

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

NOSSEN-RIESAER EISENBAHN-COMPAGNIE



für die Eisenbahninfrastrukturen
Döbeln Hbf (ausschl.) - Nossen – Meißen-Triebischtal (ausschl.)
Awanst Rhäsa – Nossen

Erstausgabe 2016 / Berichtigung 9

Gültig ab 15.12.2024

Aufgestellt: Nossen, den 16. März 2016

Bestätigt: Nossen, den 18. März 2016

gez. Adler

gez. Demnitz

gez. Vorreier

gez. Voigt

Thorsten Adler
örtl. Betriebsleiter

Holger Demnitz
stellv. örtl. Betriebsleiter

Sycrola Vorreier
Eisenbahnbetriebsleiter

Frank Voigt
stellv. EBL

Verteilungsplan

Persönlich zuzuteilen:

Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht des Freistaates Sachsen (LfB)
Geschäftsführung der NRE GmbH
Eisenbahnbetriebsleiter der NRE GmbH
Örtlicher Betriebsleiter der NRE GmbH
Mitarbeiter in der Infrastrukturinstandhaltung der NRE GmbH
Mitarbeiter im Betriebsdienst der NRE GmbH

Zugänglich zu machen durch Auslage auf dem Dienstposten:

Mitarbeiter im Betriebsdienst der Bahnhöfe Döbeln und Meißen der DB InfraGO AG
Befehlsstellwerke (auszugsweise) Roßwein, Nossen, Deutschenbora und Miltitz-Roitzschen
Wärterstellwerke (auszugsweise) Deutschenbora, Miltitz-Roitzschen, Nossen und Roßwein

Zugänglich zu machen durch Veröffentlichung der Teile A B.1, B.2, G und ausgewählter Anlagen auf der Webseite www.nre-compagnie.de:

DB InfraGO AG
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Berichtigungen

Lfd. Nr.	Erstellt am	Gültig ab	Inhalt der Änderungen
0	16.03.2016	23.04.2016 / 13 Uhr	Erstausgabe
1	17.01.2017	01.03.2017	Änderungen in Teil A, B, E, F, G
2	15.05.2017	01.06.2017	Änderungen in Teil B, C, D und E
3	16.11.2017	10.12.2017	Änderungen in Teil B und D
4	30.09.2019	15.12.2019	Änderungen in Teil A und G
5	06.11.2020	13.12.2020	Änderungen Teile A, B u. F; Neuherausgabe Teil H
6	03.11.2021	12.12.2021	Änderungen der Teile A, B und H
7	14.11.2022	11.12.2022	Änderungen der Teile A, B, C, G u. E
8	13.11.2023	10.12.2023	Änderungen der Teile A, B (neu B.1), C, D, G, E u. F; Neuherausgabe Teil B.2
9	18.11.2024	15.12.2024	Änderung der Teile A, B.1, E, F, G, H

Prüfung der SbV durch den Eisenbahnbetriebsleiter (jährlich bis zum 01.April)

Datum	Name	Unterschrift	Bemerkungen

Überprüfung der Maßnahmen zur Winterfestmachung (jährlich zum 31.Oktober)

Datum	Name	Unterschrift	Bemerkungen

Abkürzungsverzeichnis

(außer Abkürzungen geltender Regelwerke)

BC	Strecke Borsdorf-Coswig	ISO .Internationale Organisation für Normung	
BNetzA	Bundesnetzagentur	La . Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen	
BOA.....	Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen	LaPo	Landespolizei
BPOL	Bundespolizei	LfB...Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht	
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge	Nfz.....	Nebenfahrzeug
BUVO-NE.....	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	NM.....	Strecke Nossen-Moldau
DB AG.....	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft	Nr.....	Nummer
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfall- versicherung	NRE....	Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie
DIN	Deutsches Institut für Normung	örtl.	örtlich(er)
EBA	Eisenbahnbundesamt	özF.....	örtlich zuständiger Fahrdienstleiter
EN	Europäische Norm	Ril	Richtlinie
EVU.....	Eisenbahnverkehrsunternehmen	RN	Strecke Riesa-Nossen
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nicht- bundeseigene Eisenbahnen	SIG-VB-NE...	Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen
ggf.	gegebenenfalls	Tf.....	Triebfahrzeugführer
GGVSEB.....	Gefahrgutverordnung für Straße, Schiene und Binnenschifffahrt	TfV	Triebfahrzeugführerscheinverordnung
GmbH .	Gesellschaft mit beschränkter Haftung	Tfz	Triebfahrzeug
Hz	Hertz	VBG	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft
i. S. v.....	im Sinne von	VDV	Verband Deutscher Verkehrs- unternehmen Berlin
		Wgm	Wagenmeister
		WSSB	Werk für Signal- und Sicherungstechnik

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

NOSSEN-RIESAER EISENBAHN-COMPAGNIE



Teil A Allgemeiner Teil

Erstausgabe 2016 / Berichtigung 9

Gültig ab 15.12.2024

Inhaltsverzeichnis

I. Allgemeine Angaben für alle Bereiche der NRE GmbH.....	5
II. Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für NE-Bahnen (FV-NE).....	8
1. Abschnitt: Allgemeines.....	8
2. Abschnitt: Fahrdienst auf den Betriebsstellen.....	10
3. Abschnitt: Zugfahrdienst.....	13
4. Abschnitt: Rangierdienst.....	16
III. Bestimmungen zu den Anlagen der FV-NE.....	18
IV. Zusatzbestimmungen zur Ril 301 - Signalbuch der DB InfraGO AG.....	20
V. Zusatzbestimmungen zu den übrigen Betriebsvorschriften.....	22
VI. Übersicht der Betriebsstellen und deren Abkürzungen aus der Ril 100.....	25

I. Allgemeine Angaben für alle Bereiche der NRE GmbH

1. Die nachfolgend genannten öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen werden im Rahmen langfristiger Verträge mit der DB InfraGO AG oder im Eigentum stehend durch die NRE GmbH betrieben:

Döbeln Hbf (ausschl.) - Nossen - Meißen-Triebischtal (ausschl.)

Streckenkurzbezeichnung: BC
VzG-Streckennummer: 6386

Awanst Rhäsa - Nossen

Streckenkurzbezeichnung: RN
VzG-Streckennummer: 6613

Nossen – Freiberg (ausschl.)

