

# Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

NOSSEN-RIESAER EISENBAHN-COMPAGNIE



## Teil B Beschreibung der Betriebsstellen (Ausgabe örtliche Regelungen für EVU)

Erstausgabe 2016 / Berichtigung 7

---

Gültig ab 11.12.2022



## Inhaltsverzeichnis

Bahnhof Roßwein (DRW) .....	5
1. Beschreibung der Anlage .....	5
2. Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise .....	5
3. Zugfunkversorgung (analoger Zugfunk MESA) .....	6
4. Maßgebende Neigungen .....	6
5. Bahnhofsfahrordnung .....	6
6. Rangieranlagen .....	7
7. Gleisanschlüsse .....	7
8. Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen .....	7
9. Bahnübergänge .....	8
10. Lageplan .....	10
Bahnhof Nossen (DNO) .....	11
1. Beschreibung der Anlage .....	11
2. Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise .....	12
3. Zugfunkversorgung (analoger Zugfunk MESA) .....	13
4. Maßgebende Neigungen .....	14
5. Bahnhofsfahrordnung .....	14
6. Rangieranlagen .....	15
7. Gleisanschlüsse .....	17
8. Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen .....	19
9. Bahnübergänge .....	19
10. Lagepläne .....	22
- Seite bleibt frei - .....	24
Bahnhof Deutschenbora (DDB) .....	25
1. Beschreibung der Anlage .....	25
2. Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise: .....	25
3. Zugfunkversorgung (analoger Zugfunk MESA) .....	26
4. Maßgebende Neigungen .....	26
5. Bahnhofsfahrordnung .....	26
6. Rangieranlagen .....	26
7. Gleisanschlüsse: .....	28
8. Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen .....	28
9. Bahnübergänge .....	28
10. Lageplan .....	30

Bahnhof Miltitz-Roitzschen (DMI) .....	31
1. Beschreibung der Anlage .....	31
2. Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise .....	31
3. Zugfunkversorgung (analoger Zugfunk MESA) .....	32
4. Maßgebende Neigungen .....	32
5. Bahnhofsfahrordnung .....	32
6. Rangieranlagen .....	33
7. Gleisanschlüsse .....	33
8. Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen .....	34
9. Bahnübergänge .....	34
10. Lageplan .....	37
Gültig für alle Betriebsstellen der NRE .....	38

# Bahnhof Roßwein (DRW)

## 1. Beschreibung der Anlage

Der Bahnhof Roßwein liegt zwischen km 64,475 und km 66,100 an der eingleisigen normalspurigen Hauptbahn Borsdorf - Coswig (BC) welche zwischen Döbeln Hbf und Roßwein sowie Miltitz-Roitzschen als Nebenbahn im Zugmeldebetrieb und im Abschnitt Roßwein – Nossen – Miltitz-Roitzschen im Zugleitbetrieb nach FV-NE betrieben wird.

Der für den im Zugleitbetrieb betriebenen Streckenabschnitt zuständige Zugleiter hat seinen Sitz im Bahnhof Nossen. Der Bahnhof Roßwein ist nur zeitweise mit örtlichen Betriebsbediensteten besetzt, der zugleich Fahrdienstleiter für den im Zugmeldebetrieb betriebenen Abschnitt ist. Für die Betriebsführung im Zugmeldebetrieb ggf. erforderlichen dispositive Entscheidungen ist der Zugleiter Nossen zuständig.

### 1.1 Zugbeeinflussung

Der Bahnhof ist mit punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB90) ausgerüstet.

## 2. Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

1	2	3	4	5
Hauptgleis Nr.	Nebengleis Nr.	Verfügbare Gleislänge m	Nutzbare Gleislänge m	Zweckbestimmung
1		520	500	Ein- / Ausfahrgleis Richtung Döbeln / Nossen
2		560	500	Durchgehendes Hauptgleis Ein- / Ausfahrgleis
3		560	520	Ein- /Ausfahrgleis Richtung Döbeln

Reisezüge dürfen in alle, nach dem sicherungstechnischen Lageplan für Reisezüge vorgesehenen Gleise eingelassen werden.

### 2.1 Bahnhofsgleise, über die Züge mit Lü- Sendungen fahren dürfen

Züge mit Lü-Sendungen dürfen über die **Gleise 2 und 3** geleitet werden.

### 2.2 Bahnsteiglängen

Der Bf Roßwein verfügt über folgende Bahnsteiglängen:

Bahnsteig 1	Nutzlänge:	130 m aus Richtung Döbeln Hbf 190 m aus Richtung Nossen
Bahnsteig 2	Nutzlänge:	215 m
Bahnsteig 3	Nutzlänge:	215 m

### 3. Zugfunkversorgung (analoger Zugfunk MESA)



Der Zugfunk ist nur bei besetztem Fahrdienstleiterstellwerk im Bereich Roßwein nutzbar. Ansonsten gilt die Mobilfunknummer des Zugleiters Nossen!

