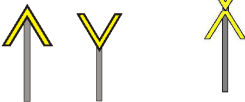
Haltetafel
AB 218., AB 219



Ne 5

Zu AB 219.: das Signal steht in Zuglaufstellen (Bf und Hp) ohne Asig.
In Bf mit Asig sowie an Hp, die keine Zuglaufstellen sind, stehen die Signale ggf. mit Zusatzkennzeichnung (Reisezug, Triebwagen) zur Kennzeichnung des gewöhnlichen Halteplatzes.

Schneepflugtafeln
AB 223., AB 224.



Ne 7

a) b)

Zu AB 224.: das Signal Ne 7b) wird bei Gleisschaltmittel unmittelbar über dem Signal Ne 7a) rechts vom Gleis aufgestellt.

Signale für Rückfallweichen
ESO (DV 301) § 60

ESO (DV 301) § 60 (1)
Ankündetafel
AB § 60 (2), AB § 60 (3)



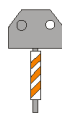
So 17

ESO (DV 301) § 60 (4)
Überwachungssignal einer Rückfallweiche
AB § 60 (5), AB § 60 (6), AB § 60 (7), AB § 60 (9)



a)

RÜW ist gegen die
Spitze befahrbar



So 18

b)

RÜW ist nicht gegen Spitze
befahrbar, vor der Weiche halten!

Kreuztafel

ESO (DV 301) § 70a (1), AB § 70a (3)

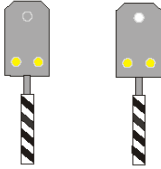


So 106

XVII. Signale für Bahnübergänge (Bü, So)

ESO (46b), AB 226 NBL

Überwachungssignale
AB 227.



Bü 0

Bü 1

Zu AB 227.: die Überwachungssignale stehen im Bremswegabstand vor dem BÜ,
Stehen Signale links vom Gleis, ist dies im Buchfahrplan gekennzeichnet.

Merkpfahl

ESO (DV 301) § 66 (1), AB § 66 (2), AB § 66 (3)



So 14

Warntafel

ESO (DV 301) § 65 (1), AB § 65 (3), AB § 65 (4), AB § 65 (5)



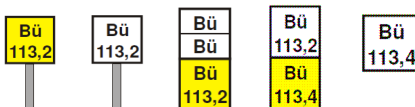
So 15

Zu AB § 65 (2): es werden Ankündetafeln gem. AB § 66 (4) angewendet.

Zu AB § 65 (4): abweichend ist ab dem Signal das Aufleuchten des Signals Bü 1 zu prüfen.

Ankündetafeln

AB § 66 (4)



Weitere Kennzeichnungen an BÜ-Schaltstellen



Kennzeichnungen der Stelle der Automatik Hilfseinschaltung „Automatik HET“



In Verbindung mit Signal So 15 IMU-Einschaltpunkt „IMU-ET“
(gilt für Fahrzeuge mit Induktiver Meldeübertragung „IMU“)



In Verbindung mit Signal So 15 IMU Schaltpunkt für Einschaltunterdrückung
„IMU-UT“
(gilt für Fahrzeuge mit Induktiver Meldeübertragung „IMU“)

Pfeiftafel
AB 235.



Bü 4

Zu AB 235.: vor öffentlichen Bü
steht das Signal Pf 2

Pfeiftafel vor Bahnübergängen
ESO (DV 301) § 67 (3), AB § 67 (4), AB § 67 (6)



Pf 2

2. Von Betriebsbediensteten der RPE werden folgende Signale angewendet

IV. Zusatzsignale (Zs)

ESO (21), AB 36

Bescheinigungsanzeiger „Fahrzeit kürzen“



Zs 4

AB 42 Durch das Signal wird einem Zuge der Auftrag erteilt, bis zur nächsten Zugfolge-
gestelle die Geschwindigkeitsgrenze des Fahrplans auszunutzen, um andere
Züge nicht auszuhalten.

zu AB 43: *In der Regel wird der Auftrag durch den zuständigen Fdl / Bf-Fdl mündlich
übermittelt.*

Verzögerungsanzeiger „Langsamer fahren“



Zs 6

AB 44 Der Zug wird beauftragt, vom Erkennen des Signals bis zur nächsten Zugfolge-
stelle seine Fahrgeschwindigkeit etwa um 1/3 zu ermäßigen.

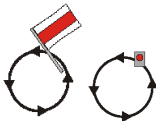
zu AB 43: *In der Regel wird der Auftrag durch den zuständigen Fdl / Bf-Fdl mündlich
übermittelt.*

VII. Schutzsignale (Sh)

ESO (24), ESO (25)

Kreissignal

AB 99.



Sh 3

AB 106.

akustisches Signal (mehrmals nacheinander drei kurze Töne)

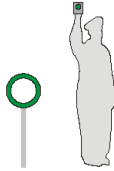
Sh 5



X. Signale für das Zugpersonal (Zp)

Abfahren

AB 137, AB 138.



Zp 9 (Handsignal)

Zu AB 137.: das Signal wird nur als Abfahrauftrag durch örtliche Fdl (Zlr) oder öBb gegeben, wo es durch SbV oder DA angeordnet ist.

Zur Anwendung der Signale zur Warnung von beschäftigten Personen bei Arbeiten im bzw. in der Nähe des Gleise - Rottenwarnsignale - siehe Teil B der SbV, Abschnitt IV.

3. Durch Betriebsbedienstete der EVU verbindlich anzuwendende Signale

X. Signale für das Zugpersonal (Zp)

ESO (36)

Achtungssignal

Zp 1

AB 132.



Ein mäßig langer Ton

Notsignal

Zp 5



Mehrmals nacheinander drei kurze Töne

Rufsignale

Das Signal Zp 11 „Kommen“ wird gem. Teil B SbV Abschnitt IV. zu § 17 (1) FV-NE verwendet.

Kommen

Zp 11

AB 144.



akustisches oder optisches Signal

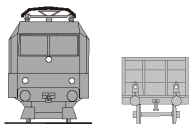
4. Signale an Zügen und Fahrzeugen, die vom EVU anzuwenden sind

XII. Signale an Zügen (Zg)

ESO (43)

Spitzensignal

AB 178., AB 179., AB 180.



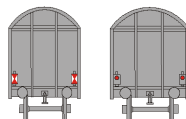
Zg 1 a)

b)

Zu AB 179. siehe SbV, Teil A

Schlußsignal

ESO (43a), AB 181., AB 183., AB 185



Zg 2

Zu AB 183. siehe SbV, Teil A

AB 241.

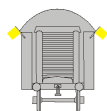


Zg 102

Zu AB 183. siehe Teil A der SbV.

XII. Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

ESO (44), AB 187., AB 187a., AB 188., AB 189.



Fz 2

Zu AB 187. und AB 187a. siehe Teil A der SbV.

II. Zugbeeinflussungseinrichtungen und Induktive Meldeübertragung

Anweisung für die punktförmige Zugbeeinflussung - INDUSI -

- (1) Auf der Strecke Freiberg (Sa.) – Holzgau sind im Zuständigkeitsbereich der RPE folgende Signale mit Gleismagneten
- 1000 Hz, ständig wirksam
ausgerüstet:

- Lichthauptsignale (HI) mit Vorsignalfunktion (auch beim Begriff Hp 0 und bei Ersatzsignal Zs 1);
- Formvorsignal in den Stellungen Vr 0 und Vr 1/2;
- Signale Ne 2 und So 106

Gleismagnete 2000 Hz und 500 Hz kommen nicht zur Anwendung. Bei Vorbeifahrt an Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignalen auf Befehl, Ersatzsignal oder gem. Signal Zs 12 ist die Befehlstaste **nicht** zu bedienen.

Auf der Strecke Berthelsdorf (Erzgeb.) – Brand-Erbisdorf sind keine Einrichtungen der INDUSI vorhanden.

- (2) Abweichend zu den Bestimmungen der DB Netz AG (Ril 483) ist, soweit auf den eingesetzten Fahrzeuge verfügbar, grundsätzlich die Zugart „U“ bzw. der Einstellwert „BRA 01“ einzustellen.

Die Bedienung der Fahrzeugeinrichtung (Wachsamkeitsfunktion) entspricht ansonsten dem Regelwerk der DB Netz AG, Ril 483.

Anweisung für die Bedienung der Induktiven Meldeübertragung - IMU -

Die Strecke Freiberg (Sa.) [ausschließlich] – Holzgau ist mit Anlagen Induktiver Meldeübertragung „IMU“ zur Bedienung technischer BÜ-Sicherungen (ET, UT) mit der Trägerfrequenz 91 kHz ausgerüstet. Die einzelnen Bahnübergänge mit der jeweiligen Schaltfunktion sind im 2. Teil dargestellt.

Bei Einschaltpunkten mit IMU-ET ist mit der Spitze des mit ausgerüsteten Tf bis zur entsprechenden Tafel (siehe I. zu Signalen an BÜ) heranzufahren und zur Einschaltung die IMU-Taste zu betätigen. Bei Einschaltunterdrückung von technischen BÜ-Sicherungen mit IMU-UT ist bei Vorbeifahrt an der entsprechenden Tafel (siehe I. zu Signalen an BÜ) die IMU-Taste zu betätigen.

III. Allgemeine zusätzliche Bestimmungen

Bezug auf Regelwerk anzuwendende Regeln	Inhalt der jeweiligen Regel
	<i>Zusatzbestimmungen, ergänzende Regeln, Verweise</i>

Inhalt und Geltungsbereich

- § 1 (2, 6) FV-NE *Diese SbV, Teil B gilt für die Strecken der RPE ausschließlich des Bf Freiberg (Sa.) der DB Netz AG.*
- Für den Übergangsbahnhof Freiberg (Sa.) gilt das Regelwerk der DB Netz AG.*

Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstellen

- § 6 (2) FV-NE *Das Meldebuch für Zuglaufmeldungen (Anlage 8 FV-NE, RPE Muster) wird nur bei Störungen des Sprachspeichers durch den Zugführer / Triebfahrzeugführer für alle unbesetzten Zuglaufstellen geführt.*

Siehe auch VI. Bestimmungen zur Durchführung von Zugfahrten und Sperrfahrten zu § 11 (1) FV-NE.

Allgemeines über die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes

- § 7 (2, 3) FV-NE *Die Zugleitstelle ist während der Betriebszeit besetzt. Gleichzeitig ist der Zlr örtlicher Bf-Fdl des Bf Mulda (Sa.).*
- Der Bahnhof Berthelsdorf (Erzgeb.) ist zeitweilig mit Bf-Fdl (öBb) besetzt.*

§ 8 (2) FV-NE **Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen**
Anlage 9

Die fahrdienstliche Verständigung (Zuglaufmeldungen) zwischen Zlr und Zügen / Sperrfahrten wird über Festnetztelefon und Mobiltelefon (GSM) durchgeführt. Die Rufnummern werden in einer gesonderten Rufnummernliste bekanntgegeben. Das Telefon des Zlr ist mit Sprachspeicher ausgerüstet.

Auf den Bahnhöfen Berthelsdorf (Erzgeb.) und Mulda (Sa.) wird Ortsfunk, Betriebsart O, Kanal 19 verwendet. Dieser Ortsfunk darf für alle Übermittlungen fahrdienstlicher Aufträge verwendet werden.

Auf den Bahnhöfen Berthelsdorf (Erzgeb.) und Mulda (Sa.) dienen ferner Signale zur Übermittlung fahrdienstlicher Aufträge.

Der für die benachbarte Betriebsstelle der DB Netz AG (Übergangsbahnhof) Freiberg (Sa.) zuständige Fdl (özF) befindet sich in der Betriebszentrale (BZ) Leipzig der DB Netz AG.

Der özF ist über GSM-R-Langwahlnr.: erreichbar. Eine Registrierung in das GSM-R-Netz ist ab Bf Berthelsdorf (Erzgeb.) in Richtung Freiberg (Sa.) möglich.

Schriftliche Weisungen an Züge

§ 9 (1) FV-NE *Als schriftlicher Befehl wird eine vom Muster nach*
Anlage 10 *Anlage 10 abweichende Form verwendet.*
Anlage 1 SbV Teil B - RPE Bef -

Der für die benachbarte Betriebsstelle der DB Netz AG (Übergangsbahnhof) Freiberg (Sa.) sind Befehlsvordrucke der DB Netz AG (408.0412V01) erforderlich.

**Weichen, Gleissperren und Sperrsignale,
Signalabhängigkeit
Handverschlüsse**

§ 15 *Die Betriebsbediensteten der EVU müssen in die*
(1, 2, 5, 6, 10) *Bedienung der ortsgestellten Weichen und Gleissperren*
FV-NE *und verwendeten Handverschlüsse eingewiesen sein.*

§ 5 SIG-VB-NE

Die festgelegte Grundstellung von ortsgestellten Weichen ist an den Stellgewichten wie folgt gekennzeichnet:



Weiche mit festgelegter Grundstellung. Stellgewichte von Gleissperren sind ebenfalls so gekennzeichnet.