Streckenkurzbezeichnung: NM
VzG-Streckennummer: 6614

2. Für den Betriebsdienst auf den Strecken der NRE gelten neben dieser SbV die Vorschriften und Richtlinien für öffentliche Eisenbahnen, insbesondere die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und das nachfolgend aufgeführte betriebliche Regelwerk, unter Berücksichtigung der in dieser SbV zusätzlich gegebenen Regelungen, in den jeweils gültigen Fassungen:

- Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
- Richtlinie 301 (Signalbuch)
- Betriebsunfallvorschrift Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)
- Telekommunikationsanlagen bedienen (Module 481.0101, 481.0202 und 481.0301)
- Signalanlagen bedienen (Ril 482.8002, 482.8003, 482.8101, 482.8601, 482.8602, 482.8604)
- Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen (Ril 483.0101)
- DGUV Information 214-089 (Verhaltensregeln für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb) u. DGUV-Vorschriften 77 (Arbeiten im Bereich von Gleisen)

Jeder Mitarbeiter muss die für ihn und für die ihm unterstellten Mitarbeiter geltenden Regelungen und Anweisungen kennen und beachten. Die persönlich zugeteilten Regelungen und Anweisungen sind durch den Mitarbeiter selbstständig zu aktualisieren.

3. Für den Betriebsdienst auf den angrenzenden Anschlussbahnen gelten neben der Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA), die Bedienungsanweisungen der jeweiligen Anschlussbahnbetreiber.
4. Diese Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält die für den Betriebsdienst von den Eisenbahnbetriebsleitern (EBL) zusätzlich zu den nach Ziffer 2. genannten Vorschriften erlassenen Bestimmungen, soweit sie die Infrastruktur der NRE und den Eisenbahnbetrieb auf dieser betreffen.

5. Bei der Beförderung von Gefahrgut auf den durch die NRE betriebenen Strecken sind durch alle Beteiligten die Bestimmungen der Gefahrgutverordnung für Straße, Schiene und Binnenschifffahrt (GGVSEB) zu beachten.
6. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) haben für ihren Betrieb in eigener Verantwortung ergänzende Regelungen für ihren Eisenbahnbetrieb zu erlassen. Diese dürfen nicht im Widerspruch zu den Regelungen der NRE stehen. Im Übrigen gelten die Bestimmungen der Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) der NRE.
7. Änderungen und Ergänzungen zur „SbV NRE“ werden durch die EBL in Schriftform bekannt gegeben und in Kraft gesetzt.

8. Die Vertreter der Eisenbahnbetriebsleitung sind:

Eisenbahnbetriebsleiter Strecken 6613 u. 6386:	Herr Frank Voigt
Stv. des Eisenbahnbetriebsleiters Strecken 6613 u. 6386:	Herr Udo Hinrichsen
Eisenbahnbetriebsleiter Strecke 6614:	Herr Matthias Warstat
Stv. des Eisenbahnbetriebsleiters Strecke 6614	Herr Dieter Neumann
Örtlicher Betriebsleiter:	Herr Holger Demnitz

9. Verhalten der Mitarbeiter im Arbeitsbereich

1. Grundsätze

- (a) Jeder Mitarbeiter soll sich bewusst sein, dass für das Ansehen des Unternehmens sein Auftreten und sein Verhalten mitbestimmend sind.
- (b) Jeder Mitarbeiter hat die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit zu beachten, die Interessen des Unternehmens zu wahren und es vor Nachteilen zu schützen, wobei Sicherheit stets vor Wirtschaftlichkeit geht.
- (c) Alle Mitarbeiter haben die Anweisungen ihres Vorgesetzten bezüglich der Sicherheit im Bahnbetrieb, des Arbeits-, Umwelt- und Brandschutzes sowie des Gesundheitsschutzes zu befolgen.
- (d) Jeder Mitarbeiter soll Verstößen gegen die Sicherheit und Ordnung entgegentreten, ohne sich dabei selbst in Gefahr zu begeben.
- (e) Jeder Mitarbeiter ist verpflichtet, besondere Vorkommnisse oder Unregelmäßigkeiten bezüglich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes seinem Vorgesetzten unverzüglich zu melden.
- (f) Elektronische Endgeräte dürfen nur betrieben werden, wenn dies für das Verrichten der übertragenen Tätigkeiten erforderlich ist.

2. Kontrollen durch Behörden

- (a) Vertreter von Aufsichts- und Polizeibehörden sind im Rahmen ihrer Zuständigkeit berechtigt, Kontrollen durchzuführen. Kontrollberechtigte Personen weisen sich durch Dienstaussweis aus.
- (b) Mitarbeiter, die bei einer Kontrolle zugegen waren, sind verpflichtet, dem EBL/stv. EBL oder – außerhalb der Bürozeiten – dem Notfallmanager die durchgeführte Kontrolle sowie die festgestellten Mängel und / oder angeordneten Maßnahmen unverzüglich mitzuteilen.

Werden Dokumente von der Aufsichtsbehörde an den Mitarbeiter übergeben, sind diese unverzüglich – spätestens zum Dienstenende – an EBL/stv. EBL bzw. den Notfallmanager weiterzuleiten.

(c) Untersagt die Kontrollbehörde aufgrund festgestellter Mängel dem MA im Betriebsdienst die Fortführung des Betriebes oder dem mit Bau und Instandhaltung der Eisenbahnanlagen betrauten Mitarbeiter die Durchführung von Arbeiten, so dürfen diese Tätigkeiten erst nach Behebung der Mängel und nach Freigabe durch den Vorgesetzten oder – außerhalb der Bürozeiten den Notfallmanager - fortgesetzt werden.

II. Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für NE-Bahnen (FV-NE)

1. Abschnitt: Allgemeines

zu § 1 (2)

Es werden betrieben:

- Streckenabschnitt Döbeln (a) – Roßwein (für Einfahrten von / Ausfahrten nach Döbeln) im **Zugmeldebetrieb**
- Streckenabschnitt Roßwein (für Ausfahrten nach / Einfahrten von Nossen) – Nossen – Deutschenbora – Miltitz-Roitzschen (für Einfahrten von / Ausfahrten nach Deutschenbora) im **Zugleitbetrieb**
- Streckenabschnitt Miltitz-Roitzschen (für Ausfahrten nach Einfahrten von Meißen-Triebischtal) – Meißen-Triebischtal im **Zugmeldebetrieb**
- Streckenabschnitt Nossen – Awanst. Rhäsa im **Zugleitbetrieb**
- Streckenabschnitt Nossen – Freiberg (a) im **Zugleitbetrieb**
(**Hinweis:** über die Infrastrukturgrenze in km 22,87 hinaus erfolgen Zugmeldungen mit dem benachbarten Fdl)

zu § 1 (3)

Für besondere Betriebsverhältnisse werden zusätzliche Betriebliche Weisungen oder Betriebs- und Bauanweisungen (Betra) sowie die Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten herausgegeben.

zu § 2 (4,5)