Nutzung Zugfunk Strecke 6386			
Streckenanstang bis km 55,630 (ESig Z DDE) ZF GSM-R)			Zugriff Fdl Döbeln
km 55,630 bis km 57,300	ZF E 21		Zugriff Fdl Döbeln
km 57,300 bis km 62,250	ZF E 23	Neugreußig	Zugriff Fdl Roßwein
km 62,250 bis km 66,700	ZF E 19		Zugriff Fdl Roßwein
km 66,700 bis km 71,300	ZF E 21	Gleisberg	Zugriff Fdl Roßwein
km 71,300 bis km 75,600	ZF E 23		Zugriff Fdl Nossen

### 4. Maßgebende Neigungen

Im Bahnhof Roßwein beträgt die maßgebende Neigung:

Gleisangabe	Maßgebende Neigung in o/oo
gesamter Bahnhof	3,0
ab Höhe So 12 Weiche 5 Richtung Döbeln Hbf	15,0

Die maximale Neigung in den angrenzenden Streckengleisen beträgt:

zwischen	und	Neigung in o/oo
Döbeln Hbf	Roßwein	5,8
Roßwein	Nossen	6,4

### 5. Bahnhofsfahrordnung

Durchfahrstraßen				
Gleis	von	nach	Fahrstraße	Bemerkungen
2	Nossen	Döbeln Hbf	g 2 / d	
2	Döbeln Hbf	Nossen	a 2 / h	

## 6. Rangieranlagen

Der Bahnhof Roßwein bildet einen Rangierbezirk.

### 6.1 Besonderheiten beim Rangieren

#### 6.1.1 Abstellverbot

Das Abstellen von Fahrzeugen zwischen dem Signal Rs 3 II und So 12 Weiche 42 ist bei Fahrten g/1, g/2, h und i verboten.

#### 6.1.2 Maßnahmen wegen Gefälle

Im Bahnhof besteht ab dem Grenzzeichen der Weiche 5 in Richtung der freien Strecke eine Neigung von 15,0 ‰. Das Rangieren ist in diesem Bereich stets mit besonderer Vorsicht auszuführen.

#### 6.1.3 Maßnahmen zur Sicherung von Reisenden

Wenn über Gleis 1 bzw. 2 gefahren werden muss, sind Triebfahrzeugführer von Rangier-abteilungen vom Fahrdienstleiter B1 bzw. vom Weichenwärter W2 vom Reisendenübergang km 65,222 über die Gleise 1 und 2 zu unterrichten. Bei Annäherung an den Reisendenübergang ist dieser vom Triebfahrzeugführer zu beobachten, die Geschwindigkeit zu verringern und erforderlichenfalls ist anzuhalten.

#### 6.1.4 Übersicht der während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote

Solange Zugfahrten zugelassen sind, ist das Rangieren auf dem Bahnhof verboten.

#### 6.1.5 Signale, die abweichend des gewöhnlichen Standortes angeordnet sind:

1	2	3
Bezeichnung	Standort	Bemerkungen
Ra 10	km 64,620	rechts am Gleis
Ra 10	km 66,000	rechts am Gleis

## 7. Gleisanschlüsse

Es sind keine Gleisanschlüsse Dritter vorhanden.

## 8. Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen

Der Fahrdienstleiter Roßwein ist zuständig für das Sperren des Streckengleises Döbeln-Roßwein sowie der Bahnhofsgleise im Bahnhof Roßwein. Das Sperren von Gleisen sowie die Aufhebung von Gleissperrungen stimmt der Fahrdienstleiter Roßwein mit dem Zugleiter Nossen ab.



Der Zugleiter Nossen ist zuständig für das Sperren des Streckengleises Roßwein-Nossen, er unterrichtet den Fahrdienstleiter/öBb Roßwein (bei unbesetztem Bahnhof Roßwein zur Arbeitsaufnahme) vom Vorliegen von Sperrungen.

## 9. Bahnübergänge

### 9.1 Bahnübergänge mit technischer Sicherung in der Betriebsstelle

Lage km	Bezeichnung alt	Straßenbezeichnung	Art der Sicherung	Bediener / Überwachung	Anlage zur SbV
65,665		Kohlenstraße	mVS / eW	Ww DRW	4

### 9.2 Bahnübergänge mit technischer Sicherung in den angrenzenden Streckenabschnitten

#### 9.2.1 Streckenabschnitt Döbeln Hbf-Roßwein

Lage km	Bezeichnung alt	Straßenbezeichnung	Art der Sicherung	Bediener / Überwachung	Anlage zur SbV
59,760	Po 57	Hermsdorfer Straße	BUES 2000 LzH ÜS	Fdl DRW	1
60,295	Po 57z	Zur Kempe	BUES 2000 LzH ÜS	Fdl DRW	1
61,243	Po 58	Bahnberg	BUES 2000 LzH ÜS	Fdl DRW	2
62,226	Po 59	Ullrichsberg / S 34	BUES 2000 LzH/F ÜS	Fdl DRW	3