Weiche mit Grundstellung, die nur mit Zustimmung des zuständigen Weichenwärters bedient werden darf. Hierfür werden Schlüssel, die sich unter Verschuß des Stellwerks befinden, benötigt.



Weiche mit Grundstellung, die nach jedem Befahren in Grundstellung zurückzulegen ist.



Rückfallweiche, verschlossen in Grundstellung, zum spitzen Befahren entgegen der Grundstellung wird ein besonderer Schlüssel benötigt.

Weichen ohne Grundstellung werden nicht verwendet.

Die Grundstellung von Gleissperren ist stets die aufgelegte Stellung.

Es werden folgende Handverschlüsse verwendet:

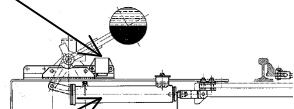
- Weichenschlösser;
- Einfache und gekuppelte Riegelhandschlösser;
- Gleissperrenschlösser;
- Rückfallweichenschlösser.

Die Handverschlüsse sind gem. § 5 SIG-VB-NE zu bedienen.

Für die Rückfallweichenschlösser gelten besondere Bestimmungen:

Weichenschloß

Nach dem Aufschließen ist der Anschlag der Rückholfeder seitlich wegzudrehen. Die Weiche kann dann umgestellt werden.



Rückholfederzylinder

Auf unbesetzten Bahnhöfen ohne Stellwerke ist keine Signalabhängigkeit vorhanden.

Zur Sicherung des Flankenschutzes sind dort Schlüsselabhängigkeiten zwischen Weichen im Hauptgleis und Schutzweichen / Gleissperren vorhanden.

Für die Bedienung der ortsgestellten Weichen und Gleissperren auf unbesetzten Bahnhöfen werden Zugführerschlüsselbunde auf den besetzten Bahnhöfen vorgehalten.

Die Schlüsselbunde werden bei Erfordernis (z.B. Rangieren auf unbesetzten Betriebsstellen) ausgegeben.

Für die Bedienung von nichtsignalabhängigen Rückfallweichen wird ein einheitlicher Schlüssel verwendet.

- § 5 SIG-VB-NE** *Vorübergehende Sicherung von Weichen wird von Betriebsbediensteten der EVU nicht durchgeführt. Regelungen bei Bauzuständen sind unter VI. aufgestellt.*

Haupt- und Vorsignale

- § 16 (7, 8) FV-NE** *An gestörten Lichtsignalen (HI) dürfen Züge oder Sperrfahrten nur auf Befehl oder Ersatzsignal Zs 1 vorbeifahren.*

Für Hilfszüge und Sperrfahrten bei Dienstruhe (§ 25 (5)) gelten besondere Anweisungen.

Für die Beauftragung mit schriftlichem Befehl ist der Zlr zuständig.

Für die Hauptsignale des Bf Berthelsdorf (Erzgeb.) die mit Signal Zs 12 ausgestattet sind, gelten besondere Regelungen.

Für das Einfahrtsignal 55B und das Einfahrtvorsignal 55Vb des Übergangsbahnhofes Freiberg (Sa.) der DB Netz AG gelten deren Bestimmungen.

Sperren von Gleisen

- § 26 (7) FV-NE *Betriebsbedienstete der EVU sind nur dann beteiligt, wenn bei Störungen des Sprachspeichers das Meldebuch für Zuglaufmeldungen auf unbesetzten Zuglaufstellen geführt wird.*

Fahrt auf der Strecke

- § 44 (10) FV-NE *Die Geschwindigkeit, die bei technisch gesicherten Bahnübergängen mit Überwachungssignalen(ÜS) zwischen den Signalen So 15 und dem BÜ nicht unterschritten werden darf, beträgt abweichend 30 km/h.*

Bei Unterschreitung dieser Geschwindigkeit zwischen den Signalen So 15 „Warntafel“ und dem entsprechenden BÜ ist mit der Spitze des Zuges bis zur Tafel „Automatik HET“ heranzufahren und so die Hilfseinschaltung zu bewirken.

Schaltet die Bü-Sicherung dann nicht ein, ist gem. § 44 (8) Ziff. 5. zu sichern.

Fahrgeschwindigkeiten

- § 45 (2) a) FV-NE *Die Signalisierung erfolgt mit den Signalen die in der SbV, Teil B, Pkt. I. ausgeführt sind.*

IV. Bestimmungen zur Durchführung von Zugfahrten und Sperrfahrten

Zugnummern

§ 4 (3) FV-NE *Züge Richtung Holzgau bzw. Brand-Erbisdorf erhalten gerade, Züge Richtung Freiberg (Sa.) ungerade Zugnummern.*

Die Züge die im Rahmen des Jahresfahrplans verkehren, erhalten mit der DB Netz AG abgestimmte Zugnummern.

Sonderzüge und Sperrfahrten innerhalb der Strecke erhalten Zug- bzw. Sperrfahrnummer vom Zlr zugewiesen.

Züge die über den Bf Freiberg (Sa.) der DB Netz AG hinaus verkehren, erhalten ihre DB Netz AG-Zugnummer.

Allgemeines über die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes

§ 7 (2, 4) FV-NE *Auf den unbesetzten Bahnhöfen und Betriebsstellen der*

*a) Strecke Freiberg (Sa.) – Holzgau
- Zlmt Bf Berthelsdorf (Erzgeb.), wenn er unbesetzt und ausgeschaltet ist*

- Zlfst Hp Lichtenberg*
- Zlfst Hp Nassau (Erzgeb.)*
- Zlfst Hp Clausnitz*
- Zlfst Bf Bienenmühle*
- Zlfst Hp Rechenberg*
- Zlmt Bf Holzgau*

*b) Strecke Berthelsdorf (Erzgeb.) – Brand-Erbisdorf
- Zlmt Bf Brand-Erbisdorf*

ist der Zugführer für die ordnungsgemäße Betriebsdurchführung verantwortlich.

Abweichungen von den Regelungen, z.B. zeitweise Besetzung durch öBb werden in den Fplo oder entsprechenden DA angewiesen.

Schriftliche Weisungen an Züge

- § 9 (1, 3) FV-NE** *Es sind nur Vordrucke nach Muster der RPE zu verwenden.*
Anlage 10

Im Bereich der DB Netz AG (Bf Freiberg) werden Befehle gem. Ril 408, Vordruck 408.0421 V01 verwendet.

Führen von Zugmeldebuch, Belegblatt und Meldungen

- § 11 (1) FV-NE** *Auf das Führen des Meldebuches für Zuglaufstellen wird bei ordnungsgemäßer Funktion des Sprachspeichers verzichtet.
Von Abweichungen wird das Zugpersonal durch den Zlr verständigt.*

Prüfen des Fahrweg

- § 14 (3) FV-NE** *Bei aus Einzelwagen bestehenden Zügen obliegt die Prüfung des Fahrweges auf unbesetzten Bahnhöfen dem Zugführer.
Abweichungen von den Regelungen bei Kreuzungen oder Überholungen werden in den Fplo oder entsprechenden DA angewiesen.*
- § 14 (4) FV-NE** *Bei einzelfahrenden Lokomotiven und bei Triebwagen wird indirekte Fahrwegprüfung durchgeführt.*

Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit

- § 15 FV-NE** *Werden für die unbesetzten Bahnhöfe Schlüssel für die Handverschlüsse bei Zug- oder Sperrfahrten benötigt, z.B. Rangieren, werden die entsprechende Schlüsselbunde ausgegeben.
Der Zugführer ist für die ordnungsgemäße Verwendung und die vollständige Rückgabe der Schlüssel verantwortlich.*

*Schlüssel für die Bedienung der Rückfallweichen sind auf den regelmäßig eingesetzten Tfz mitzuführen.
Alle anderen Züge, ggf. auch Sperrfahrten erhalten den Schlüssel auf einem besetzten Bahnhof.
Die Aushändigung und Rückgabe regelt der Zlr.*

Für Rückfallweichen gelten die Bestimmungen des § 61 FV-NE sowie der ESO (DV 301) AB § 60 (6) und (7).

Haupt- und Vorsignale

- § 16 (7) FV-NE *Hauptsignale des Bf Berthelsdorf (Erzgeb.) sind mit Signal Zs 12 ausgestattet, die Zustimmung gem. ESO AB 47g. wird vom Bf-Fdl (öBb) gegeben, Im Störfall wenn der Bf ausgeschaltet ist vom Zlr.*

Einfahrt, Ausfahrt und Durchfahrt der Züge

- § 17 (1) FV-NE *Das Signal Zp 11 (Kommen) wird mündlich unter Angabe der Zugnummer über Telefon oder Funk gegeben werden.
Ist dies nicht möglich, ist es optisch oder akustisch gem. ESO (36) AB 144 zu geben.*

Die Anwendung des Signals wird durch Fplo oder Bef angewiesen.

- § 17 (8) FV-NE *Im Bf Mulda (Sa.) wird die Aufsicht am Zuge vom Zlr in seiner Funktion als Bf-Fdl (öBb) wahrgenommen. Züge erhalten von ihm den Abfahrtraum mit Handsignal Zp 9.
Er trägt hierbei eine rote Dienstmütze.*

Sperrfahrten

- § 27 (9) FV-NE *Die Meldung nach Beendigung einer Sperrfahrt ist an den Zlr abzugeben, endet die Sperrfahrt auf dem Bf Berthelsdorf (Erzgeb.) wenn er eingeschaltet ist, an den Bf-Fdl.*

Bilden der Züge

- § 32 (1,8) FV-NE *Angaben zu den Beschränkungen und enthält der die SbV, Teil B, 2. Teil „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“.*

Nachgeschobene Züge

- § 35 (2,3,6) FV-NE *Bei der Anfahrt darf auf allen Bahnhöfen nachgeschoben werden.*
§ 45 (3) c), (4) a) FV-NE *Die zul. Höchstgeschwindigkeit beträgt 40 km/h.*

Züge dürfen zwischen Freiberg (Sa.) und Berthelsdorf (Erzgeb.) bis Signal Ts 1 ohne besondere Anweisung nachgeschoben werden.

Hierbei gelten folgende Werte:

max. Druckkraft: 120 kN (12 t)

Last bei max. Druckkraft: siehe Tabellen Teil 2 la) und lb).

Die zul. Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h.

Der Zlr ist vom Nachschieben in Kenntnis zu setzen.

Zum Nachschieben im Ausnahmefall auf weiteren Streckenabschnitten, z.B. verminderte Leistung des Tfz an der Spitze, ist eine Weisung über den Zlr einzuholen.

Fahrt auf der Strecke

- § 44 (7) FV-NE** *Eine Weiterfahrt nach Vorbeifahrt an einem haltzeigenden Hauptsignal ist nur mit schriftlichem Befehl zulässig, der durch den Zlr erteilt wird. Für den Bf Berthelsdorf (Erzgeb.) wird der schriftliche Befehl durch den Bf-Fdl (öBb) ausgestellt, wenn der Bf eingeschaltet ist.*

V. Bestimmungen zur Durchführung von Rangierfahrten

Allgemeines

- § 51 (10) FV-NE *Auf den besetzten Betriebsstellen Mulda (Sa.) und Berthelsdorf (Erzgeb.) ist beim Rangieren zur Verständigung mit dem zuständigen Ww (Zlr / Bf-Fdl) Ortsfunk, Kanal O 19 zu verwenden.*

Ortsfunk, Kanal O 19 kann auch zur Verständigung zwischen anderen Beteiligten verwendet werden.

Vorbereiten

- § 52 (1) FV-NE *Weichenwärter (Ww) ist auf dem*
- besetzten Bf Mulda (Sa.) - Zugsleitstelle - der Zlr in
seiner Funktion als Bf-Fdl (öBb),
- Bf Berthelsdorf (Erzgeb.), wenn er eingeschaltet ist;
der Bf-Fdl (öBb).

Auf unbesetzten Betriebsstellen darf nur mit Zustimmung (Rangiererlaubnis) vom Zlr rangiert werden

- § 52 (2) FV-NE *Die EVU regeln die Zuständigkeit beim Rangieren auf unbesetzten Betriebstellen selbstständig.*
Sind mehrere EVU beteiligt wird der Verantwortliche, der Funktion des örtlichen Ww wahrnimmt, durch den Zlr bestimmt.

- § 52 (5) FV-NE *Die EVU regeln die Zuständigkeit beim Rangieren auf unbesetzten Betriebstellen selbstständig.*
Sind mehrere EVU beteiligt wird der Verantwortliche, der Funktion des örtlichen Ww wahrnimmt, durch den Zlr bestimmt.