Auszubildende dürfen in jedem Einzelfall nur auf Weisung und in Verantwortung des mit der Ausbildung beauftragten Personals eisenbahnbetriebliche Handlungen vornehmen.

zu § 2a (3)

Mitarbeiter sollen vorbeifahrende Züge und Rangierfahrten beobachten, sofern dies nicht aus örtlichen Gründen unmöglich ist oder der Mitarbeiter dadurch bei anderen betrieblichen Tätigkeiten abgelenkt wird. Es soll dabei u. a. auf Folgendes geachtet werden:

- Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und an Ladungen,
- Feuer

Die Meldungen von Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Bahnanlagen erfasst der Zugleiter auf den von der NRE vorgegebenen Dokumenten.

zu § 3 (11-15)

Die Zusammenstellung der Zugschlussstellen ist in den jeweiligen Stellwerksbeschreibungen im Teil E der SbV, Zusammenstellung der Anlagen, Anlagen 19 bis 27, enthalten. Zur Übersicht der Zugleitstrecken siehe **Anlage 28** der SbV.

zu § 4 (3)

Für Verteilung und Vergabe der Zugnummern wurde ein „Zugnummernplan der NRE“ aufgestellt. (...siehe **Anlage 40** der SbV). Alle Züge in / aus dem Netz der DB AG behalten ihre ursprünglichen Zugnummern.

zu § 5 (2a), (2b)

Es werden für alle Züge Buchfahrpläne nach Muster Zugleitbetrieb gemäß **Anlage 3b FV-NE** bzw. gem. **Anlagen 34, 35, 36 und 48 der SbV** herausgegeben. Bei Bedarf werden diese in Buchfahrplanheften zusammengefasst und verteilt.

zu § 5 (2b)

Für Reisezüge werden Aushangfahrpläne in Abstimmung mit den EVU veröffentlicht.

zu § 5 (3)

Kreuzungen und Überholungen, welche auf den Betriebsstellen der Strecke BC stattfinden, werden nicht im Fahrplan des Zuges (Spalten 7 und 8) bekanntgegeben.

Zuglaufmeldungen auf der Strecke BC, welche durch öBb durchgeführt werden, werden nicht im Fahrplan des Zuges (Spalte 10) bekanntgegeben.

zu § 5 (6)

Sehr kurzfristig erforderliche Änderungen oder Bekanntgaben von Fahrplanangaben erfolgen durch den FdI/Zlr mittels Fahrplanmitteilung gemäß **Anlage 37**.

zu § 5 (8)

Sonderzüge werden durch Fahrplananordnungen eingelegt. Beim Zugleiter wird eine Tabelle „Tagesplanung“ geführt, aus der der geplante Zugverkehr hervorgeht. Außerdem wird eine Tagesmappe beim Zugleiter geführt, die dieser bei Dienstbeginn einzusehen hat. In der Tagesmappe werden Fahrplananordnungen, Betriebliche Anweisungen (Beta) sowie dienstliche Aufträge etc. eingelegt. Diese Unterlagen ersetzen die Merktafel.

zu § 6 (1)

Für die Streckenabschnitte Roßwein - Miltitz-Roitzschen, Nossen – Awanst. Rhäsa und Nossen - Freiberg wird im Regelbetrieb **Zugleitbetrieb** durchgeführt. Es werden Meldebücher gemäß **Anlagen 31, 32 und 47** beim Zugleiter Nossen geführt. Für die Streckenabschnitte Miltitz-Roitzschen – Meißen-Triebischtal und Roßwein – Döbeln wird **Zugmeldebetrieb** durchgeführt. Es wird ein Zugmeldebuch gemäß **Anlage 33** der SbV bei den FdI Roßwein und Miltitz-Roitzschen geführt.

zu § 6 (2)

Auf besetzten Zuglaufstellen werden Zuglaufmeldungen im Fernsprechbuch der jeweiligen Zuglaufstelle nachgewiesen.

zu § 6 (3)

Auf nachfolgend genannten Dienstposten wird ein Fernsprechbuch geführt:

- Beim Zugleiter Nossen
- Beim mobilen Weichenwärter
- Befehlsstellwerke Roßwein, Deutschenbora und Miltitz-Roitzschen
- Wärterstellwerke Deutschenbora, Miltitz-Roitzschen, Nossen und Roßwein

zu § 6 (5)

Für das Betriebsverfahren mit mobilem Zugleiter gilt abweichend, dass der Dienstbeginn,

-übernahme und -ende des mobilen Ww mit im Meldebuch des Zugleiters dokumentiert wird sowie die Informationen zu allen Betriebsstellen übergeben werden.

Der Zugleiter Nossen meldet sich zu Dienstbeginn und zum Dienstende beim özF Meißen der DB InfraGO AG. Der Zugleiter Nossen meldet sich beim özF Freiberg und beim Fdl Döbeln der DB InfraGO AG, sofern auf den jeweiligen Abschnitten Zugbetrieb durchgeführt wird und die Dienstposten besetzt sind, an bzw. ab.

2. Abschnitt: Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 7 (1)

Leiter im Sinne des § 7 sind die EBL für ihren jeweiligen Bereich oder ihre Stellvertreter.

zu § 7 (2)

Der Zugleiter Nossen regelt in eigener Verantwortung den Verkehr auf den Zugleitstrecken der NRE. Er ist gleichzeitig Fahrdienstleiter im Bahnhof Roßwein bei Fahrten im Streckenabschnitt zwischen Döbeln und Roßwein sowie im Bahnhof Miltitz-Roitzschen bei Fahrten im Streckenabschnitt zwischen Miltitz-Roitzschen und Meißen-Triebischtal.

Der Zugleiter Nossen ist über die zentrale Mobilfunknummer **0151 1136 0711** zu erreichen.

zu § 8 (2)

Die fahrdienstliche Verständigung erfolgt über Signale, über die Zugmeldeleitung bei Besetzung mehrerer Bahnhöfe sowie über analogen Zugfunk. Betriebliche Meldungen, welche der Regelung der Zugfolge bzw. Rangierfahrten dienen, dürfen auch über Mobilfunk durchgeführt werden. Die EVU haben ihre Tf bzw. das Tfz mit einem funktionsfähigen Mobilfunktelefon auszustatten. Jeder Tf der EVU meldet sich spätestens vor dem Befahren der Infrastruktur der NRE (spätestens von den Bahnhöfen Coswig (bei Dresden), Döbeln Hbf oder Freiberg (Sachs) aus mit Angabe der Mobilfunknummer und der Zugnummer an.

Bei Zügen, die im Netz der NRE beginnen, muss die Mobilfunknummer des Triebfahrzeugführers vor der Zustimmung zur Abfahrt abgefragt werden.