#### 9.2.1 Streckenabschnitt Roßwein – Nossen

Lage km	Bezeichnung alt	Straßenbezeichnung	Art der Sicherung	Bediener / Überwachung	Anlage zur SbV
72,050	Po 67	Zellaer Straße	BUES 2000 LzH-Für	Fdl DNO	5

### 9.3 Bahnübergänge ohne technische Sicherung

Roßwein – Döbeln Hbf            km 61,516  
 Roßwein – Nossen            km 70,956; km 70,039

### 9.4 Übergänge, die dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen

Reisendenübergang über die Gleise 1 und 2 in km 65,222



## 9.5 Besonderheiten am Bahnsteigübergang für Reisende

Der Reisendenübergang ist mit Warnschildern ausgerüstet. Sollten Reisezugkreuzungen notwendig sein, wird folgende Verfahrensweise vorgeschrieben:

1. Die Reisenden werden vom Fdl von der Abweichung der Bahnsteigbelegung vor der Zugfahrt über Lautsprechanlage informiert.
2. Der erste Zug von Döbeln Hbf fährt nach Gleis 1 und hält vor H-Tafel km 65,168.
3. Der zweite Zug von Nossen fährt nach Gleis 3 (bei besetztem oder gesperrten Gleis 3 nach Gleis 2 mit Halt vor H-Tafel km 65,235) und fährt als erster Zug nach Döbeln Hbf ab.

## 9.6 Regelungen für BUES 2000-Anlagen km 59,760; 60,295; 61,243; 62,226 und 72,050

Wenn eine Sperrfahrt nur bis zum BÜ fahren will, ohne dass der BÜ eingeschaltet werden soll, so ist die jeweils 5 m vor der Einschalterschleife angebrachte Unwirksamkeitstaste UT mit dem Schlüssel DB 24 zu bedienen. Dadurch wird die zugehörige Einschalterschleife für etwa 120 s unwirksam geschaltet. Wenn die Einschalterschleife innerhalb dieser Zeit befahren wird, so wird mit jeder Achse wieder die volle Unwirksamkeitszeit von 120 s hergestellt. Die Einschalterschleife ist unwirksam, wenn nach Betätigung der UT die Überwachungslampe ÜL leuchtet.

Zur Bedienung der UT ist mit **Befehl 14** aufzufordern. Der Befehl lautet:

„Bedient bei Hinfahrt (Rückfahrt) UT in km XX.XXX für BÜ in km XX.XXX.“

### 9.6.1 Übersicht Standorte der Unwirksamkeitstasten

Bahnübergang in km	UT aus Ri. Roßwein km	UT in Ri. Roßwein km
BÜ km 59,760	} UT 2 km 61,605	} UT 1 km 58,449
BÜ km 60,295		
BÜ km 61,243	UT 2 km 62,727	UT 1 km 59,803
BÜ km 62,226 *)	UT 2 km 63,787	UT 1 km 60,810
BÜ km 72,050	UT 1 km 71,327	keine