Durchführen

- § 53 (5) FV-NE *Besondere Bestimmungen zum Rangieren im Gefälle bestehen auf folgenden Betriebsstellen:*

Berthelsdorf (Erzgeb.),
Mulda (Sa.),
Bienenmühle,
Holzhau,

Brand-Erbisdorf.

Anweisungen enthält der 2. Teil „Beschreibung der örtliche Verhältnisse“ des Teils B SbV.

§ 53 (7) FV-NE *Das Verschieben von Wagen ohne Rangierpersonal ist auf allen Betriebsstellen unzulässig.*

§ 53 (11) FV-NE *Rangieren mit Seil oder Kette ist ohne besondere Zustimmung durch die Betriebsleitung im Einzelfall auf allen Betriebsstellen unzulässig.*

§ 53 (12) FV-NE *Das Rangieren mit fahrbaren Rangiergeräten ist ohne besondere Zustimmung durch die Betriebsleitung im Einzelfall auf allen Betriebsstellen unzulässig. Rangieranlagen sind nicht vorhanden.*

§ 53 (13) FV-NE *Verschieben im Sinne des § 53 (13) ist ohne besondere Zustimmung durch die Betriebsleitung im Einzelfall auf allen Betriebsstellen unzulässig.*

§ 53 (14) FV-NE *Der Einsatz von Bahnfremden beim Rangieren ist ohne besondere Zustimmung durch die Betriebsleitung im Einzelfall auf allen Betriebsstellen unzulässig.*

Weichen und Signale.

§ 54 (6 b)) FV-NE *Anweisungen für die Betriebstellen enthält die SbV, Teil B, 2. Teil „Beschreibung der örtliche Verhältnisse“.*

§ 54 (6 c)) FV-NE *Im Bf. Berthelsdorf (Erzgeb.) sind an Hauptsignalen*
§ 60 FV-NE *Signale Zs 103 angebracht. Anweisungen enthält der 2. Teil „Beschreibung der örtliche Verhältnisse“ des Teils B SbV.*

Der Übergang von einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ist an diesen Hauptsignalen nur durch mündlichen Auftrag durch den Bf-Fdl (öBb) zulässig.

Abstoßen und Ablaufen

§ 56 FV-NE *Anweisungen für die Betriebstellen enthält die SbV, Teil B, 2. Teil „Beschreibung der örtliche Verhältnisse“.*

Aufhalten von Fahrzeugen

§ 57 (1) FV-NE *Anweisungen für die Betriebstellen enthält die SbV, Teil B, 2. Teil „Beschreibung der örtliche Verhältnisse“.*

§ 57 (6) FV-NE *Anweisungen für die Betriebstellen enthält die SbV, Teil B, 2. Teil „Beschreibung der örtliche Verhältnisse“.*

§ 57 (8) FV-NE *Anweisungen für die Betriebstellen enthält die SbV, Teil B, 2. Teil „Beschreibung der örtliche Verhältnisse“.*

§ 57 (9) FV-NE *Die Verwendung von Luftbremsköpfen wird ggf. besonders durch die Betriebsleitung angewiesen.*

Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

§ 58 (1-6) FV-NE *Anweisungen für die Betriebstellen enthält die SbV, Teil B, 2. Teil „Beschreibung der örtliche Verhältnisse“.*

§ 58 (1-6) FV-NE *Anweisungen für die Betriebstellen enthält die SbV, Teil B, 2. Teil „Beschreibung der örtliche Verhältnisse“.*

§ 58 (1-6) FV-NE *Anweisungen für die Betriebstellen enthält die SbV, Teil B, 2. Teil „Beschreibung der örtliche Verhältnisse“.*

§ 58 (1-6) FV-NE *Anweisungen für die Betriebstellen enthält die SbV, Teil B, 2. Teil „Beschreibung der örtliche Verhältnisse“.*

§ 59 FV-NE Rangieren auf den Hauptgleisen

§ 59 (1) FV-NE *Ausnahmen müssen durch DA oder Beta zugelassen sein.*

§ 59 (2) FV-NE *Die Erlaubnis zum Rangieren wird stets mit schriftlichem Befehl des Zlr erteilt.*

§ 59 (1-5) FV-NE *Weitere ergänzende Regelungen sind im Teil B enthalten.*

§ 60 FV-NE Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

Der Übergang ohne Halt von einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ist an Lichthauptsignalen (HI-Signalen) des Bf Mulda (Sa.) an denen das Signal Ra 12 gezeigt wird, zulässig.

An anderen Zugzielsignalen der Betriebsstellen (Formhauptsignale, H-Tafeln) nur auf mündlichen Auftrag des Zlr bzw. des Bf-Fdl.

Der Übergang ohne Halt von einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt ist nur an Hauptsignalen mit Fahrtbegriff, ggf. auch Ersatzsignal zulässig.

§ 61 FV-NE Auffahren von Weichen

VI. Einsatz von Nebenfahrzeugen; betriebliche Maßnahmen bei der Durchführung von Bauarbeiten und damit verbundenen Sperrfahrten

Fahrten mit Nebenfahrzeugen

- § 1 (3) FV-NE *Fahrten von Nebenfahrzeugen werden in*
§ 3 (21) FV-NE *- Betra,*
§ 36 (1) FV-NE *- Sperrfahrplananweisung,*
§ 10 BGV D 33 *- Fahrplananordnung (Fplo)*
angeordnet.

Darin sind alle zu beachteten betrieblichen Besonderheiten, z.B. Beschränkungen der zul. Geschwindigkeiten, Bremsverhältnisse usw. enthalten.

Die Fahrten werden gem. der jeweiligen Anweisung / Fplo durch den Zlr eingelegt.

- § 36 (3) FV-NE *Nebenfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit < 30 km/h dürfen techn. gesicherte Bahnübergänge mit Überwachungssignalen (Lo-Anlagen) nur nach Sicherung mit Hilfseinschaltung (Automatik-HET) befahren.*

- § 61 (1) FV-NE *In den Bf Mulda (Sa.) und Bienenmühle befinden sich*
§ 7 SIG-VB-NE *Rückfallweichen, diese dürfen nur von Kleinwagen mit einer Radsatzlast von ≥ 10 t aufgefahren werden.*

Mitarbeiter von EVU bzw. Betreibern, die Nebenfahrzeuge mit Radsatzlasten < 10 t selbständig führen, müssen über die Beschränkungen der Befahrbarkeit, der Funktion und Bedienung von Rückfallweichen ausgebildet und örtlich eingewiesen sein.

Schneeräumfahrten dürfen nur von durch die RPE besonders ausgebildeten und eingewiesenen Mitarbeitern durchgeführt werden.

Für die Schneeräumeinheit der RPE (Tfz / Schneepflug) gilt folgende Sonderregelung:

Bei der Durchführung von Zu- und Rückführung zu und von Einsatzfahrten (Schneepflug im Transportstellung) wird die Schneeräumeinheit wie Regelfahrzeuge

behandelt.

§ 45 (4) d) *Schneeräumfahrten mit entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen gelten nicht als geschobene Zug- bzw. Sperrfahrt.*
FV-NE

Es gilt die zul. HG von 50 km/h, es sei denn es sind fahrzeugbedingt niedrigere Geschwindigkeiten vorgeschrieben.

Weitere Anweisungen zur Durchführung von Schneeräumfahrten sind in gesonderten DA „Durchführung von Schneeräumfahrten“ zusammengefaßt.

Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit

§ 15 (5, 6, 8) *Ist es beim Einsatz von Nebenfahrzeugen, insbesondere in Arbeitsstellung oder bei Baugleiszuständen erforderlich die Sicherung oder Signalabhängigkeit ansonsten unter Verschuß liegende oder verschlossene Weichen und Gleissperren aufzuheben, werden besondere Regelungen in Anweisungen oder Betra angewiesen.*
FV-NE

Warnsignale

BGV D 33 § 3 *Es werden nur die Signale Ro 1, Ro 2 und Ro 3 angewendet.*
Abs.6

EBO (46) *Regelung zur Anwendung durch Sicherungsposten (Sipo) werden in der Sicherungsanweisung gem. BGV D*
AB 199. *33 § 4 festgelegt.*

VII. Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten, außergewöhnlichen und gefährlichen Ereignissen und bei Eisenbahnbetriebsunfällen

5.2 BUVO-NE *Unfallmeldestelle ist die Zugleitstelle der RPE.*
5.3 BUVO-NE

Außerhalb der Besetzungszeiten der Zugleitstelle dürfen nur Sperrfahrten z.B. bei Baumaßnahmen im Rahmen von Beta oder DA durchgeführt werden.

Die Funktion der Unfallmeldestelle übernimmt in diesen Fällen der für die Durchführung der Fahrten Verantwortliche.

Alle Angaben zu Zuständigkeiten, Erreichbarkeit usw. werden in der Beta / DA bekannt gegeben.

Für Schneeräumfahrten außerhalb der Besetzungszeit der Zugleit- / Unfallmeldestelle gilt folgende besondere Anweisung:

Die Aufgaben der Unfallmeldestelle übernimmt während der Durchführung der Schneeräumfahrten der für Fahrten verantwortliche Leiter der RPE.

Die erforderlichen Unterlagen sind in einer entsprechenden DA-Mappe für die Durchführung der Schneeräumfahrten mitzuführen.

Die Unfallmeldetafel I ist Anhang 3 der SbV, Teil B.

§ 47 (4) FV-NE *Schadhafte Fahrzeuge können im Bereich der*
DIN 27 201-4 *Infrastruktur der RPE nur in den Bahnhöfen:*
Pkt. 5.1

- Berthelsdorf (Erzgeb.),

- Mulda (Sa.),

- Bienenmühle,

- Holzhau

und

- Brand-Erbisdorf

ausgesetzt werden.

Der Zlr weist entsprechende Gleise zum Abstellen sowie ggf. weitere betriebliche Maßnahmen an.

Wenn die Lauffähigkeit der Fahrzeuge es zulässt, können Fahrzeuge nach Abstimmung mit der DB Netz AG bis zum Bf Freiberg (Sa.) überführt werden.

Entsprechende Maßnahmen sind mit der Betriebsleitung der RPE abzustimmen.

*Die Bestimmungen zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen sind zu beachten.
Derartige Überführungsfahrten werden grundsätzlich als Sperrfahrten durchgeführt.*

2. Teil Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

I. Angaben zu der Strecken

I. a) Strecke Freiberg (Sa.) - Holzgau

Streckenbeginn (Infrastrukturgrenze) Bf Freiberg (Sa.)	km	24,805
Betriebsgrenze Esig 55 B, Bf Freiberg (Sa.)	km	25,120
Streckenende	km	55,140
Betriebsstellen		
Bf Berthelsdorf (Erzgeb.)	km	28,973
Hp Berthelsdorf Ort	km	30,465
Hp Lichtenberg	km	34,200
Bf Mulda (Sa.)	km	38,257
Hp Nassau (Erzgeb.)	km	45,458
Hp Clausnitz	km	47,254
Bf Bienenmühle	km	50,138
Hp Rechenberg	km	52,456
Hp Holzgau Skilift	km	53,730
Bf Holzgau	km	54,718
Zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit		80 km/h
Bremswegabstand		400 m
Größte maßgebliche Neigung		24 ‰
Kleinster Gleisbogen		190 m
BÜ-Schließung		DB 21
BÜ-Meldungsübertragungssystem		IMU, 91 kHz
Zugfunk		VZF 95: O 19 GSM (Mobil-Tel.) GSM-R (DB Netz AG)
Zugbeeinflussungseinrichtung (PZB)		INDUSI

Maßgebliche Neigungen / Mindestbremsleistung Erforderliche Hand- bzw. Feststellbremsen

zwischen Betriebsstellen	Maßgeb- liche Neigung [‰]	Mbr R/P bei Zügen mit Hg [km/h]				Anzahl der gesicherten Radsätze je angezogene Handbremse
		Ri Holzhaus		Ri Freiberg		
		60	80	60	80	
Freiberg (Sa.) Berthelsdorf (Erzgeb.)	11	46	93	64	120	14
Berthelsdorf (Erzgeb.) Lichtenberg	- 11	64	120	46	93	14
Lichtenberg Mulda (Sa.)	10	46	93	61	115	16
Mulda (Sa.) Nassau (Erzgeb.)	10	46	93	61	115	16
Nassau (Erzgeb.) Clausnitz	11	46	93	64	120	14
Clausnitz Bienenmühle	12	46	93	64	120	14
Bienenmühle Rechenberg	20 ¹	46	93	64	120	8
Rechenberg Holzhau	24 ²	46	93	64	120	6

Belastbarkeit der Strecke

Streckenabschnitt	Streckenklasse	Radsatzlast	Meterlast
Freiberg (Sa.) – Berthelsdorf (Erzgeb.)	CM 4	21 t	8 t/m
Berthelsdorf (Erzgeb.) – Holzhau	C 4	20 t	8 t/m

Ausnahmen sind nur auf Anordnung des EBL zulässig.