Der Zugleiter hat sicherzustellen, dass er jederzeit über die aktuelle Mobilfunknummer des tatsächlich eingesetzten Tf verfügt, um den Tf erreichen zu können.

zu § 8 (6)

Die Abkürzungen für alle Betriebsstellen einschließlich derer der benachbarten Infrastrukturbetreiber erfolgen gemäß der Übersicht der Betriebsstellen und deren Abkürzungen aus der Ril 100 (siehe **Abschnitt VI**).

zu § 9 (1)

Schriftliche Befehle sind als fahrdienstliche Unterlagen gemäß § 6 (4) beim Zugleiter Nossen aufzubewahren und wöchentlich gesammelt der Betriebsleitung der NRE zuzuführen. Ein Befehl kann für mehrere Züge erteilt werden. Befehle, die durch den Zugleiter erteilt werden, sind fortlaufend, beginnend mit 101 zu nummerieren. Befehle, die durch die Fdl der Bahnhöfe Roßwein und Miltitz-Roitzschen für die im Zugmeldebetrieb betriebenen Streckenabschnitte erteilt werden, sind für **Roßwein** mit **DRW-101** und fortlaufend und für **Miltitz-Roitzschen** mit **DMI-101** und fortlaufend zu nummerieren.

zu § 9 (2)

Bei Zugfahrten im Bereich der Infrastrukturgrenzen erfolgt die Übermittlung der Befehle durch den Fdl Miltitz-Roitzschen, Roßwein bzw. Zlr Nossen vor Annahme der Züge.

Schriftliche Befehle für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur der DB InfraGO AG fertigt der zuständige Fdl der DB InfraGO eigenständig aus. Der Fdl Miltitz-Roitzschen, Roßwein bzw. Zlr Nossen kann mit der Aushändigung des Befehls an den betreffenden Zug beauftragt werden. Die Befehlsaushändigung ist dem benachbarten Fdl der DB InfraGO fernmündlich zu bestätigen.

zu § 10

Besondere Regelungen für Mitarbeiter des EIU siehe Teil D Betriebsverfahren.

zu § 10 (4a)

Das Zurückziehen der Fahrerlaubnis ist vom Zugleiter im Meldebuch für den Zugleiter und vom Zugführer im Fernsprechbuch zu dokumentieren.

zu § 12

siehe Teil D Betriebsverfahren

zu § 14 (2)

Müssen bei der Fahrt ohne Hauptsignal oder in Fällen, in denen kein Bahnhofsblock vorhanden ist, weitere Betriebsbedienstete an der Fahrwegprüfung mitwirken, sind sie durch den Fdl zur Sicherung des Fahrwegs aufzufordern.

Wortlaut der Aufforderung: »Fahrweg für Zug ... aus Gleis ... nach ... (Name der nachgelegenen Zmst) sichern«, bzw. »Fahrweg für Zug ... von ... (Name der vorgelegenen Zmst) nach Gleis ... sichern.«

Ist die Fahrwegprüfung durchgeführt, wird dies durch mündliche Fahrwegsicherungsmeldung bestätigt. Die Meldung lautet: »Fahrweg für Zug ... (Nr.) nach/aus Gleis ... (Nr.) gesichert.« Die Meldung ist mit dem Vordruck „Eingangsnachweis Fahrwegsicherungsmeldung“ (**Anlage 44 der SbV**) oder wenn nicht vorhanden, im Fernsprechbuch nachzuweisen.

zu § 14 (3)

Zum Herstellen des Fahrweges bei der Bedienung der Anschlussbahnen VARO Energy Tanklager Rhäsa, AGROKORN Starbach und BayWa Großschirma sind die Bedienungsanweisungen zu beachten

(...siehe Teil F „Zusammenstellung der Anhänge“ der SbV **Anhänge IV, V und VI**).

zu § 14 (5)

Zur Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise sind die in Teil C 1.1.2 / 2.1.2 / 3.1.2 / 4.1.2 (Anlagen 19-27) benannten Maßnahmen durch die ZI/Fdl/Ww sofort zu treffen, wenn das Gleis voraussichtlich 10 Minuten oder länger besetzt bleibt.

zu § 15 (1)

Die örtlichen Besonderheiten der Bedienung von Weichen, Gleissperren und Sperrsignalen ist in der Beschreibung der jeweiligen Betriebsstellen geregelt, die auf den Stellwerken ausliegen.

zu § 15 (3)

Handbediente Gleissperren und Weichen, die dem Flankenschutz dienen und handbediente Weichen im Hauptgleis sind schlüsselabhängig. Sie sind in der Grundstellung verschlossen. Auf Bahnhöfen mit Stellwerken ist Signalabhängigkeit vorhanden. Der Bahnhofsblock ist zu bedienen, sofern er bedienbar ist.

zu § 15 (5), (10)

Es werden elektrische Schlüsselsperren verwendet. Ist ein Siegel beschädigt oder wurde ein Zugführerschlüssel verloren, ist dies dem Zugleiter Nossen unverzüglich zu melden. Dieser leitet dann entsprechende Maßnahmen ein (aufgehobene Signalabhängigkeit i.S.v. FV-NE § 15). Für die Zugleitstrecken Nossen-Rhäsa und Nossen-Freiberg (a) werden die Zugführerschlüssel am Schlüsselbrett verwahrt bzw. händigt der Zugleiter Nossen den erforderlichen Schlüssel dem Zugführer oder öBb aus.

Der Zugführer oder öBb ist für das vollzählige Vorhandensein der Schlüssel nach Beendigung der Fahrt verantwortlich, die Rückgabe bzw. der Verschluss wird dem Zugleiter Nossen bestätigt. Die Aushändigung und Rückgabe der Schlüssel bzw. deren Verschluss wird im jeweiligen Schlüsselausgabebuch nachgewiesen.

zu § 15 (8)

Auf das Erteilen von Befehlen zum Befahren von Weichen mit höchstens 50 km/h, wenn deren Signalabhängigkeit aufgehoben ist, wird verzichtet bei:

1. Zugfahrten, für die der Hauptsignalbegriff eine Geschwindigkeit von höchstens 50 km/h im Bereich der betreffenden Weiche vorschreibt oder
2. Zugfahrten in Verbindung mit Signal Zs 3, wenn dieses eine Geschwindigkeit von höchstens 50 km/h im Bereich der betreffenden Weiche vorschreibt.

zu § 15 (12)

Sind Weichen aufgefahren worden, sind sie vom Bediener auf augenscheinlich erkennbare Schäden zu überprüfen und mehrmals probeweise umzustellen. Dabei ist festzustellen, ob diese Weiche weiterhin eingeschränkt befahrbar ist, oder gesperrt werden muss. Diese Weiche ist anschließend von einem vom EBL benannten Mitarbeiter zu untersuchen. Die Untersuchung ist im Fernsprechbuch beim Zugleiter Nossen nachzuweisen.