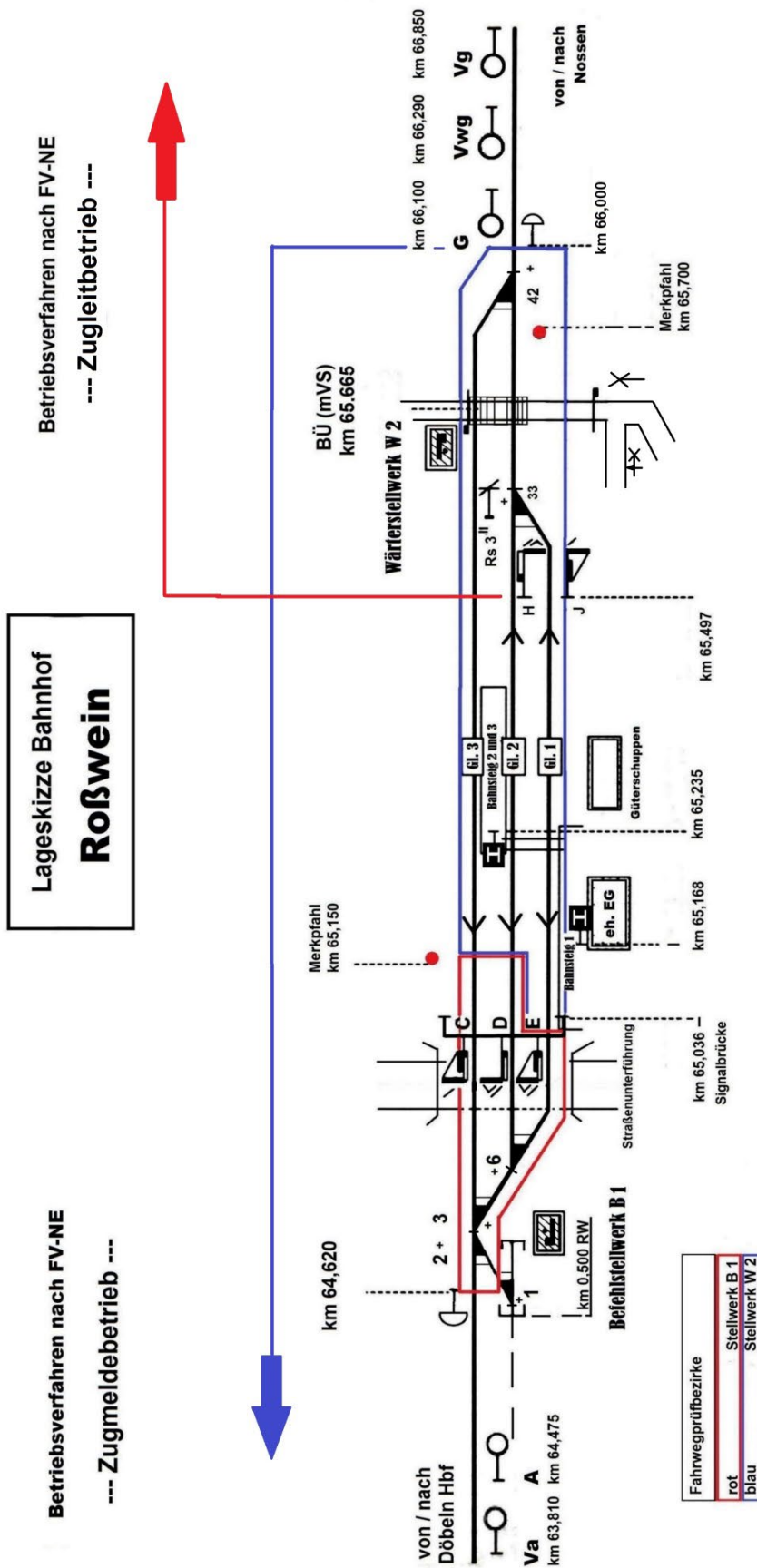
\*) Der Bahnübergang ist beidseitig mit AutoHET ausgerüstet.

Die Fahrt in Richtung Bahnübergang darf höchstens bis in Höhe der weißen BÜ-Tafel erfolgen. Bei Weiterfahrt über den Bahnübergang hinaus ist die Sperrfahrt durch **Befehl 8** zu beauftragen, an der weißen BÜ-Tafel zu halten und die technische Sicherung des BÜ herzustellen. Der Befehl lautet: „(...halten vor BÜ in km ... Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist)“.

### 9.6.2 Sicherung der Bahnübergänge bei Kleinwagenfahrten

Beim Verkehren von Kleinwagenfahrten, die in der Einschaltstrecke halten müssen und anschließend weiter- oder zurückfahren, sind die Bahnübergänge zusätzlich wie bei Sperrfahrten zu sichern. Wegen Besonderheiten bei Kleinwagenfahrten siehe Regelungen in Teil E „Zusammenstellung der Anlagen“ in den BÜ-Anweisungen Anlagen 1, 2, 3 und 5 der SbV.

# 10. Lageplan



---

# Bahnhof Nossen (DNO)

---

## 1. Beschreibung der Anlage

Der Bahnhof liegt zwischen km 72,655 bis km 74,865 an der eingleisigen normalspurigen Hauptbahn Borsdorf - Coswig (BC) welche im Abschnitt Roßwein – Nossen - Miltitz-Roitzschen als Nebenbahn im Zugleitbetrieb nach FV-NE betrieben wird. Er ist Endbahnhof der eingleisigen Nebenbahn Riesa - Nossen (RN) und Anfangsbahnhof der eingleisigen Nebenbahn Nossen – Holzhau - (Moldava) (NM).

Der Bahnhof bildet den betrieblichen Mittelpunkt der NRE GmbH (NRE) und ist gleichzeitig der Firmensitz des Unternehmens.

Der Bahnhof Nossen ist mit einem Zugleiter, der zugleich örtlicher Fahrdienstleiter ist, und ggf. den Wärtern der Stellwerke 1 und 2 besetzt, welche dem Zugleiter Nossen fahrdienstlich unterstehen.

Der Streckenabschnitt Awanst Rhäsa – Nossen wird im Zugleitbetrieb nach FV-NE durch die NRE betrieben. Die Awanst. Rhäsa ist eine unbesetzte Zuglaufstelle, aus Richtung Nossen begrenzt durch eine Trapeztafel Ne 1 in km 30,330 RN.

Die Strecke Nossen – Freiberg (Sachs) ist an die Regio Infra Service Sachsen GmbH (RISS) verpachtet.

Es besteht in der Regel unterbrochene Arbeitszeit.

### 1.1 Zugbeeinflussung

Der Bahnhof ist mit punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB 90) ausgerüstet.