¹ Im Bereich der „20 ‰ Neigung“ beträgt die Hg 40 km/h.

² Im Bereich der „24 ‰ Neigung“ beträgt die Hg 40 km/h

Zulässige Zuglängen

	Güterzüge						Reisezüge			
	Gesamtzuglängen									
	500 m		100 m		125 m		50 m			
	ohne Beschränkung bis / von	bei gesicherter Durchfahrt von / bis			von / bis	ohne Beschränkung (tatsächliche Bahnsteiglänge)				
Betriebsstelle	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑
Bf Berthelsdorf (Erzgeb.) ¹⁾	X	X	X	X	X	X			X	X
Hp Berthelsdorf Ort									X	X
Hp Lichtenberg ¹⁾							X	X	X	X
Bf Mulda (Sa.) ¹⁾					X	X	X		X	X
Hp Nassau (Erzgeb.) ¹⁾							X	X	X	X
Hp Clausnitz ¹⁾							X	X	X	X
Bf Bienenmühle ¹⁾			X	X	X	X	X	X	X	X
Hp Rechenberg ¹⁾							X	X	X	X
Holzau Skilift									X	X
Bf Holzau ¹⁾					X	X			X	

Ausnahmen von den genannten Werten sind nur auf Anordnung des EBL zulässig und werden in den Fplo bekanntgegeben.

¹⁾ Die Bahnsteige werden von der DB Station&Service AG betrieben. Die tatsächlichen Längen der Bahnsteige weichen teilweise von den ausgewiesenen Nutzlängen ab.

**Zughakengrenzlasten /
zulässige Druckkräfte- und Lasten beim Nachschieben
Grenzlasten für Triebfahrzeuge ¹⁾**

Streckenabschnitt	Zughaken- grenzlast	max. zul. Druckkraft	Last bei max. Druckkraft	Leistung der Tfz			
	[t]	[kN]	[t]	500	1000	1500	2000
<i>Freiberg (Sa.) – Holzgau</i>							
Freiberg – Berthelsdorf (Erzgeb.)	2265	120	605	400	850	1050	1300
Berthelsdorf (Erzgeb.) – Bienenmühle	1890	120	510	380	700	850	1050
Bienenmühle – Holzgau	1110	120	310	220	440	580	800
<i>Holzgau – Freiberg (Sa.)</i>							
Holzgau – Lichtenberg	5540	120	1440	1200	1800	2000	2650
Lichtenberg – Berthelsdorf (Erzgeb.)	2220	120	600	400	850	1050	1300
Berthelsdorf (Erzgeb.) – Freiberg (Sa.)	3035	120	765	1200	1800	2000	2650

¹⁾ Die angegebenen Werte sind überschlägig ermittelt, genaue Werte können nur bei Vorlage der Tfz-Parameter durch die EVU durch die RPE ermittelt werden.

Von den EVU selbst ermittelte Werte bedürfen der Zustimmung der RPE.

I. b) Strecke Berthelsdorf (Erzgeb.) – Brand-Erbisdorf

Streckenbeginn	Bf Berthelsdorf (Erzgeb.)	km	-0,019
Streckenende	Bf Brand-Erbisdorf	km	3,650
Betriebsstellen	Bf Berthelsdorf (Erzgeb.)	Zlms	km -0,019
	Bf Brand-Erbisdorf	Zlms	km 3,100
Zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit			50 km/h
Bremswegabstand			400 m
Größte maßgebliche Neigung			14 ‰
Kleinster Gleisbogen			190 m
Zugfunk			VZF 95: O 19 GSM (Mobil-Tel.)

Maßgebliche Neigungen / Mindestbremsleistung Erforderliche Hand- bzw. Feststellbremsen

zwischen Betriebsstellen	Maßgebliche Neigung [‰]	Mbr R/P bei Zügen mit Hg [km/h]				Anzahl der gesicherten Radsätze je angezogene Handbremse
		Ri Brand- Erbisdorf		Ri Berthelsdorf		
		40	50	40	50	
Berthelsdorf (Erzgeb.) Brand-Erbisdorf	14	37	52	15	28	14

Belastbarkeit der Strecke

	Streckenklasse	Radsatzlast	Meterlast
Berthelsdorf (Erzgeb.) – Brand-Erbisdorf	CM 4	21 t	8 t/m

Ausnahmen sind nur auf Anordnung des EBL zulässig.

Zulässige Zuglängen

	Güterzüge			
	250 ohne Beschränkung bis / von		400 m bei gesichteter Durchfahrt in	
Betriebsstelle	↓	↑	↓	↑
Bf Berthelsdorf (Erzgeb.)	X	X		
Bf Brand-Erbisdorf	X	X	X	X

Reisezugverkehr ist nur auf besondere Anordnung möglich.

Zughakengrenzlasten / zulässige Druckkräfte- und Lasten beim Nachschieben Grenzlasten für Triebfahrzeuge ¹⁾

Streckenabschnitt	Zughaken- grenzlast	max. zul. Druckkraft	Last bei max. Druckkraft	Leistung der Tfz			
				500	1000	1500	2000
	[t]	[kN]	[t]	[kW]			
Berthelsdorf (Erzgeb.) – Brand-Erbisdorf	1890	120	510	380	700	850	1050
Brand-Erbisdorf – Berthelsdorf (Erzgeb.)	2220	120	600	400	850	1050	1300

II. Betriebsstellen

1. Allgemeines

Lage [km]	Art		Betriebsstellenname	betriebliche Abkürzung	besetzt	Ortunk
a) Strecke Freiberg (Sa.) – Holzhau						
28,973	Bf	Zlmst	Berthelsdorf (Erzgeb.)		zeitw eise	O 19
30,465	Hp		Berthelsdorf Ort			
34,200	Hp	Zlfst	Lichtenberg Basalt AG			
38,257	Bf	Zlst	Mulda (Sa.)		X	O 19
45,458	Hp	Zlfst	Nassau (Erzgeb.)			
47,254	Hp	Zlfst	Clausnitz			
50,138	Bf	Zlfst	Bienenmühle			
52,456	Hp	Zlfst	Rechenberg			
53,730	Hp		Holzhau Skilift			
54,718	Bf	Zlmst	Holzhau			
b) Strecke Berthelsdorf (Erzgeb.) – Brand-Erbisdorf						
-0,019	Bf	Zlmst	Berthelsdorf (Erzgeb.)		zeitw eise	O 19
3,100	Bf	Zlmst	Brand-Erbisdorf			

3. Zugschlußstellen

Zugschlußstellen Gleis	aus Richtung		
	Freiberg (Sa.)	Lichtenberg	Brand-Erbisdorf
Ost 2 (O 2) durchgehend Hauptgleis	Asig B	Asig E	
Ost 1 (O 1)	H-Tafel - Ne 5 -	Asig F	
West 1 (W 1)	Asig D		Asig K

4. Gleise

Gleis	NL [m]	Neigung [%]	Verwendung	Bemerkungen
O 1	200	< 2,5	Hauptgl. aus Ri Freiberg	
O 2	250		dchg. Hauptgl. Freiberg - Li	Bahnsteig NL 50 m
W 1	135		dchg. Hauptgl. Freiberg – BrE	(Bahnsteig NL 100 m)
W 1a	475	4,0	Abstellgleis	
W 5	60	< 2,5	Abstellgleis	Kopf- und Seitenrampe
A 1	. / .	10	Anschlußgleis Papierfabrik km 29,8	nur Rangierfahrten / betriebliche Grenze „Gsp A1“

5. Zuglaufmeldungen / Zeitweiliges Ausschalten der Betriebsstelle / Regelungen zur mündlichen Zustimmung bei Signal Zs 12

5.1 Es sind immer Ankunfts- und Abfahrtsmeldungen (Ak) abzugeben und Fahrplananfrage zu stellen .

Die Ak sind anzugeben, wenn sich der Zug vollständig hinter der jeweiligen Zugschlußstelle befindet.

5.2 Während der Besetzungszeiten werden die Zuglaufmeldungen durch den Bf-Fdl abgegeben.

Züge haben eine Zugschlußmeldung an den Bf-Fdl abzugeben, die Zugschlußmeldung ist abzugeben, wenn der Zug die Zugschluß-

stelle vollständig passiert hat.

Kann die Vollständigkeit des Zuges erst nach Halt am gewöhnlichen Halteplatz festgestellt werden, ist Meldung dann abzugeben.

Auf die Abgabe wird bei Triebwagenzügen verzichtet.

Die Fahrtstellung der Signale:

- Asig B

- Asig D

- Asig E

- Asig F

- Asig K

ersetzt die mündliche Übermittlung der Fahrerlaubnis durch den Bf-Fdl.

Die Fahrerlaubnis gilt bis zur durch Fahrplan oder schriftlichen Befehl angeordneten Zuglaufstelle mit Zuglaufmeldung (Ak / Fa).

- 5.3 Der Bf-Fdl kann die Abgabe von Verlassensmeldungen (Vlm) anweisen.

Die Vlm ist abzugeben, wenn Zug das Esig der Gegenrichtung passiert hat.

- 5.3 Außerhalb der Besetzungszeiten des Bf wird der Fahrweg durch das durchgehende Hauptgleis O 2 eingestellt - ausgestaltete Betriebsstelle -, dies wird durch die Stellung der Hauptsignale Esig A und G sowie der Asig B und E auf Fahrtbegriff (Hp 1) angezeigt.

- 5.3 Außerhalb der Besetzungszeiten sind die Zuglaufmeldungen vom Zugpersonal (Tf / Zf) abzugeben.

Ankunftmeldungen und Verlassensmeldungen sind, wenn im Fahrplan, durch Befehl oder Verlassensmeldungen auch vom Zlr angeordnet abzugeben.

Ankunftmeldungen sind abzugeben, wenn sich der Zug vollständig hinter der jeweiligen Zugschlußstelle befindet oder am gewöhnlichen Halteplatz hält.

Die Verlassensmeldung ist nach Vorbeifahrt am Esig der Gegenrichtung abzugeben.

- 5.4 Die mündliche Zustimmung zur Vorbeifahrt an Halt zeigenden Hauptsignalen mit Signal Zs 12 *M*-Tafel wird gem. ESO AB 47g. durch den Bf-Fdl (öBb) gegeben, wenn der Bf ausgeschaltet ist, im Störfall, der Zlr.

6. Bahnübergänge innerhalb des Bahnhofs
 - 6.1 Strecke Freiberg (Sa) – Holzgau km 29,8, Feldweg, ohne technische Sicherung, Sicherung durch Verminderung der zul. HG Übersicht und hörbare Signale.
 - 6.2 Strecke Berthelsdorf (Erzgeb.) – Brand-Erbisdorf km 0,0, Ortsstraße, ohne technische Sicherung, Sicherung durch Verminderung der zul. HG Übersicht und hörbare Signale.
7. Rangieren
 - 7.1 Im Bf kann nur bei eingeschalteter Betriebsstelle rangiert werden. Weichenwärter (Ww) ist der Bf-Fdl.
 - 7.2 Zur Verständigung mit dem Ww ist Ortsfunk O 19 zu verwenden.
 - 7.3 Die Asig B, E und K sind mit Zusatzsignal Zs 103 „Rautentafel“ versehen.
Die Zustimmung zum Rangieren des Ww gem. § 52 (5)c) 2. u. 3. FV-NE mit Zielen über diese Signale hinaus gilt ohne besonderen zusätzlichen Auftrag.

Am Standort des Signals "H-Tafel" So 8 im GI O 1 befindet sich ein Rangierhaltsignal Ra 11b.
Die Zustimmung zum Rangieren über dieses Signal hinaus gibt der Ww gem. § 52 (5)c) 2. u. 3.
 - 7.4 Erforderliche Weichen- und Gleissperrenschlüssel werden vom Bf-Fdl (Ww) ausgehändigt.
Die Aushändigung ersetzt nicht die Zustimmung des Ww gem. § 52 (5)c) 2. u. 3. FV-NE.
 - 7.5 Aufgrund der Neigungsverhältnisse sind beim Rangieren möglichst alle Fahrzeuge an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen.