zu § 16 (9)

Die akustische Besetzmeldung der W 20 in DMI ist einer Besetztanzeige gleichzusetzen. Eine Bestätigung des Freiseins ist durch Hinsehen zu prüfen. Andere Mitarbeiter im Bahnbetrieb dürfen damit beauftragt werden.

zu § 17 (6)

Die Fahrtstellung eines Ausfahrsignals oder die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrsignal durch Zs 1 oder Befehl 2 oder die Erteilung der Erlaubnis zur Ausfahrt aus dem Bf Nossen Gleis 21 in Richtung Großvoigtsberg mit Befehl 3 gilt als Zustimmung zur Abfahrt und gleichzeitig als Fahrerlaubnis bis zur nächsten im Fahrplan angegebenen Zuglaufstelle. In diesen Fällen entfällt die Fahranfrage durch das Zugpersonal.

zu § 17 (8)

Auf örtlich besetzten Betriebsstellen erteilt allen Zügen der Zugführer den Abfahrauftrag.

zu § 18 (6)

Gilt für die mit der Unterhaltung der Bahnanlagen beauftragten technischen Mitarbeiter der NRE.

zu § 19 (2)

Ein unvollständiges Spitzensignal muss auf der nächsten Betriebsstelle möglichst vervollständigt werden. Ist das nicht möglich, darf der Zug bis zu dem Bahnhof fahren, auf dem das Spitzensignal in Ordnung gebracht werden kann. Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter ist auch vor den nicht mit Pfeiftafel gekennzeichneten Bahnübergängen ohne technische Sicherung Signal Zp 1 zu geben. Die Bahnübergänge sind unter Beobachtung des Straßenverkehrs mit höchstens 40 km/h zu befahren. Ausstellung Befehl 12 Grund Nr. 42.

zu § 19 (3)

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

zu § 20 (3)

Verlegungen von Kreuzungen auf den Betriebsstellen der Strecke BC sind nicht durch Befehl bekanntzugeben.

zu § 20 und § 21

Die öBb / Fdl der Bahnhöfe Roßwein und Miltitz-Roitzschen stimmen Verlegungen von Kreuzungen und Überholungen in jedem Falle mit dem Zugleiter Nossen ab.

zu § 21 (3)

Verlegungen von Überholungen auf den Betriebsstellen der Strecke BC sind nicht durch Befehl bekanntzugeben.

zu § 30 (3)

Es gelten die Anschriften auf der Anschriftentafel des jeweiligen Nebenfahrzeugs. Schwere Nebenfahrzeuge gelten als geeignet. Kleinwagen gelten als ungeeignet. In Zweifelsfällen trifft der EBL besondere Regelungen.

In Baugleisen im Rahmen einer Betra verkehren Nebenfahrzeuge als Rangierfahrten.

zu § 30 (7)

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen ist nicht erlaubt.

3. Abschnitt: Zugfahrdienst**zu § 31 (2)**

Auf den durch die NRE betriebenen Strecken ist das Fahren ohne oder mit eingeschränkter Streckenkenntnis im Sinne der VDV-Schrift 755 (Streckenkenntnis-Richtlinie) bzw. der TfV nicht zulässig. Nutzen die EVU die Infrastruktur der NRE mit nicht streckenkundigem Personal, so ist ein streckenkundiger Mitarbeiter gemäß den Anforderungen der VDV-Schrift 755 beizugeben.

zu § 32 (1)

Züge dürfen im Regelfall **maximal 440 Meter**, im Abschnitt Freiberg – Großvoigtsberg **maximal 486 m** lang sein. Ausnahmen werden durch die Betriebsleitung genehmigt.

zu § 36 (2)

Auf eine Bremsberechnung bei Nebenfahrzeugen, die durch die NRE eingesetzt werden (Zweiwegebagger und KlV) wird verzichtet.

zu § 38 (1)

Ein Fahrtbericht ist durch den Zugführer bzw. Triebfahrzeugführer nicht zu führen. Der Zugführer (Triebfahrzeugführer) führt ein Fernsprecbuch, in welchem die Zuglaufmeldungen zu dokumentieren sind.

zu § 41 (1)

Die erforderlichen Mindestbremswert sind im Fahrplan angegeben. Angewendet werden die Bremsstufen für die Strecke BC für **700 m** und für die Strecken RN und NM für **400 m** Bremsweg.

zu § 41 (2)

Der Zugführer meldet nicht ausreichend vorhandene Bremswert dem Zugleiter. Dieser gibt die nunmehr zulässige Höchstgeschwindigkeit des Zuges mit Fahrplanmitteilung gem. **Anlage 37** unter Anwendung der Bremsstufen NRE (**Anlage 41**) bekannt.

zu § 45 (1) d)

Die größte zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt auf der Strecke Döbeln – Nossen - Meißner-Triebischtal **80 km/h**. Auf der Strecke Nossen – Freiberg sowie dem Streckenabschnitt Nossen - Awanst Rhäsa beträgt die zugelassene Streckenhöchstgeschwindigkeit **50 km/h**.

zu § 45 (2) b)

Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen werden im Rhythmus von 4 Wochen durch die Betriebsleitung in der „Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten“ (La) bekanntgegeben. Bei zwischenzeitlicher Erfordernis werden La-Berichtigungen bekanntgegeben.

zu § 45 (2) c)

Müssen Langsamfahrstellen kurzfristig eingerichtet werden, sind die Züge mittels Befehl zu verständigen. Dies gilt bis 36 Stunden nach Veröffentlichung in der La.

zu § 45 (4) d)

Die Höchstgeschwindigkeit geschobener Schneeräumfahrten kann bis zu 50 km/h betragen.

zu § 45 (5)

Nach einer Betriebsruhe von mehr als drei Tagen oder entsprechenden Unwetterereignissen (Starkregen/Hagel, Starker Schneefall, Sturm) erhält die erste Zugfahrt auf dem betreffenden Streckenabschnitt grundsätzlich einen Befehl 12 zum Fahren auf Sicht mit Grund Nr. 32.

zu § 47 (1)

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

zu § 47 (2)

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

zu § 47 (6)

Vor der Weiterfahrt ist eine Zustimmung des Zugleiters erforderlich.

zu § 47 (7)

Der auf der Strecke zurückgelassene Zugteil ist nach Regelung des EVU zu sichern.

zu § 47 (10)

Der Fdl/Zugleiter darf dem Zurücksetzen von Zügen/Zugteilen nur zustimmen, wenn er Betriebs- bzw. Arbeitsstellen, die sich zwischen dem liegengebliebenen Zug/Zugteil und der Stelle, bis zu der zurückgesetzt werden soll, befinden, benachrichtigt hat.