## 2. Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

1	2	3	4	5	6
Haupt- gleis. Nr.	Neben- gleis Nr.	Verfügbare Gleislänge m	Nutzbare Gleislänge m	Zweckbestimmung	Bemerkungen
1		875	572	Ein- / Ausfahrgleis Richtung DDE/DME, Kreuzungs- u. Überholungsgleis	
2		720	517	durchgeh. Hauptgleis Ein- / Ausfahrgleis Richtung DDE/DME	
4		460	<b>440 von DDB</b> 180 von DR	Ein- /Ausfahrgleis Richtung DR	
5		560	438 von DRW <b>440 von DDB</b>	Ein- und Ausfahrgleis für Güterverkehr	GGVSEB
6		580	477	Ein- und Ausfahrgleis für Güterverkehr	GGVSEB
7		560	447 von DRW <b>440 von DDB</b>	Ein- und Ausfahrgleis für Güterverkehr	GGVSEB
	8	380		Abstellgleis	GGVSEB
	10	410		Abstellgleis	GGVSEB
	11	370		Abstellgleis	GGVSEB
	12 östl. ab W20	290		Abstellgleis	GGVSEB
	12 westl. ab W20			Abstellgleis	IG Dampflok Nossen e.V.
	19	55		Lokbehandlungsgleis	
	20	55		Lokbehandlungsgleis	
21		240	160	Ein- und Ausfahrgleis Richtung DFR	verpachtet an RISS
	22 östl.	30		Abstellgleis	verpachtet an RISS
	22 westl.	145		Abstellgleis	Skl-Schuppen
	24	110		Abstellgleis	
	26	60		Abstellgleis	
	32	400		Abstellgleis	IG Dampflok Nossen
	33	200		Abstellgleis	IG Dampflok Nossen
	34	375		Abstellgleis	-

## 2.1 Bahnhofsgleise, über die Züge mit Lü-Sendungen fahren dürfen

Züge mit Lü-Sendungen dürfen über die Gleise 1, 2, 5, 6, und 7 geleitet werden.

## 2.2 Bahnsteiglängen

Der Bahnhof Nossen verfügt über folgende Bahnsteige:

Bahnsteig	Nutzlänge in m	Bemerkungen
1	190	von / nach Freiberg
2	250	von / nach Döbeln, Meißen und Freiberg
3	240	von / nach Döbeln und Meißen
4	190	von / nach Riesa

## 3. Zugfunkversorgung (analoger Zugfunk MESA)



Der Zugfunk ist nur bei **besetzter Befehlsstelle des Zugleiters Nossen** nutzbar. Ansonsten gilt die Mobilfunknummer des Zugleiters Nossen!

Nutzung Zugfunk Strecke 6386			
km 66,700 bis km 71,400	ZF E 21	(Gleisberg)	(Zugriff Fdl Roßwein)
km 71,400 bis km 75,600	ZF E 23		(Zugriff Fdl Nossen)
km 75,600 bis km 81,500	ZF E 19		(Zugriff Fdl Deutschenbora)

Nutzung Ortsfunk Bf. Nossen			
Bf Nossen	O 24		(Zugriff W 1)



Die Strecke Nossen – Freiberg ist nicht mit Zugfunk ausgerüstet. Der in Nossen vorhandene analoge Zugfunk kann aber auf der Strecke RN von km 32,201 (Standort VSig C) bis km 33,36 (Streckenende) sowie auf der Strecke NM (RISS) von km 0,00 bis km 0,960 (Standort ESig A) mitgenutzt werden.

## 4. Maßgebende Neigungen

Im Bahnhof Nossen beträgt die maßgebende Neigung:

Gleisangabe	Maßgebende Neigung in o/oo
5	2,2
6	3,6
7	3,6
gesamter übriger Bahnhof	3,0
Von ESig A bis Höhe Stw W1	15,0
von ESig C bis Höhe ASig I und Höhe Stw W2 bis ESig S	10,0

Die maximale Neigung in den angrenzenden Streckengleisen beträgt:

zwischen (Betriebsstelle)	und (Betriebsstelle)	Neigung in o/oo
Roßwein	Nossen	6,4
Nossen	Deutschenbora	10,2
Nossen	Awanst Rhäsa	10,0
Nossen	Freiberg	17,2

## 5. Bahnhofsfahrordnung

Durchfahrstraßen				
Gleis	von	nach	Fahrstraße	Bemerkungen
2	Roßwein	Deutschenbora	b/2- r	
2	Deutschenbora	Roßwein	s/2 – g/2	
1	Deutschenbora	Roßwein	s/1 – f/2	

### 5.1 Ständig nicht einsehbare Abschnitte

Innerhalb des Bahnhofes liegen folgende ständig nicht einsehbare Abschnitte:

#### 5.1.1 Stellwerk W1

Der am Westkopf des Bahnhofs befindliche nicht einsehbare Abschnitt reicht vom jeweiligen Ra 10 in km 0.665 NM, in km 32,901 RN und in km 72,755 BC bis Höhe des Grenzzeichens der Weiche 3 (Gleis BC und NM) bzw. Höhe Spitze Weiche 5 (Gl. RN).