Gleis	Maßgebende Neigung [%]	Abstoß- / Ablaufverbot	Festlegen von Fahrzeugen Anzahl Radsätze je festgelegtem Radsatz	Bremsen beim Rangieren Nur bei Störungen der durchgehenden Druckluftbremse Tfz möglichst an der Talseite	
				ohne bediente Bremse	je bediente Bremse für weitere Radsätze
Streckengleise über die Asig hinaus	11,0	alle Gleise	4	8	4
übrige Gleise	< 2,5		24	30	8

- 7.6 Für das Festlegen beim Abstellen von Fahrzeugen sind die Neigungen gem. Tabelle Pkt. 4. zu beachten.
- 7.7 Das Befahren des Anschlußgleises der Papierfabrik ist nur mit allgemeiner Genehmigung des Anschlußbahnbetreibers zulässig.

Das Anschlußgleis liegt unter Bahnhofsblockverschluß.

Das Anschlußgleis schließt über die W A1 im km 29,8 an das durchgehende Hauptgleis an.

Für die Bedienung der Papierfabrik ist ein besonderer Schlüssel für die Gsp A1 erforderlich, der sich im Blockwerk in der Postenbude (Po 5) an für der W A1 bei km 29,8 befindet.

Die Gsp A1 gibt im abgelegtem Zustand den Schlüssel zum Öffnen des Riegelhandschlusses der W A1 frei.

Die Freigabe des unter Blochverschluß liegenden Schlüssel für Gsp A1 ist jeweils beim Bf-Fdl anzufordern.

Rabt schließt sich im Anschluß ein.

Der Ablauf des Zu- und Rückführungsfahrten ist sinngemäß gleich.

Der Schlüssel der Gsp A1 ist im Blockwerk festzuschließen, über das Schlüsselfestlegefeld wird zurück geblockt.

Der Rb meldet dem Bf-Fdl jeweils die vollständige Räumung des nicht einsehbaren Gleisbereiches.

Benutzer des BÜ km 29,8 sind vor Befahren durch Zp 1 zu warnen.

**km 34,200 Hp Lichtenberg - Zlfst -
(Li)
400 m über NN**

1. Allgemeines

Der Hp ist unbesetzt.

Der Bahnsteig hat eine Länge von 49 m.

(Der Bahnsteig wird von der DB Station&Service AG betrieben)

	Richtung Berthelsdorf	Richtung Mulda
Grenzen	Trapeztafel (Ne 1) km 33,950	Trapeztafel (Ne 1) km 34,390

Zugschlußstellen	aus Richtung	
	Berthelsdorf	Mulda
Streckengleis	H-Tafel (Ne 5) km 34,150	H-Tafel (Ne 5) km 34,290

2. Zuglaufmeldungen

Ankunftsmeldungen und Verlassensmeldungen sind, wenn im Fahrplan, durch Befehl oder Verlassensmeldungen auch vom Zlr angeordnet abzugeben.

Ankunftsmeldungen sind abzugeben, wenn sich der Zug vollständig hinter der jeweiligen Zugschlußstelle befindet oder am gewöhnlichen Halteplatz hält.

Die Verlassensmeldung ist nach Vorbeifahrt an der Trapeztafel Ne 1 der Gegenrichtung abzugeben.

3. Bahnübergang im Bereich der Betriebsstelle

3.1 Im Bereich Haltepunkts befindet sich in km 34,0 ein, mit einer Lichtzeichenanlage und Halbschranke gesicherter BÜ mit Überwachungs-signalen.

Die Anlage verfügt über Automatik-HET.

Eine ET ist am Bahnsteig vorhanden.

Richtung Berthelsdorf befindet sich ein Überwachungssignalwiederholer (ÜSW).

- 3.2 Die Anlage schaltet in beiden Richtungen zugbewirkt.
- 3.3 Die Anlage kann in Richtung Berthelsdorf auch mit Fahrzeugen die mit IMU ausgerüstet sind, bedient werden.
Die Einschaltung kann unterdrückt werden (IMU-UT), der Schaltpunkt (Koppelspule) befindet sich in km 34,650 und ist durch ein Schild „IMU-UT“ gekennzeichnet.
Die Hilfseinschaltung (Einschalterschleife) befindet sich im Bereich des Bahnsteigendes Richtung Berthelsdorf. Der Einschaltbereich ist durch Signal So 15 mit dem Zusatzschild „M“ gekennzeichnet.
Im Bereich der IMU-Schaltstellen ist jeweils die Taste „IMU“ auf dem Fahrzeug zur beabsichtigten Schaltung zu bedienen.
Der jeweilige Schaltzustand ist am ÜS bzw. ÜSW zu überprüfen.
Bleibt die jeweilige IMU-Bedienung wirkungslos, so sind die betrieblichen Regel für techn. gesicherte BÜ zu beachten.

Die IMU-Hilfseinschaltung kann ersatzweise durch ET-Bedienung erfolgen.

Bei aus Richtung Berthelsdorf wendenden Züge kann sowohl die IMU-Einrichtung als auch die ET benutzt werden.

**km 38,260 Bf Mulda (Sa.) - Zugleitstelle (Zlst) -
(Mu)
431 m über NN**

1. Allgemeines

Der Bf ist Sitz des Zugleiters (Zlr) - Zugleitstelle (Zlst) -, und gleichzeitig Unfallmeldestelle.

Der Zlr ist zugleich Bf-Fdl.

Der Dienstraum „Mzf“ befindet sich im Bahnhofgebäude.

Telefon (Zlr, Sprachspeicher): 037320 / 80957
 Fax: 037320 / 80598
 Betriebsfernsprechnet (BASA): 984 / 777
 Ortsfunk-Kanal (VZF 95): O 19

Der Bf ist mit einem Relaisstellwerk mit Ein- und Ausfahrtsignalen in der Ausführung als Lichtsignale (HI-Signale) ausgestattet.

Die Einfahrtsignale haben zusätzlich die Funktion von Ausfahrtsignalen.

Die Weichen W 1 und W 16 sind als Rückfallweichen -RÜW-) ausgeführt, zu deren Überwachung der Weichenlage sind Signale So 18 mit Ankündigungsbaken So 17 aufgestellt.

2. Grenzen der Betriebsstelle

	Richtung Lichtenberg	Richtung Nassau
Grenzen	Esig A km 37,665	Esig H km 38,987
Ra 10	km 37,990	km 38,887

3. Zugschlußstellen

Zugschlußstellen	aus Richtung	
	Lichtenberg	Nassau
GI 1	Asig B	Asig E
GI 2	Asig C	Asig F

4. Gleise

Gleis	NL [m]	Neigung [‰]	Verwendung	Bemerkungen
1	510	< 2,5	Richtungsgleis Holzhau	Bahnsteig 130 m ¹⁾
2	510		Richtungsgleis Freiberg	Bahnsteig 102 m ¹⁾
3	370		Abstellgleis	
3a	70			
3c	78			
3b	105			
4	300		Abstellgleis	4a Kopf- und Seitenrampe (60 m) Ladestraße (110 m)
4a	100			
4c	74			
4b	69			

¹⁾ Die Bahnsteige werden von der DB Station&Service AG betrieben.

5. Hauptsignale

Signal	Signalbegriffe	Ersatzsignal Zs 1	Rangiersignal Ra 12	Bemerkungen
Esig A	Hp 0 HI 9a HI 12a	X	./.	
Asig B	Hp 0 HI 3a	X	X	links vom GI 1 Schachbrettafel Ne 4
Asig C	Hp 0 HI 3a	X	X	
Asig E	Hp 0 HI 3a	X	X	
Asig F	Hp 0 HI 3a	X	X	
Esig H	Hp 0 HI 9a HI 12a	X	./.	

6. Zufahrstraßen

Die Regelzufahrstraßen bei Einfahrten (Rechtsfahrbetrieb in den Gl 1 und 2) werden durch Grundstellung der RÜW bestimmt. Ausfahrten sind aus beiden Gleisen in beide Richtungen möglich. Die Regelzufahrstraßen sind hauptsignalisiert.

Abweichende Zufahrstraßen können nur durch Aufhebung von Schlüssel- und Signalabhängigkeiten eingestellt werden.

7. Fahrweg- und Zugschlußprüfung / Zuglaufmeldungen

7.1 Die Fahrweg- und Zugschlußprüfung obliegt dem Bf-Fdl.

7.2 Der Bf-Fdl kann die Abgabe eine Zugschlußmeldung anweisen. Die Zugschlußmeldung ist abzugeben, wenn der Zug die Zugschlußstelle vollständig passiert hat. Kann die Vollständigkeit des Zuges erst nach Halt am gewöhnlichen Halteplatz festgestellt werden, ist Meldung dann abzugeben.

7.3 Der Bf-Fdl kann die Abgabe von Verlassensmeldungen (Vlm) anweisen. Die Vlm ist abzugeben, wenn Zug das Esig der Gegenrichtung passiert hat.

8. Bahnübergänge im Bahnhofsbereich

8.1 km 37,7, Ortsstraße
ohne technische Sicherung, Sicherung durch Verminderung der zul. HG Übersicht und hörbare Signale.

8.2 km 38,1, Ortsstraße
Vollschrankenanlage, wärterbedient.

8.3 km 38,2 Ortsstraße
Vollschrankenanlage, wärterbedient.

8.4 km 38,7 Ortsstraße
ohne technische Sicherung, Sicherung durch Verminderung der zul. HG Übersicht und hörbare Signale.

8.5 km 38,9 Ortsstraße
ohne technische Sicherung, Sicherung durch Verminderung der zul. HG Übersicht und hörbare Signale.

9. Rangieren

9.1 Weichenwärter (Ww) ist der Bf-Fdl.

9.2 Zur Verständigung mit dem Bf-Fdl ist Ortsfunk O 19 zu verwenden.

9.3 Erforderliche Schlüssel werden vom Bf-Fdl ausgehändigt.

9.4 Die Zustimmung zum Rangieren gibt der Ww gem. § 52 (5)c) 1., 2. u. 3. FV-NE.

Für die RÜW 1 und RÜW 16 gilt folgende Ergänzung:

Beim Rangieren mit Fahrtrichtungswechsel über die jeweilige RÜW, ersetzt das Aufleuchten des Signal So 18 a) die Zustimmung des Ww.

Die Aushändigung des Schlüssels für die W 8 gilt als Zustimmung zum Rangieren innerhalb des GI 2 und der Nebengleise.

9.5 Aufgrund der Neigungsverhältnisse ist mit dem Tfz möglichst Richtung Lichtenberg und möglichst alle Fahrzeuge an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen.

Gleis	Maßgebende Neigung [%]	Abstoß- / Ablaufverbot	Festlegen von Fahrzeugen Anzahl Radsätze je festgelegtem Radsatz	Bremsen beim Rangieren Nur bei Störungen der durchgehenden Druckluftbremse Tfz möglichst an der Talseite	
				ohne bediente Bremse	je bediente Bremse für weitere Radsätze
Streckengleise über die Asig hinaus	10,3	alle Gleise	4	8	4
übrige Gleise	< 2,5		24	30	8

9.6 Für das Festlegen beim Abstellen von Fahrzeugen sind die Neigungen gem. Tabelle Pkt. 4. zu beachten.

9.7 Der Rb meldet dem Bf-Fdl jeweils die vollständige Räumung von nicht einsehbaren Gleisbereichen.

9.8 Vor Befahren von technisch nicht gesicherten Bahnübergänge ist Zp 1 zu geben.

km 45,470 Hp Nassau (Erzgeb.) - Zlfst - (Na)
 496 m über NN

1. Allgemeines

Der Hp ist unbesetzt.

Der Bahnsteig hat eine Länge von 60 m.
 (Der Bahnsteig wird von der DB Station&Service AG betrieben)

	Richtung Mulda	Richtung Clausnitz
Grenzen	Trapeztafel (Ne 1) km 45,280	Trapeztafel (Ne 1) km 45,620

	aus Richtung	
	Mulda	Clausnitz
Streckengleis	H-Tafel (Ne 5) km 45,380	H-Tafel (Ne 5) km 45,520

2. Zugaufmeldungen

Ankunftsmeldungen und Verlassensmeldungen sind, wenn im Fahrplan, durch Befehl oder Verlassensmeldungen auch vom Zlr angeordnet abzugeben.

Ankunftsmeldungen sind abzugeben, wenn sich der Zug vollständig hinter der jeweiligen Zugschlußstelle befindet oder am gewöhnlichen Halteplatz hält.

Die Verlassensmeldung ist nach Vorbeifahrt an der Trapeztafel Ne 1 der Gegenrichtung abzugeben.

km 47,250 Hp Clausnitz (Erzgeb.) - Zlfst - (CI)
514 m über NN

1. Allgemeines

Der Hp ist unbesetzt.

Der Bahnsteig hat eine Länge von 39 m.