Die Zustimmung erfolgt mit Befehl 14: „Sie dürfen zurücksetzen bis km ... (Hektometerzeichen bis zu dem der Zug zurücksetzen darf) bzw. Signal ... (Signalbezeichnung des Signals und Name der Betriebsstelle an dem der Triebfahrzeugführer mit der Spitze des zurücksetzenden Zuges das Zurücksetzen beendet)“

Der Fdl/Zugleiter erteilt für die Sicherung der Bahnübergänge die erforderlichen schriftlichen Befehle.

Die Beendigung des Zurücksetzens ist durch den Tf mit einer Zugvollständigkeitsmeldung dem Fdl/Zugleiter zu bestätigen.

Beim Zurücksetzen muss der Zug so langsam fahren, dass er jederzeit anhalten kann, höchstens 10 km/h. Wenn sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils befindet, ist die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.

Der Fdl/Zugleiter muss das Zurücksetzen des Zuges im Zugmeldebuch/Meldebuch für den Zugleiter nachweisen.

Beim Zurücksetzen bis in die Bahnhöfe Döbeln Hbf, Meißen-Triebischtal und Freiberg gilt zusätzlich:

Der Fdl / Zugleiter muss sich mit den Fdl der Bahnhöfe Döbeln Hbf, Meißen-Triebischtal und Freiberg abstimmen und dem Zurücksetzen zustimmen.

Die Fdl der Bahnhöfe Döbeln Hbf, Meißen-Triebischtal und Freiberg erteilen die Zustimmung zum Zurücksetzen mit Befehl 14.

Für EVU gilt auf diesen Streckenabschnitten das Modul 408.2572 (Züge fahren, Zug zurücksetzen) der DB InfraGO AG.

4. Abschnitt: Rangierdienst

zu § 51 (13)

Die örtlichen Besonderheiten sind in der Strecken- / Bahnhofsbeschreibung Teil B der SbV geregelt.

zu § 52

Zugleiter und örtliche Betriebsbedienstete sind auch Weichenwärter im Sinne der FV-NE.

zu § 53 (5)

Die örtlichen Besonderheiten sind in der Strecken- / Bahnhofsbeschreibung Teil B der SbV geregelt.

zu § 55 (1) c)

Müssen beim Rangieren technisch nicht gesicherte Bahnübergänge befahren werden, sind diese grundsätzlich gemäß FV-NE Anlage 13 (17) („Postensicherung“) zu sichern. Ausnahmen sind zulässig bei einzeln fahrenden Rangierlokomotiven und gezogenen Rangiereinheiten, wenn der Bahnübergang durch Übersicht gesichert werden kann. Bahnübergänge sind so schnell wie möglich zu räumen. Das Halten auf Bahnübergängen ist auf das notwendige Maß zu beschränken (siehe Teil E der SbV „Zusammenstellung der Anlagen“)

zu § 56

Abstoßen und Ablaufen ist nicht zugelassen.

zu § 57 (9)

Regelungen dazu trifft das verkehrsdurchführende EVU.

zu § 58 (2)

Festlegemittel (Hemmschuhe, Radvorleger) sind vom jeweiligen abstellenden EVU selbst mitzubringen und nach Beendigung der Abstellung wieder eigenverantwortlich zu entfernen und mitzunehmen. Eigene Festlegemittel befinden sich unter Verschluss auf den jeweiligen Betriebsstellen, gemäß Verzeichnis in der Bahnhofsbeschreibung Teil B der SbV NRE.

zu § 58 (3)

Die örtlichen Besonderheiten sind in der Strecken- / Bahnhofsbeschreibung Teil B der SbV geregelt.

zu § 59 (2)

Ist das Rangieren über das Signal Ra 10 oder Einfahrweiche einer Betriebsstelle hinaus erforderlich, muss der Zugleiter / Fdl einen **Befehl 14.1** erteilen und das Rangieren über Ra 10 entsprechend im Meldebuch für den Zugleiter / Zugmeldebuch nachzuweisen. An den Stelleinrichtungen der Stellwerke sind Merkhinweise anzubringen.

Das Rangieren über Ra 10 darf zugelassen werden, wenn der angrenzende Streckenabschnitt frei ist und keine Zugfahrten in diesen Streckenabschnitt zugelassen wurden. Bei Nichtbesetzung Fdl Roßwein gilt die Zustimmung zum Rangieren über Ra 10 im Bahnhof Döbeln Hbf als erteilt, wenn der Erlaubnisempfang beim Fdl Döbeln Hbf angezeigt wird. Vor Aufnahme der Tätigkeit, hat der Fdl Roßwein zu erfragen, ob derzeit Rangierfahrten stattfinden und diese nachzuweisen.

Bei Nichtbesetzung Fdl Miltitz-Roitzschen gilt die Zustimmung zum Rangieren über Ra 10 im Bahnhof Meißen-Triebischtal als erteilt, wenn der Erlaubnisempfang beim Fdl Meißen-Triebischtal

angezeigt wird. Vor der Unterbrechung der Tätigkeit hat der Fdl Miltitz-Roitzschen die Erlaubnis an den özF Meißen-Triebischtal abzugeben. Vor Aufnahme der Tätigkeit, hat der Fdl Miltitz-Roitzschen zu erfragen, ob derzeit Rangierfahrten stattfinden und diese nachzuweisen.“

zu § 60 (1), (2)

Die örtlichen Besonderheiten sind in der Strecken- / Bahnhofsbeschreibung Teil B der SbV geregelt.

III. Bestimmungen zu den Anlagen der FV-NE

zu Anlage 1

Die besonderen Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur treffen auf den Strecken der NRE nicht zu.

zu Anlage 2 Übersicht Zugleitstrecken

Rhäsa – Nossen

Art der Betriebsstelle	Betriebsstelle	Lage im km	Funktion der BS im ZLB
Awanst	DMVD	29,780	unbesetzte Zuglaufstelle
Bf	DNO	33,358	besetzte Zugleitstelle

Döbeln Hbf (ausschl.) - Nossen – Meißen-Triebischtal (ausschl.)

Art der Betriebsstelle	Betriebsstelle	Lage im km	Funktion der BS im ZLB
Bf	DDE	54,416	keine (Zugmeldebetrieb)
Hp	DDEZ	56,872	keine (Zugmeldebetrieb)
Bf	DRW	65,171	besetzte Zuglaufmeldestelle
Bf	DNO	73,408	besetzte Zugleitstelle
Bf	DDB	77,564	besetzte Zuglaufmeldestelle
Bf	DMI	86,413	besetzte Zuglaufmeldestelle
Bf	DMT	93,438	keine (Zugmeldebetrieb)

Nossen – Freiberg (Sa) (ausschl.)