#### 5.1.2 Stellwerk W2

Der am Ostkopf des Bahnhofs befindliche nicht einsehbare Abschnitt reicht von der W57 bis Ra 10 in km 74,283. Die ständig nicht einsehbaren Abschnitte dürfen als frei von Zügen angesehen werden, wenn die Bestimmungen erfüllt sind (Fahrwegprüfung nach FV-NE § 14 (4). Für Rangierfahrten wird ergänzend geregelt, dass die ständig nicht einsehbaren Abschnitte als frei von Rangierfahrten angesehen werden dürfen, wenn folgende Bestimmungen erfüllt wurden:

### **5.1.2.1 Rangierfahrten, die nur teilweise in den jeweilig nicht ständig einsehbaren**

#### **Abschnitt hineinfahren:**

Der dem Hineinfahren der Rangierfahrt zustimmende Weichenwärter, hat wie beim Rangieren über die Fahrwegprüfgrenze zu handeln. Er weist den Triebfahrzeugführer an, dass dieser die Rückkehr aller Fahrzeuge bestätigen muss.

### **5.1.2.2 Rangierfahrten, die mit allen Fahrzeugen in den jeweilig ständig nicht einsehbaren**

#### **Abschnitt hineinfahren:**

Der Triebfahrzeugführer hat vor dem Befahren die ausdrückliche Zustimmung zum Rangieren in den ständig nicht einsehbaren Abschnitt einzuholen. Der Fahrdienstleiter / Weichenwärter hat die Gleisbesetzung entsprechend dem „Verzeichnis der bei besetzten oder gesperrten Einfahrgleisen anzubringenden Hilfssperren“ (siehe Teil E „Zusammenstellung der Anlagen“ der SbV die **Anlagen 23 – 25** jeweils unter Pkt. 12) zu kennzeichnen. Verlässt die Rangierfahrt den jeweiligen ständig nicht einsehbaren Abschnitt, hat der Weichenwärter wie beim Rangieren über die Fahrwegprüfgrenze zu handeln. Er weist den Triebfahrzeugführer an, dass dieser die Rückkehr aller Fahrzeuge bestätigen muss.

## **5.2 Einfahrten mit abweichendem gewöhnlichen Halteplatz**

Zugfahrten aus Richtung Roßwein und Rhäsa nach den Gleisen 5, 6 und 7 enden abweichend bereits am Ne 5 mit dem Zusatz „50 m“ in km 73,180 BC (Höhe Stw. W1), wenn dies im Fahrplan vorgeschrieben ist.

## **6. Rangieranlagen**

Der Bahnhof Nossen bildet einen Rangierbezirk

### **6.1 Besonderheiten beim Rangieren**

#### **6.1.1 Grundsätzliche Regelungen**

Rangieren auf dem Bahnhof darf nur mit Zustimmung des ZI und des zuständigen Fahrwegprüfers durchgeführt werden. Weiterhin ist jeweils Beginn und Ende des Rangierens dem ZI und dem beteiligten Fahrwegprüfer zu melden. Mit der Beendigung des Rangierens ist auch das Freisein der Gleise zu melden. Während der Zeit der Durchführung des Rangierens, sind von den Beteiligten Hilfssperren gemäß **Teil E „Zusammenstellung der Anlagen“ der SbV Anlagen 23 – 25 jeweils unter Pkt. 12** anzubringen. Die Sperren dürfen erst nach der Beendigung des Rangierens und der Meldung über das Freisein der Gleise entfernt werden.

Beim Abstellen von Fahrzeugen in den Nebengleisen 8 und 10 ist darauf zu achten, dass die Fahrzeuge gegen Wegrollen ausreichend gesichert sind. (kein wirksamer Flankenschutz)

#### **6.1.2 Rangieren in Richtung BÜ km 72,050 (Zellaer Straße)**

Beim Rangieren bis zum Signal Ra 10 km 72,755 und darüber hinaus erfolgt keine Einschaltung des Bahnüberganges. Muss über das Signal Ra 10 hinaus und über den Bahnübergang rangiert werden, ist der Triebfahrzeugführer bzw. Rangierbegleiter zu beauftragen, den Bahnübergang mittels HET zu sichern.

#### **6.1.3 Abstellen von Wagen mit GGVSEB-Gütern**

In den Gleisen 5, 6, 7, 8, 10, 11 und 12 dürfen Einzelwagen mit GGVSEB-Gütern abgestellt werden.