(Der Bahnsteig wird von der DB Station&Service AG betrieben)

	Richtung Nassau	Richtung Bienenmühle
Grenzen	Trapeztafel (Ne 1) km 47,080	Trapeztafel (Ne 1) km 47,420

Zugschlußstellen	aus Richtung	
	Nassau	Bienenmühle
Streckengleis	H-Tafel (Ne 5) km 47,180	H-Tafel (Ne 5) km 47,320

2. Zuglaufmeldungen

Ankunftsmeldungen und Verlassensmeldungen sind, wenn im Fahrplan, durch Befehl oder Verlassensmeldungen auch vom Zlr angeordnet abzugeben.

Ankunftsmeldungen sind abzugeben, wenn sich der Zug vollständig hinter der jeweiligen Zugschlußstelle befindet oder am gewöhnlichen Halteplatz hält.

Die Verlassensmeldung ist nach Vorbeifahrt an der Trapeztafel Ne 1 der Gegenrichtung abzugeben.

**km 50,130 Bf Bienenmühle - Zlfst -
(Bi)
544 m über NN**

1. Allgemeines

Der Bf ist unbesetzt.

Alle Weichen und Gleissperren sind ortsgestellt und handbedient.

Die durchgehende Hauptgleise werden im Richtungsbetrieb (Rechtsfahrbetrieb) befahren.

Hier für sind die Weichen W 5 und W 31 sind als Rückfallweichen (RÜW) ausgeführt, zu deren Überwachung der Weichenlage sind Signale So 18 mit Ankündigungsbaken So 17 aufgestellt.

Im Richtungsbetrieb kann der Bf auf Anweisung durch den Zlr ohne weitere Maßnahmen für Bedarfskreuzungen genutzt werden.

Für das Einstellen und Prüfen der Fahrwege ist das Personal der EVU zuständig.

2. Grenzen der Betriebsstelle

	Richtung Clausnitz	Richtung Rechenberg
Grenzen	Trapeztafel (Ne 1) km 49,400	Trapeztafel (Ne 1) km 47,420
Ra 10	km 49,500	km 50,400

3. Zugschlußstellen

Zugschlußstellen	aus Richtung	
	Clausnitz	Rechenberg
GI 1	H-Tafel Ne 5 Km 49,670	H-Tafel Ne 5 Km 50,160
GI 2	H-Tafel Ne 5 Km 49,690	H-Tafel Ne 5 Km 50,110

4. Gleise

Gleis	NL [m]	Neigung [%]	Verwendung	Bemerkungen
1	575	< 2,5	Richtungsgleis Holzgau	Bahnsteig 80 m ¹⁾
2	575		Richtungsgleis Freiberg	Bahnsteig 55 m ¹⁾
3	240		Nebengleis	
3a	. / .		Flankenschutz	Stumpfgleis
4	90		Abstellgleis	Stumpfgleis
5	115		Ladegleis	Stumpfgleis
13	216		Abstellgleis	Stumpfgleis
14	236		Ladegleis	Rampengleis
14°	66			Stumpfgleis
15	115		Ladegleis	Stumpfgleis
16	120	4,0	Ausziehgleis	Stumpfgleis Abstellverbot

¹⁾ Die Bahnsteige werden von der DB Station&Service AG betrieben.

5. Bahnübergänge im Bahnhofsbereich

5.1 km 49,5, Feldweg

ohne technische Sicherung, Sicherung durch Übersicht und hörbare Signale.

5.2 km 50,2, „BÜ Bienenmühle I“ Bundesstraße „B 171“

5.3 km 50,5, „BÜ Bienenmühle II“, Ortstraße

Die beiden Anlagen sind aufgrund der räumlichen Nähe als sog. BÜ-BÜ-Anlagen mit gemeinsamer Einschaltung und Überwachung durch ÜS ausgeführt.

Die Anlage BÜ Bienenmühle I ist eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken, die Anlage BÜ Bienenmühle II ist eine Lichtzeichenanlage.

Die Anlagen werden bei Zugfahrten aus Richtung Clausnitz manuell (IMU-ET bzw. ET) bedient und aus Richtung Rechenberg fahrzeugbewirkt eingeschaltet.

Für Rangierfahrten kann der BÜ Bienenmühle I mit einem RS bedient werden.

Zur Einschaltung befindet sich im GI 1 vor der H-Tafel Ne 5 mit Zusatzschild „Triebwagen“ Richtung Rechenberg eine IMU-Einschalterschleife, die durch Signal So 15 mit Zusatzschild „M“ gekennzeichnet ist.

Die ET und der RS befinden sich am Bahnsteigende GI 1 Richtung Rechenberg.

Zur Überwachung befindet sich das ÜS zwischen GI 1 und GI 2 am Ende des Bahnsteigs Richtung Rechenberg (65 m vor dem BÜ) in Höhe der ET.

Der RS ist mit Überwachungsleuchte ausgeführt.

Vor der RÜW 31 (Einfahrweiche), 60 m vor dem BÜ aus Richtung Rechenberg ist ein ÜSW aufgestellt.

6. Zugfahrwege / Fahrwegeinstellung und Prüfung

6.1 Im Regelbetrieb wird indirekte Fahrwegprüfung gem. § 14 (4) FV-NE durchgeführt, Abweichung werden durch Fplo oder Befehl angeordnet.

6.2 Die Regelzugfahrwege bei Einfahrten (Rechtsfahrbetrieb in den GI 1 und 2) werden durch Grundstellung der RÜW 5 und RÜW 31 bestimmt. Ausfahrten sind aus beiden Gleisen in beide Richtungen möglich.

Folgende Schlüsselabhängigkeiten / Flankenschutzeinrichtungen sind vorhanden:

Einfahrten aus Richtung	nach Gleis	Weichengrundstellung Abhängigkeit	bis
Clausnitz	1	W7 / W8	Ne 5
Rechenberg	2	W24 / W25	Ne 5

Die Fahrwegprüfung bei Einfahrten im durch die RÜW eingestellten Fahrweg obliegt dem Tf durch die Beachtung der Signale So 18. Der Fahrweg darf bei Grundstellung der RÜW als eingestellt und frei betrachtet werden.

Einfahrten entgegen der Grundstellung der RÜW sind nur auf Anordnung im Fahrplan oder auf Befehl durch den Zlr zugelassen.

Bei Einfahrten entgegen der Grundstellung der Rückfallweichen hat der Zf den Fahrweg einzustellen und zu prüfen.

- 6.3 Werden RÜW vorübergehend außer Betrieb genommen, ist die abweichende Weichenlage durch Handverschuß gesichert, das jeweilige So 18 ist dann als ungültig gekennzeichnet.
- 6.4 Abweichende Zugfahrwege für Einfahrten nach GI 3 können nur durch Aufhebung von Schlüsselabhängigkeiten eingestellt werden. Einfahrten nach GI 3 sind nur auf Anordnung im Fahrplan oder auf Befehl durch den Zlr zugelassen, hierfür sind Zugführerschlüsselbunde erforderlich, die vom Zlr ausgehändigt werden. Bei Einfahrten nach GI 3 hat der Zf den Fahrweg einzustellen und zu prüfen.
- 6.4 Die Einfahrwege enden an der jeweiligen H-Tafel Ne 5.
- 6.5 Im Regelbetrieb halten Triebwagenzüge aus Richtung Clausnitz im GI 1 vor der H-Tafel“ mit Zusatzschild „Triebwagen“ am Hausbahnsteig (gewöhnlicher Halteplatz) vor dem Zugang zum Bahnsteig 2. Reisezüge aus Richtung Rechenberg halten vor der H-Tafel mit Zusatzschild „Reisezüge“ am Bahnsteig 2.
- 6.7 Beim Verkehren von Sonderzüge enthalten die Fplo ggf. entsprechende Anweisungen.
- 6.8 Ausfahrten aus GI 1 und GI 2 sind in beide Richtungen zugelassen.

Ausfahrten in Richtung	aus Gleis	Weichengrundstellung Abhängigkeit	ab
Clausnitz	1	W7 / W8	H-Tafel Ne 5 km 49,67
	2	W7 / W8 W9 / Gs I	H-Tafel Ne 5 km 49,69
Rechenberg	1		H-Tafel Ne 5 km 56,16
	2	W24 / W25	H-Tafel Ne 5 km 56,11

- 6.9 Abweichende Zugfahrwege für Ausfahrten aus GI 3 können nur durch Aufhebung von Schlüsselabhängigkeiten eingestellt werden. Ausfahrten nach GI 3 sind nur auf Anordnung im Fahrplan oder auf Befehl durch den Zlr zugelassen, hierfür sind Zugführerschlüsselbunde erforderlich, die vom Zlr ausgehändigt werden.

Bei Ausfahrten aus Gl 3 hat der Zf den Fahrweg einzustellen und zu prüfen.

7. Zuglaufmeldungen
Beginnen und Enden von Zügen
Durchführung von Kreuzungen und Überholungen
- 7.1 Ankomfmeldungen und Verlassensmeldungen sind, wenn im Fahrplan oder durch Befehl angeordnet, Verlassensmeldungen auch auf Anweisung vom Zlr abzugeben, Ankomfmeldungen sind abzugeben, wenn sich der Zug vollständig hinter der jeweiligen Zugschlußstelle befindet oder am gewöhnlichen Halteplatz hält.
Die Verlassensmeldung ist nach Vorbeifahrt an der Trapeztafel Ne 1 der Gegenrichtung abzugeben.
- 7.2 Durchführung von Kreuzungen und Überholungen sowie das Beginnen und Enden von Zügen wird durch Fplo oder Befehl angeordnet.
- 7.3 Bei Kreuzungen von Reisezügen in den Gl 1 und 2 ist gleichzeitiges Einfahren zulässig.
- 7.4 Züge aus Richtung Rechenberg sollen vor der Trapeztafel Ne 1 aufgrund der BÜ-BÜ-Schaltung der BÜ km 50,2 und km 50,5 möglichst nicht halten.
Nach einem Halt vor Ne 1 sind die Regeln zur Bedienung der Automatik-HET anzuwenden.
- 7.5 Bei Kreuzungen von Zügen, bei dem Zugang zum Bahnsteig 2 mit freigehalten werden muß, fährt der Zug aus Richtung Rechenberg, wenn er ein mit Reisenden besetzter Zug ist, als erster ein.
Der Zug aus Richtung Clausnitz wird durch Fahrplan oder Befehl mit „vE“ beauftragt, der Zf des zuerst eingefahrenen Zuges übernimmt die Sicherung von Reisenden.
- 7.6 Bei Überholungen fährt der zu überholende Zug in das für seine Richtung nicht durchgehende Hauptgleis ein.
Dazu ist die jeweilige Einfahr-RÜW in Minusstellung zu bringen.
Der Zf des zu überholenden Zuges ist für die Einstellung des Fahrweges des überholenden Zuges verantwortlich.
Züge die vor dem Signal So 18 der RÜW 31 halten müssen, müssen so anhalten, daß sie den ÜSW des BÜ 50,2 beachten können.
- 7.7 Enden und Beginnen Züge im Bf sind die Regeln sinngemäß anzuwenden.

7.8 Die Regelung unter Pkt. 6. sind jeweils zu beachten.

7.9 Folgende Gleisabschnitte sind bei der Durchführung von Kreuzungen und Überholungen freizuhalten:

aus Richtung	nach Gleis	Durchrutschweg	
		von	bis
Clausnitz	1	H-Tafel Ne 5 Bahnsteigende	BÜ km 50,2
Rechenberg	2	H-Tafeln Ne 5 Km 49,7	Grenzzeichen So 12, W 5

8. Rangieren

8.1 Das Rangieren auf dem Bahnhof ist nur mit Zustimmung des Zlr gestattet.

8.2 Für die Durchführung des Rangierens sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich, sie übernehmen dabei auch die Funktion des Weichenwärters Ww.

8.3 Zum Bedienen der Weichen und Gleissperren sind Zugführerschlüsselbunde erforderlich, die vom Zlr ausgehändigt werden.

8.3 Bei der Durchführung von Zugfahrten im Bf besteht grundsätzliches Rangierverbot in den Hauptgleisen.

8.4 Aufgrund der Neigungsverhältnisse sind beim Rangieren möglichst alle Fahrzeuge an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen. Mit dem Tfz ist möglichst in Richtung Clausnitz zu rangieren. Im Bereich des Bf sind folgende Neigungsverhältnisse zu beachten::

Gleisabschnitt		Gleise	Neigung [%]	Gefälle in Richtung
von	bis			
Ra 10	RÜW 5	Streckengleis	12,5	Clausnitz
Höhe H-Tafeln Richtung Clausnitz	Weiche 31	alle	> 2,5	Clausnitz
RÜW 31	Ra 10	Streckengleis	21,2	Bf

Gleis	Maßgebende Neigung [%]	Abstoß- / Ablaufverbot	Festlegen von Fahrzeugen Anzahl Radsätze je festgelegtem Radsatz	Bremsen beim Rangieren Nur bei Störungen der durchgehenden Druckluftbremse Tfz möglichst an der Talseite	
				ohne bediente Bremse	je bediente Bremse für weitere Radsätze
Streckengleise über die die H-Tafeln hinaus	Richtung Clausnitz 12,5	in allen Gleisen Richtung Clausnitz	4	8	4
	Richtung Reichenberg 21,2		jedes Fahrzeug	4	2
übrige Gleise	< 2,5		24	30	8

8.4 Der für die Durchführung des Rangierens Verantwortliche (Tf / Zf / Rb) meldet sich bzgl. der Zustimmung beim Zlr.

Die beabsichtigten Rangierarbeiten sind dem Zlr mitzuteilen, insbesondere in welchen GI Fahrzeuge abgestellt oder aus welchen GI abgeholt werden.