Art der Betriebsstelle	Betriebsstelle	Lage im km	Funktion der BS im ZLB
Bf	DNO	0,0	besetzte Zugleitstelle
Hp	DKAZ	1,240	unbesetzte Zuglaufstelle
Hp	DZWAD	5,032	unbesetzte Zuglaufstelle
Bf	DGVB	10,252	nicht ständig besetzte Zuglaufmeldestelle
Hst	DGSM	13,790	unbesetzte Zuglaufmeldestelle
Hp	DKWD	18,331	unbesetzte Zuglaufstelle
Bf	DFR	24,0	keine (Zugmeldebetrieb)

zu Anlage 3

Auf dem Streckennetz der NRE wird das Muster für den Buchfahrplan für Zugleitbetrieb verwendet.

zu Anlage 5

Es wird ein Zugmeldebuch nach Vorlage der DB InfraGO AG (**Anlage 33 der SbV**) verwendet.

zu Anlage 6

Ein Belegblatt wird nicht geführt.

zu Anlage 7

Es wird ein Meldebuch für den Zugleiter nach Vorgabe der NRE (**Anlagen 31, 32 und 47 der SbV**) verwendet.

zu Anlage 14

Gilt für die mit der Unterhaltung der Bahnanlagen beauftragten technischen Mitarbeiter der NRE.

zu Anlage 18

Bei der NRE dürfen, im Bereich der Streckenabschnitte mit Zugmeldebetrieb an den Schnittstellen zur DB InfraGO AG müssen, folgende Merkhinweise gemäß Ril 408.0402 der DB InfraGO AG verwendet werden:

Merkhinweis	Bedeutung
KL	Kleinwagen
RP	Räumungsprüfung
BUE	Bahnübergang
ARB	Arbeitsstelle
×	Gesperrt
BGL	Baugleis
!	Betriebliche Bedingung
BEF	Befehl erforderlich

zu Anlage 19

Auf die Führung eines Fahrtberichtes wird verzichtet.

IV. Zusatzbestimmungen zur Ril 301 - Signalbuch der DB InfraGO AG

Abschnitt: Langsamfahrsignale (Lf)

Signale Lf 1, Lf 2, Lf 3

Über das Aufstellen der Lf- Signale (Lf 1, Lf 2, Lf 3) entscheidet der EBL, in dringenden Fällen der Bahnmeister. Die Zustimmung des EBL ist nachträglich einzuholen. Vorübergehend aufgestellte Lf-Signale werden nicht beleuchtet. Über einen kürzeren Abstand als dem Bremsweg zwischen Signal Lf 1 und Signal Lf 2 entscheidet der EBL.

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

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

Abschnitt: Schutzsignale (Sh)

Signal Sh 1

Für das tiefstehende Sperrsignal (Formsignal) Hs 6 im Bahnhof Nossen gilt:

Der Zugleiter oder der örtliche Betriebsbedienstete muss zusätzlich zur Zustimmung durch Fahrtstellung des Gruppenausfahrsignals „I“ noch mündlich der Vorbeifahrt am tiefstehenden Sperrsignal Hs 6, welches Sh 1 zeigt, zustimmen.

Der Zugleiter oder der örtliche Betriebsbedienstete darf die Zustimmung nicht über einseitig gerichtete Sprechrichtungen geben.

Der Übergang von einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt ohne Halt ist am tiefstehenden Sperrsignal Hs 6 im Bahnhof Nossen nicht erlaubt.

Abschnitt: Signale für den Rangierdienst (Ra)

Signale Ra 1 bis 5

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

Signal Ra 11b

Auf Beleuchtung des Signals Ra 11b kann verzichtet werden.

Abschnitt: Signale an Zügen (Zg)

Signal Zg 1

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

Abschnitt: Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

Signal Fz 1

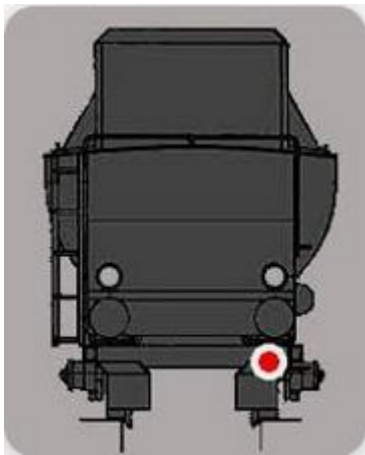
Rangierlokomotiven haben beidseitig das Signal Fz 1 zu führen.

Signal Zg 102

Bei Dampflokomotiven, die als Lokfahrt (Lz) verkehren, darf das ehemalige Signal Zg 102 – vereinfachtes Schlußsignal – als Zugschlußsignal angewendet werden.

Zg 102 – Vereinfachtes Schlußsignal –

Tageszeichen: Hinten am Fahrzeug eine runde rote Scheibe mit weißem Rand.



Erforderliche Regeln zur Anwendung des Signales werden vom EVU getroffen. Das Signal wird nur als Tageszeichen angewendet. Kann das Signal nicht eindeutig erkannt werden, so ist durch den Zugleiter bzw. Fahrdienstleiter oder örtlichen Betriebsbediensteten eine Zugvollständigkeitsmeldung vom Triebfahrzeugführer einzuholen.

Abschnitt: Nebensignale

Signale Ne 7a, Ne 7b

Im Regelfall stehen die Signale 20 m vor einer Stelle, an der die Pflugschar gehoben sein muss.

Signal Bü 4

Das Signal Bü 4 steht teilweise weniger als 200 m vor der Gefahrenstelle.

Signal Pf 2

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

V. Zusatzbestimmungen zu den übrigen Betriebsvorschriften

zur BUVO-NE

zu Abschn. 5.2

Unfallmeldestelle für die Strecken der NRE, die Anschlussbahnen Starbach und Deutschenbora der NRE sowie für die Anschlussbahn der IG Dampflokomotive Nossen im Bf Nossen ist der Zugleiter Nossen
Tel: 0151-113 60711.

Unfallmeldestelle für die Anschlussbahn VARO Energy Tankstorage GmbH in Rhäsa ist die Messwarte des Tanklagers gemäß Bedienungsanweisung (siehe Teil F „Zusammenstellung der Anhänge“ der SbV Anhang V).

Unfallmeldestelle für die Anschlussbahn Großschirma ist der Anschlussbahnleiter bzw. Vertreter gemäß Bedienungsanweisung (siehe Teil F „Zusammenstellung der Anhänge“ der SbV Anhang VI).

zu Abschnitt 5.5.