**6.1.4 Signale, die abweichend des gewöhnlichen Standortes angeordnet sind:**

1	2	3
Bezeichnung	Standort	Bemerkungen
Ra 10	km 72,755 Ri. Roßwein	rechts am Gleis
Ra 10	km 32,701 Ri. Awanst Rhäsa	rechts am Gleis
Ra 10	km 74,283 Ri. Deutschenbora	rechts am Gleis
Ra 10	km 0,655 Ri. Freiberg	rechts am Gleis

**6.2 Übersicht der während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote**

Zugfahrt		Während der Zugfahrt ist das Rangieren verboten	Das Rangierverbot spricht aus:	Bemerkung (überwacht durch)
auf Signal	nach Gleis/ in Richtung	im Gleis unterstrichene Gleisabschnitte dürfen nicht besetzt sein		
B	5	4,6,7	ZI	W 1
B	7	4,5,6	ZI	W 1
C	5	4,6,7	ZI	W 1
C	6	4,5,7	ZI	W 1
S	5	6,7	ZI	W 1
S	7	6	ZI	W 1
H	Rhäsa	5,6	ZI	W 1
J (5)	Rhäsa	4,6	ZI	W 1 (Klammervermerk aus Gleis...)
J (6)	Roßwein	4,5,7	ZI	
J (7)	Rhäsa	4,5,6	ZI	
S	5	4	ZI	W 2
Q	Deutschenbora	4	ZI	W 2
R	Deutschenbora	4	ZI	W 2



## 7. Gleisanschlüsse

### 7.1 Anschlussbahn Bw Nossen im Bahnhof Nossen (IG Dampflok Nossen e.V.)

Die Bedienungsanweisung wird derzeit erarbeitet. Die Grenzen der Anschlussbahn sind die W17/Spitze W18 im km 73,340; So 12 W20 im km 73,390 und So 12 W40 km im 73,802.

### 7.2 Regio Infra Service Sachsen GmbH (RISS)

siehe Teil F „Zusammenstellung der Anhänge“ Anhang I der SbV.

### 7.3 Anschlussbahnen VARO Energy Tankstorage GmbH (Tanklager Rhäsa) und Nebenanschießer PROGAS GmbH & Co KG und Anschlussbahn Starbach der NRE (mit Ladestelle AGROKORN)

siehe Teil F „Zusammenstellung der Anhänge“ Anhänge IV und V der SbV.

### 7.4 Besonderheiten im Zugleitbetrieb in Richtung Riesa

#### 7.4.1 Zuglaufstelle Awanst. Rhäsa

Die Awanst. Rhäsa ist als Zuglaufstelle eingerichtet und aus Richtung Nossen in km 30,330 durch ein Signal Ne 1 (Trapeztafel), angekündigt durch Signal Ne 2 im Bremswegabstand, begrenzt. Die Weiche A1 liegt im durchgehenden Hauptgleis. Über diese Weiche und die nachfolgende Schutzweiche A2 ist die Anschlussbahn der VARO Energy angebunden (siehe 7.3). Das durchgehende Hauptgleis geht am Ende der Weiche A1 in km 29,780 in die Anschlussbahn Starbach der NRE (siehe 7.3) über. Die in km 29,770 befindliche Gleissperre A3 deckt die Awanst. Rhäsa bezüglich Fahrten aus Richtung Anschlussbahn Starbach.

Zugfahrten aus Richtung Nossen enden vor der Spitze der Weiche A1 am Signal Ne5. Die Bedienung der beiden Anschlussbahnen erfolgt mittels Rangierfahrten.

Nutzbare Länge des Hauptgleises: 450 m  
Lage der Zugschlussstelle: km 30,280

#### 7.4.2 Aufbewahrung des Streckenschlüssels

Die Aufbewahrung des Streckenschlüssels für die Awanst Rhäsa erfolgt beim Zugleiter Nossen. Bei mehreren Zügen zur Bedienung der Anschlussbahnen wird der Schlüssel vom öBb oder Zugführer/Triebfahrzeugführer für den ersten Zug beim Zugleiter Nossen abgeholt und vom öBb oder Zugführer/Triebfahrzeugführer des letzten Zuges beim Zugleiter Nossen wieder abgegeben. Abholung und Rückgabe des Schlüssels sind immer in der Nachweisliste beim Zugleiter Nossen nachzuweisen. Die Übergabe / Übernahme des Schlüssels in der Awanst Rhäsa zwischen Betriebsbediensteten erfolgt unter Verständigung des Zugleiters Nossen und Nachweis im Fernsprechbuch der Awanst Rhäsa.

Die Ersatzschlüssel befinden sich unter Siegelverschluss beim Zugleiter Nossen.

### 7.4.3 Durchführung der Zugfahrten

Die Fahrten werden ab Bf Nossen bzw. ab Awanst Rhäsa als Zugfahrten im Zugleitbetrieb durchgeführt. Das Nachschieben von Nossen bis zur Awanst Rhäsa sowie die Durchführung geschobener Zugfahrten sind erlaubt.

### 7.4.4 Fahrerlaubnis

Die Fahrerlaubnis zur Fahrt von der Awanst Rhäsa bis zum Bf Nossen ist vom öBb oder vom Zugführer/Triebfahrzeugführer anzufordern und vom Zugleiter zu erteilen, bevor ein Zug aus der Anschlussbahn Varo Energy die Weiche A2 befährt bzw. bevor ein Zug aus der Anschlussbahn Starbach am Signal Ra 11a, welches im Bereich der Anschlussbahn vor der Gleissperre A3 aufgestellt ist, vorbeifährt.