Die voraussichtliche Dauer des Rangierens ist anzugeben.

- 8.5 Das Beenden des Rangierens bzw. das zeitweise Einschließen der Rabt in Nebengleisen ist dem Zlr gem. § 59 (3) FV-NE zu melden:
*„Rangieren in Bienenmühle um ... , ... Uhr beendet / Rabt in Gleis ... eingeschlossen.
Die Hauptgleise sind frei und befahrbar, alle Weichen und Gleissperren sind in Grundstellung verschlossen.“*
Nach Beendigung des Rangierens sind durch Abstellung, z.B. zur Be- oder Entladung belegte Gleise dem Zlr ebenfalls unter Angabe der belegten Gleis bzw. Länge der abgestellten Fahrzeuge u.ä.m. zu melden.
Für das Festlegen beim Abstellen von Fahrzeugen sind die Neigungen gem. Tabelle Pkt. 4. zu beachten.
- 8.6 Im Bereich des Bahnsteigzugangs im Gl 1 ist vorsichtig zu rangieren.
- 8.7 Benutzer des BÜ km 49,5 sind vor Befahren durch Zp 1 zu warnen.
Beim Rangieren über den BÜ 50,2 „Bienenmühle I ist der RS am Bahnsteig 1 zu bedienen.
Zu lange Sperrzeiten des Bahnüberganges sind zu vermeiden.
Ggf. ist zwischen dem mehrmaligen Befahren des BÜ zwischenzeitlich die Anlage auszuschalten.

km 52,450 Hp Rechenberg - Zlfst - (Re)
581 m über NN

1. Allgemeines

Der Hp ist unbesetzt.

Der Bahnsteig hat eine Länge von 63 m.

(Der Bahnsteig wird von der DB Station&Service AG betrieben)

	Richtung Bienenmühle	Richtung Holzgau
Grenzen	Trapeztafel (Ne 1) km 52,200	Trapeztafel (Ne 1) km 52,600

Zugschlußstellen	aus Richtung	
	Bienenmühle	Holzgau
Streckengleis	H-Tafel (Ne 5) km 52,400	H-Tafel (Ne 5) km 52,500

2. Zuglaufmeldungen

Ankunftsmeldungen und Verlassensmeldungen sind, wenn im Fahrplan, durch Befehl oder Verlassensmeldungen auch vom Zlr angeordnet abzugeben.

Ankunftsmeldungen sind abzugeben, wenn sich der Zug vollständig hinter der jeweiligen Zugschlußstelle befindet oder am gewöhnlichen Halteplatz hält.

Die Verlassensmeldung ist nach Vorbeifahrt an der Trapeztafel Ne 1 der Gegenrichtung abzugeben.

**km 54,710 Bf Holzau - Zlmst -
(Hh)
640 m über NN**

1. Allgemeines

Der Bf ist Endbahnhof der Strecke, er ist unbesetzte Zuglaufmeldestelle.

Das ehem. Streckengleis vom Bf bis zum Streckenende gehört betrieblich zum Bf.

Alle Weichen und Gleissperren sind ortsgestellt und handbedient.

Für das Einstellen und Prüfen der Fahrwege ist das Personal der EVU zuständig.

2. Grenzen der Betriebsstelle

	Richtung Rechenberg	Richtung Streckenende
Grenzen	Trapeztafel (Ne 1) km 54,425	Gleisabschluß „Sh 2“ km 55,140
Ra 10	km 54,600	. / .
Zugziel	. / .	H-Tafel Ne5 km 54,820

3. Zugschlußstellen

Zugschlußstellen	aus Richtung Rechenberg
GI 2	H-Tafel Ne 5, km 54,707.
GI 1	Wn 7 Gsp I

4. Gleise

Gleis	NL [m]	Neigung [‰]	Verwendung	Bemerkungen
1	115	3,0	Nebengleis	
2	124		Hauptgleis	Bahnsteig 53 m ¹⁾
S 2	158	22	Ausziegleis (ehem. Streckengleis)	Stumpfgleis

¹⁾ Der Bahnsteig wird von der DB Station&Service AG betrieben.

5. Bahnübergänge im Bahnhofsbereich

5.1 km 56,5, Ortsstraße

Die Anlage ist eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken. Aus Richtung Rechenberg wird die Anlage fahrzeugbewirkt eingeschaltet.

Am Signal So 14 an der Einschalterschleife in km 53,819 befindet sich eine UT, die mit besonderem Schlüssel (DB 24), der vom Zlr ausgegeben wird, bedient werden kann.

In Richtung Rechenberg wird die Anlage handbedient eingeschaltet. Zur Einschaltung mit Fahrzeugen, die mit IMU ausgerüstet sind, befindet sich im GI 2 am Bahnsteigende Richtung Reichenberg eine Einschalterschleife, die durch Signal So 15 mit Zusatzschild „M“ gekennzeichnet ist.

Ferner kann die Anlage auch über ET am Bahnhofsgebäude eingeschaltet werden.

Das ÜS in Richtung Rechenberg steht abweichend 80 m vor dem BÜ. Das Signal BÜ 1 am diesem ÜS erlischt bereits 45 s nach Einschaltung, der BÜ gilt dann als nicht gesichert und ist über Automatik-HET zu schalten.

6. Zugfahrwege / Fahrwegeinstellung und Prüfung

6.1 Im Regelbetrieb wird indirekte Fahrwegprüfung gem. § 14 (4) FV-NE durchgeführt. Der Fahrweg darf als eingestellt und frei betrachtet werden, wenn keine Abweichung durch Fplo oder Befehl angeordnet sind.

6.2 Der Regelfahrweg ist für Zugfahrten nach und aus Gl 2.

Folgende Schlüsselabhängigkeiten / Flankenschutzeinrichtungen sind vorhanden:

aus / in Richtung	Gleis	Weichengrundstellung Abhängigkeit
Rechenberg	2	W1/ Gsp I / W5 Gsp II

6.3 Der Einfahrweg endet an der H-Tafel Ne 5 in km 54,820, Gl 2.

6.4 Abweichende Fahrwege nach und aus Gl 1 können nur durch Aufhebung von Schlüsselabhängigkeiten eingestellt werden. Ein- und Ausfahrten nach und aus Gl 1 sind nur auf Anordnung im Fahrplan oder auf Befehl durch den Zlr zugelassen, hierfür sind Zugführerschlüsselbunde erforderlich, die vom Zlr ausgehändigt werden.

7. Zuglaufmeldungen Durchführung von Kreuzungen

7.1 Ankomfmeldungen sind immer abzugeben, Verlassensmeldungen nur wenn im Fahrplan ,durch Befehl oder vom Zlr angeordnet. Ankomfmeldungen sind abzugeben, wenn sich der Zug vollständig hinter der jeweiligen Zugschlußstelle befindet oder am gewöhnlichen Halteplatz hält. Die Verlassensmeldung ist nach Vorbeifahrt an der Trapeztafel Ne 1 der Gegenrichtung abzugeben.

7.2 Durchführung von Kreuzungen von Zügen (Endkreuzung) wird durch Fplo oder Befehl angeordnet.

7.3 Kreuzungen werden unter Verwendung des Nebengleises 1 durchgeführt.

7.4 Züge sollen vor der Trapeztafel Ne 1 aufgrund der Einschaltung des BÜ km 54,5 möglichst nicht halten.
Nach einem Halt sind die Regeln zur Bedienung der Automatik-HET anzuwenden.

7.5 Züge, die mit Reisenden besetzt sind, müssen stets nach Gl 2 (Bahnsteig) einfahren.
Der Zf des zuerst eingefahrenen Zuges übernimmt ggf. die Sicherung von Reisenden.

7.5 Folgender Gleisabschnitt ist bei der Einfahrt nach Gl 2 freizuhalten:

aus Richtung	nach Gleis	Durchrutschweg	
		von	bis
Rechenberg	2	Grenzzeichen So 12 W 15	Gsp II

Ist dies nicht möglich, wird der Zug ist durch Fahrplan oder Befehl mit „vE“ beauftragt.

7.6 Die Regelung unter Pkt. 6. sind jeweils zu beachten.

8. Rangieren

8.1 Das Rangieren auf dem Bahnhof ist nur mit Zustimmung des Zlr gestattet.

Eine Zugfahrt darf dem Signal Ra 11b), das sich an der H-Tafel km 54,820 befindet nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Zlr ohne Halt in eine Rangierfahrt übergehen.

Die Zustimmung kann auch durch Fplo oder Befehl abgegeben werden.

8.2 Für die Durchführung des Rangierens sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich, sie übernehmen dabei auch die Funktion des Weichenwärters Ww.

8.3 Zum Bedienen der Weichen und Gleissperren sind Zugführerschlüsselbunde erforderlich, die vom Zlr ausgehändigt werden.

8.3 Bei der Durchführung von Zugfahrten im Bf besteht grundsätzliches Rangierverbot.

8.4 Aufgrund der Neigungsverhältnisse müssen beim Rangieren alle Fahrzeuge an die durchgehende Druckluftbremse geschlossen werden. Ausnahmen sind nur bei Störungen zugelassen.

Mit dem Tfz ist möglichst in Richtung Rechenberg zu rangieren.

Im Bereich des Bf sind folgende Neigungsverhältnisse zu beachten::

Gleisabschnitt		Gleise	Neigung [%]	Gefälle in Richtung
von	bis			
Ne 1	Ra 10	Streckengleis	24	Rechenberg
Höhe H-Tafeln Richtung Rechenberg	Gsp II	alle	3	
Gsp II	Sh 2	S 2	22	Bf

Gleis	Maßgebende Neigung [%]	Abstoß- / Ablaufverbot	Festlegen von Fahrzeugen Anzahl Radsätze je festgelegtem Radsatz	Bremsen beim Rangieren Nur bei Störungen der durchgehenden Druckluftbremse Tfz möglichst an der Talseite	
				ohne bediente Bremse	je bediente Bremse für weitere Radsätze
alle	24	alle Gleise	jedes Fzg.	4	4

- 8.4 Der für die Durchführung des Rangieren Verantwortliche (Tf / Zf / Rb) meldet sich bzgl. der Zustimmung beim Zlr.
Die beabsichtigten Rangierarbeiten sind dem Zlr mitzuteilen, insbesondere welche GI nach dem Rangieren besetzt sind.
geholt werden.
Die voraussichtliche Dauer des Rangierens ist anzugeben.
- 8.5 Das Beenden des Rangierens bzw. das zeitweise Einschließen der Rabt in Nebengleisen ist dem Zlr gem. § 59 (3) FV-NE zu melden:
*„Rangieren in Bienenmühle um ... , ... Uhr beendet / Rabt in Gleis ... eingeschlossen.
Die Hauptgleise sind frei und befahrbar, alle Weichen und Gleissperren sind in Grundstellung verschlossen.“*
Nach Beendigung des Rangierens sind durch Abstellung besetzten Gleise dem Zlr zu melden.

8.6 Im Bereich des Bahnsteigzugangs im Gl 1 ist vorsichtig zu rangieren.

b) Strecke Berthelsdorf (Erzgeb.) – Brand-Erbisdorf

km -0,019 **Berthelsdorf (Erzgeb.) - Zlmst - (Bd)**
448 m über NN

Angaben zum Bf siehe Strecke a) Freiberg (Sa.) – Holzgau

km 3,100 **Bf Brand-Erbisdorf - Zlmst -
(BdE)**
478 m über NN

1. Allgemeines

Der Bf ist Endbahnhof der Strecke, er ist unbesetzte Zuglaufmeldestelle.

Das ehem. Streckengleis vom Bf bis zum Streckenende gehört betrieblich zum Bf.

Alle Weichen und Gleissperren sind ortsgestellt und handbedient. Für die Bedienung wird das Zugführerschlüssel für die Strecke benötigt, es wird vom Bf-Fdl Berthelsdorf (Erzgeb.) ausgehändigt.

Für das Einstellen und Prüfen der Fahrwege ist Personal der EVU zuständig.