Der Notfallmanager hat im Ereignisfall folgende Kompetenzen:

- Mitfahrt im Führerstand auf Fahrzeugen von EVU auf Strecken der NRE
- Weisungsbefugnis gegenüber Mitarbeitern von EVU (Notfallmitarbeitern) zur Hilfeleistung, soweit die Weisungen im Zusammenhang mit dem Ereignis stehen
- Bei Einsatzleitung nach landesgesetzlicher Regelung: Abstimmung mit der Einsatzleitung
- Weisungsbefugnis gegenüber allen beteiligten Mitarbeitern der NRE
- Äußerungen gegenüber den Medien, nach vorheriger Abstimmung mit der Geschäftsführung

Es wird ein Bereitschaftsplan durch die NRE herausgegeben.

zu Abschnitt 5.9

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

zu Abschnitt 6.3

Meldungen an die Berufsgenossenschaft VBG, an Versicherungen usw. werden grundsätzlich nur durch die Geschäftsleitung veranlasst.

Sonstiges

Gegenüber ermittelnden Behörden (LaPo, BPOL, EBA, LfB, BNA usw.) dürfen grundsätzlich nur Angaben zur eigenen Person (Personalien) gemacht werden. Werden Beschäftigte der NRE von den genannten Behörden zu Vernehmungen/Anhörungen geladen (egal ob als Zeuge oder Beschuldigter) ist vorher grundsätzlich die Betriebsleitung zu informieren.

zur SIG-VB-NE

zu den Vorbemerkungen

(3) Die SIG-VB-NE wird für die Strecken sinngemäß für die Bedienung der Signalanlagen angewandt. Für die Bedienung der Stellwerke gelten der sachliche Inhalt der jeweiligen Vorschriften der Deutschen Bahn AG bzw. deren Vorgängerorganisationen.

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

zu § 1 (1) c)

siehe hierzu die BÜV-NE und die Strecken-/Bahnhofsbeschreibungen im Teil B der SbV NRE.

zu § 1 (1) d)

Zugbeeinflussungseinrichtungen sind als punktförmige Zugbeeinflussung PZB ausgeführt.

zu Anlage 7

Es werden Arbeitsbücher nach dem Muster der DB AG geführt.

zur BÜV-NE

zu § 8 (10) und § 9 (2)

siehe hierzu Ril 301 - Signalebuch „Signale für Bahnübergänge (BÜ)“.

zu § 12

Die technischen Bahnübergangssicherungsanlagen sind als Lichtzeichenanlagen mit den Farbfolgen „gelb-rot“ als Halb- und Vollschrankenanlagen BUES 2000 und RBÜT ausgeführt. Die WSSB-Anlagen mit rotem Blinklicht entsprechen den Vorschriften der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Die Lichtzeichenanlagen sind als Hp-abhängige und Triebfahrzeugführer überwachte Anlagen mit Überwachungssignalen bzw. fernüberwachte ausgeführt. Einschaltungen erfolgen sowohl zugbedient als auch per Handschaltung. Zur Beschreibung und Bedienung siehe Strecken-/Bahnhofsbeschreibung Teil B sowie Teil E Zusammenstellung der Anlagen der SbV.

zu Anlage 10

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

zur Ril 481.0202

zu Abschnitt 6 (4)

Wird vor der Einfahrt eines Zuges in die Infrastruktur der NRE oder vor der Abfahrt eines Zuges auf der Infrastruktur der NRE festgestellt, dass die Zugfunkfahrzeugeinrichtung gestört bzw. nicht kompatibel ist, gelten die in dieser SbV gegebenen Zusatzbestimmungen zu § 8 (2) FV-NE.

zur Ril 481.0205

zu Abschnitt 9 (3)

siehe Regelung gemäß Ril 481.0202

zur Ril 483.0101 „Bedienungsvorschrift für Zugbeeinflussungsanlagen“ der DB InfraGO AG

Es kommen auf den Strecken der NRE 1000 Hz- Gleismagnete an den Standorten aller Vorsignale und den Vorsignaltafeln (Ne 2) zur Anwendung. An den Überwachungssignalen zu den BÜ-Anlagen kommen 1000 Hz-Gleismagnete zum Einsatz. Ferner befinden sich kombinierte 1000 / 2000 Hz-Gleismagnete an den Hauptsignalen (außer in DGVB). Die 500 Hz Magnete sind vor ausgewählten Hauptsignalen und als Geschwindigkeitsüberwachung eingebaut.

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

Als Warnsignale werden Rottenwarnsignale (Ro) gemäß Ril 301 - Signalbuch angewendet.

zu § 4 (1)

Die Sicherungsanweisung ist in der jeweiligen Betra enthalten bzw. deren Bestandteil. Verantwortlich für Vorhandensein und Einhaltung derselben ist der verantwortliche Mitarbeiter in der Instandhaltung der NRE.

zu § 4 (2)

Die Regelungen sind in der jeweiligen Betra enthalten.

zu § 5 (1) 1.

Organisatorische Maßnahmen werden im Rahmen der Betra getroffen.

zu § 5 (4) 5.

Es werden die Nothaltesignale Sh 3 „Kreissignal“ und Sh 5 „Horn- und Pfeifsignal“ gemäß Ril 301 - Signalbuch angewandt.

VI. Übersicht der Betriebsstellen und deren Abkürzungen aus der Ril 100

Strecke 6613 (RN)

<i>Betriebsstelle</i>	<i>Abkürzung</i>
Riesa	DR
Nickritz	DNIC
Prausitz	DPRA
Lommatzsch	DLOM
Leuben	DLB
Ziegenhain	DZGH
Oberstößwitz	DOW
Starbach	DSTA
Awanst Rhäsa	DMVD
Nossen	DNO

Strecke 6614 (NM)

<i>Betriebsstelle</i>	<i>Abkürzung</i>
Nossen	DNO
Kloster Altzella	DKAZ
Zellwald	DZWAD
Großvoigtsberg	DGVB
Großschirma	DGSM
Kleinwaltersdorf	DKWD
Freiberg DB-Grenze	DGSG
Freiberg	DFR

Strecke 6386 (BC)

<i>Betriebsstelle</i>	<i>Abkürzung</i>
Döbeln Hbf	DDE
Döbeln DB-Grenze	DDEG
Döbeln Zentrum	DEZ
Niederstriegis	DNST
Roßwein	DRW
Gleisberg-Marbach	DGLM
Nossen	DNO
Deutschenbora	DDB
Miltitz-Roitzschen	DMI
Meißen-Triebischtal DB-Grenze	DMTG
Meißen-Triebischtal	DMT
Coswig (bei Dresden)	DCW