Zugfahrten enden und beginnen vor der ersten Weiche W1 des Bf. Innerhalb der weiteren Gleise des Bf werden nur Rangierfahrten durchgeführt.

2. Grenzen der Betriebsstelle

	Richtung Berthelsdorf	Richtung Streckenende
Grenzen	Trapeztafel (Ne 1) km 2,770	Gleisabschluß „Sh 0“ km 3,65 und km 0,04
Ra 10	km 2,820	. / .
Zugziel	. / .	H-Tafel Ne5 km 2,820

3. Zugschlußstellen

Zugschlußstellen	aus Richtung Rechenberg
GI 3	H-Tafel Ne 5, km 2,995

4. Gleise

Gleis	NL [m]	Neigung [%]	Verwendung	Bemerkungen
2	237	< 2,5	Nebengleis	
3	289		durchgehende Hauptgleis	Abstellverbot
4	313		Nebengleis	Zuführungsgleis zum Anschlußgleis A1
5	200		Ladegleis	Kopf- und Seitenrampe (36 m)
6	150		Ladegleis	Stumpfgleis
10	158		Zuschiegleis	Stumpfgleis
A1	. / .	4,0	Anschlußgleis PSW	Abstellverbot

5. Bahnübergänge im Bahnhofsbereich

5.1 km 3,0, Ortsstraße Vollschrankenanlage.

Die Schrankenanlage wird vom Zugpersonal bedient. Der erforderliche Schlüssel zum Schließen der Einheitshandwinde befindet sich am Zugführerschlüsselbund.

Der Bediener der Vollschranke ist Schrankenwärter im Sinne der Anlage 13 zu § 18 (4) FV-NE.

6. Zugfahrwege / Fahrwegeinstellung und Prüfung

6.1 Im Zugfahrweg liegen keine Weichen.

6.2 Zugfahrten von Richtung Berthelsdorf enden vor der W 1 an der H-Tafel Ne 5 im durchgehenden Hauptgleis, GI 3, km 2,820.

Zugfahrten in Richtung Berthelsdorf beginnen an der H-Tafel Ne 5 im durchgehenden Hauptgleis, GI 3, km 2,995.

7. Zuglaufmeldungen

7.1 Ankomfmeldungen sind immer abzugeben, Verlassensmeldungen nur wenn im Fahrplan, durch Befehl oder Zlr angeordnet.

Ankomfmeldungen sind abzugeben, wenn sich der Zug vollständig hinter der Zugschlußstelle befindet und am gewöhnlichen Halteplatz hält.

Die Verlassensmeldung ist nach Vorbeifahrt an der Trapeztafel Ne 1 der Gegenrichtung abzugeben.

8. Rangieren

8.1 Das Rangieren auf dem Bahnhof ist nur mit Zustimmung des Zlr gestattet.

Die Zustimmung wird in der Regel vom Bf-Fdl Berthelsdorf (Erzgeb.) durch Aushändigung des erforderlichen Schlüsselbunds übermittelt.

8.2 Für die Durchführung des Rangierens sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich, sie übernehmen dabei auch die Funktion des Weichenwärters (Ww) und des Schrankenwärters.

8.3 Zum Bedienen der Weichen und Gleissperren ist ein Zugführerschlüsselbund erforderlich, das vom Bf-Fdl Berthelsdorf (Erzgeb.) ausgehändigt wird.

8.4 Das Beenden des Rangierens dem Zlr zu melden, es kann mit der Fahrplanfrage verbunden werden.

Die Übermittlung erfolgt in der Regel durch den Bf-Fdl Berthelsdorf (Erzgeb.), Ausnahmen werden gesondert angeordnet.

Von Fahrzeugen besetzte Gleise sind dem Zlr anzugeben.

8.4 Aufgrund der Neigungsverhältnisse sind beim Rangieren für die W 1 möglichst alle Fahrzeuge an die durchgehende Druckluftbremse geschlossen werden.

Mit dem Tzf ist möglichst in Richtung Brand-Erbisdorf zu rangieren.

Gleisabschnitt		Gleise	Neigung [%]	Gefälle in Richtung
von	bis			
Ne 1	W 1	Streckengleis	5	Brand-Erbisdorf

Gleis	Maßgebende Neigung [%]	Abstoß- / Ablaufverbot	Festlegen von Fahrzeugen Anzahl Radsätze je festgelegtem Radsatz	Bremsen beim Rangieren Nur bei Störungen der durchgehenden Druckluftbremse Tfz möglichst an der Talseite	
				ohne bediente Bremse	je bediente Bremse für weitere Radsätze
3 von Ne 5 bis W 1	5	ja	12	16	4
alle	< 2,5	alle übrigen Gleise	24	30	8

III. Bahnübergänge

a) Strecke Freiberg (Sa.) – Holzgau

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

Bahnübergang [km]	V _{zul} [km/h]	
	Richtung	
	Holzgau	Freiberg
29,8	60	60
30,6	60	60
33,1	60	60
36,2	60	60
36,6	60	60
37,7	30	40
38,8	40	40
39,0	40	40
46,6	60	60
47,5	60	60
48,8	60	60
53,8	40	40
54,3	40	40

2. Bahnübergänge mit technischer Sicherung

2.1. Allgemeines

die technischen gesicherten Bahnübergänge sind als

- Lichtzeichenanlagen, teilweise mit Halbschranken mit Überwachungssignalen (Lo-Anlagen),
- Vollschrankenanlagen, wärterbedient ausgeführt.

2.2. Aufstellung der Lo-Anlagen mit Angaben zu den Überwachungssignalen:

Lage des BÜ [km]	Bezeichnung des BÜ	Einschaltung / Besonderheiten	Abstand ÜS / ÜSW zum BÜ [m] / abweichender Standort		
			Ri Holzgau	Ri Freiberg	ÜSW
26,6	Langenrinne	Fzg.	← 440	400	
34,0	Lichtenberg	Fzg., IMU, ET	400	400	50 Ri Bd
41,1	Talstraße I	Fzg. BÜ-BÜ	400		
41,4	Talstraße II			400	
43,9	Talstraße III	Fzg.	400	400	
50,2	Bienenmühle I	Fzg., IMU, ET, RS BÜ-BÜ	← 65 gilt auch Gl 2	700	60 Ri Bi
50,5	Bienemühle II		370	400	
54,5	Holzgau	Fzg., IMU, ET UT	400	80	

2.3 Ein- und Ausschaltung der Lo-Anlagen

Die fahrzeugbewirkte Schaltung erfolgt über Einschalt- und Ausschalt-schleifen, dabei werden alle Anlage fahrzeugbewirkt ausgeschaltet.

Die Lage der Einschalt-schleifen sind teilweise, wenn dort keine Sicht auf das ÜS besteht mit Signalen So 15, ansonsten werden die ÜS mit Signal So 14 angekündigt.

Bei Anlagen in BÜ-BÜ-Schaltung werden beide Anlage gemeinsam eingeschaltet, das ÜS gilt dann für beide Anlage, zur Kennzeichnung sind Ankündetafeln und teilweise ÜSW (siehe Tabelle) aufgestellt.

2.4 Zusatzbestimmungen für die manuelle Bedienung Für die manuelle Bedienung von Anlagen die über

- Einschalttaste (ET),
- Rangierschalter (RS),
- Unwirksamkeitstaste (UT)

verfügen, gelten folgende Anweisungen:

Für die Bedienung der ET und RS wird der Schlüssel DB 21, für die UT der Schlüssel DB 24 benötigt.

Mit der ET kann die Anlage für das Befahren mit Zugfahrten eingeschaltet werden, die Ausschaltung erfolgt fahrzeugbewirkt. Die Einschaltung mit ET erfolgt durch kurzzeitige Rechtsdrehen des Schlüssels bis zum Anschlag (Tasterbedienung). Das ordnungsgemäße Arbeiten wird durch das Signal BÜ 1 oder durch Aufleuchten der Überwachungslampe am Schlüsselschaltkasten angezeigt.

Mit dem RS kann die Anlage für Rangierfahrten eingeschaltet werden, die Anlage bleibt bis zur Ausschaltung eingeschaltet, das ordnungsgemäße Arbeiten wird durch Überwachungslampe am Schlüsselschaltkasten angezeigt.

Das und Ein- und Ausschalten erfolgt durch Rechtsdrehen des Schlüssels bis zur Endstellung, der Schlüssel wird in dieser Stellung im Schlüsselschalter festgehalten, durch Linksdrehen erfolgt die Ausschaltung.

Mit der Bedienung der UT kann die fahrzeugbewirkte Einschaltung der Anlage unwirksamgeschaltet werden. Die UT befindet sich, wenn vorhanden in Höhe des Einschaltpunktes der Anlage am Signal So 14 „Merkpfahl“. Die Benutzung wird durch DA oder Beta vorgeschrieben, der erforderliche Schlüssel wird durch den Zlr ausgegeben.

Die Bedienung UT erfolgt durch kurzzeitige Rechtsdrehen des Schlüssels bis zum Anschlag (Tasterbedienung).

2.5 Die Besonderheiten der Anlagen, die über Zusatzeinrichtung zur „Induktiven-Meldungs-Übertragung (IMU)“- verfügen:

- km 34,0, Lichtenberg
- km 50,2, Bienenmühle I
km 50,5, Bienenmühle II
- km 54,5, Holzhaus

sind unter Pkt. II, 2. Betriebsstellen (Beschreibung / Betriebliche Regeln) bei der jeweiligen Beschreibung der Betriebsstelle erläutert.

Die IMU-Schaltung wird sowohl zur Ein- wie zur Unwirksamkeitsschaltung von Anlagen verwendet.

2.6. Alle Anlagen sind mit Automatik-HET ausgerüstet und ermöglichen die Hilfsbedienungen bei Unterschreiten der Mindestgeschwindigkeiten innerhalb der Einschaltstrecke.

Unterschreitet ein Zug oder eine Sperrfahrt die Mindestgeschwindigkeit innerhalb der jeweiligen Einschaltstrecke, gilt die Anlage als nicht mehr gesichert mit Ausnahme bei Signal Bü 1 am ÜSW.

Die Anlage ist dann über Automatik-HET zu bedienen.

Bei BÜ-BÜ-Anlagen sind beide Anlage zu bedienen.

Die Schaltschleifen sind durch das Schild „Automatik-HET“ unmittelbar vor dem jeweiligen BÜ gekennzeichnet.

In den Fällen, in denen die Bedienung der Hilfeinschaltung

erforderlich ist, ist die Automatik-HET wie folgt zu bedienen:

Es ist bis an das Schild „Automatik-HET“ heranzufahren, der

Bahnübergang darf befahren werden, wenn festgestellt wird, dass eines der Straßensignale rot leuchtet oder sich ein Schrankenbaum gesenkt hat.

b) Strecke Berthelsdorf – Brand-Erbisdorf

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

Bahnübergang [km]	V _{zul} [km/h]	
	Richtung	
	Brand-Erbisdorf	Berthelsdorf
0,0	30	20
1,9	10	30

2. Bahnübergänge mit technischer Sicherung

- 2.1. Allgemeines

der technische gesicherten Bahnübergang km 3,0 ist als
- Vollschrankenanlagen
ausgeführt.

Die Anlage ortsbedient und verfügt über eine Einheitshandwinde.

- 2.2. Bedienung

Die Bedienung der Vollschrankenanlage ist unter Pkt. II. 2.
Betriebsstellen (Beschreibung / Betriebliche Regeln) bei der
Beschreibung der Betriebsstelle Brand-Erbisdorf beschrieben

IV. Telekommunikation

1. Allgemeines

Die betriebliche Kommunikation wird über

- öffentliches Telefonnetz
- Betriebsfernsprechnet (BASA)
- Ortsfunk (VZF 95)
- Streckenfernsprecher
abgewickelt.

2. Fahrzeugausrüstung

Die Fahrzeuge sind Mobil-Telefon auf GSM-Basis und mit
Zugfunkgeräten, analog mit VZF 95-Funktionalität auszustatten.

3. Betriebsstellen

3.1 Die Erreichbarkeit der Betriebsstellen

- Zugleitstelle Mulda (Sa.)
- Bf Berthelsdorf (Erzgeb.), wenn er besetzt ist
ist unter Pkt. II. 2. aufgeführt.

3.2 Von den Streckenfernsprechern der Strecke

- a) Freiberg (Sa.) – Holzhau, die auf allen Betriebsstellen
sowie auf der freien Strecke im Abstand von
 - 1 km Abschnitt Freiberg (Sa.) – Mulda
 - 2 km Abschnitt Mulda – Holzhauangestellt sind, ist die Zugleitstelle zu erreichen.

Die Strecke

- b) Berthelsdorf – Brand-Erbisdorf verfügt über keine
Streckenfernsprecher.