### 7.4.5 Bedienung der Anschlussbahnen ohne Einschließverfahren

Sofern das Streckengleis nach Einfahrt eine der Anschlussbahnen nicht freigegeben werden muss, entfallen die Handlungen zum Verschließen der Weichen A1 und A2 in Grundstellung oder Auflegen der Gleissperre A3 bei der Hinfahrt sowie das Aufschließen der Weichen A1 und A2 oder das Ablegen der Gleissperre A3 vor der Rückfahrt. In diesem Fall entfällt auch die Abstellmeldung.

### 7.4.6 Zusammenfassung der Grundsätze zur Bedienung der Weichen und der Gleissperre in der Awanst. Rhäsa (entspricht dem Regelwerk FV-NE)

1. W A1, A2 und Gs A3 dürfen aufgeschlossen und umgestellt werden
  - wenn eine Fahrerlaubnis für eine Zugfahrt von Rhäsa nach Nossen erteilt wurde oder
  - eine Rangiererlaubnis für Awanst Rhäsa erteilt wurde (§ 22 (1) FV-NE).
2. W A1, A2 und Gs A3 dürfen aufgeschlossen und umgestellt bleiben
  - wenn nach der Ankunft eines Zuges aus Nossen keine Abstellmeldung gegeben wurde oder
  - bis die Beendigung des Rangierens gemeldet wurde (§ 22 (2) FV-NE).
3. W A1, A2 und Gs A3 müssen in Grundstellung verschlossen sein, bevor
  - eine Abstellmeldung für einen Zug gegeben wird oder
  - die Beendigung des Rangierens gemeldet wird (§ 22 (2) FV-NE).

### 7.4.7 Bedienung der Anschlussbahn Varo Energy ohne Halt am Signal Ne5 (H-Tafel)

Der Rangierbegleiter/Rangierleiter des bedienenden EVU übernimmt in diesem Fall die Funktion des öBb nach FV-NE. Aus Gründen der Vereinfachung wird für dieses Verfahren nachfolgend der Begriff „Rangierleiter“ verwendet.

Verfahrensbeschreibung:

1. Der Zugleiter Nossen stimmt dem Rangieren in der Awanst Rhäsa zu, und informiert den Rangierleiter des EVU über die vsl. Abfahrtszeit im Bf Nossen.
2. Der Rangierleiter des EVU stellt den Fahrweg vom Hauptgleis der Awanst Rhäsa in das Zielgleis der Anschlussbahn ein und prüft die richtige Einstellung und das Freisein des Fahrweges.

3. Der Rangierleiter des EVU übermittelt anschließend den Auftrag zur Rangierfahrt vom Ne 5 bis zum Halteplatz im Tanklager Rhäsa an den Zugleiter Nossen und dokumentiert diese Meldung im Fernsprechbuch.
4. Der Zugleiter Nossen übermittelt diesen Rangierauftrag an den Triebfahrzeugführer der Zugfahrt zur Awanst Rhäsa. Bei Vorliegen dieses Auftrages beim Tf darf der Übergang von der Zug- in die Rangierfahrt ohne Halt am Signal Ne 5 in km 29,825 erfolgen.  
**Bei Nichtvorliegen des Rangierauftrages hat der Zug am Signal Ne 5 zu halten.**
5. Der Rangierleiter des EVU gibt der in die Anschlussbahn einfahrenden Rangierfahrt das Haltsignal Ra 5 an der entsprechenden Position (rote Markierung, Bereich So 12 Weiche A10).
9. Das Übermitteln von Ankunfts- und Abstellmeldungen erfolgt auf Grundlage der Vorgaben des Fahrplanes und des Zugleiters und entsprechend dem Regelwerk.
10. Die Aufbewahrung oder Mitführung des Fernsprechbuches regelt jedes EVU in eigener Zuständigkeit.

## 8. Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen

1	2	3	4
Die Gleissperrung spricht aus für das Gleis von nach		Zugleitstelle	Bemerkungen
Deutschenbora	Nossen	Nossen	
Nossen	Roßwein	Nossen	
Nossen	Großvoigtsberg (RISS)	ZI Frankenberg (RISS)	Siehe Regelungen Anhang I
Awanst Rhäsa	Nossen	Nossen	

## 9. Bahnübergänge

### 9.1 Bahnübergänge mit technischer Sicherung in der Betriebsstelle

Lage km	Bezeichnung alt	Straßenbezeichnung	Art der Sicherung	Bediener / Überwachung	Anlage zur SbV
74,369	Po 68	Am Kronberg	BUES 2000-LzHH-Hp (GFR)	Stw. W2 DNO	6
74,686	Po 69	Dresdner Str. (B 101)	BUES 2000-LzHH/2F-Hp (GFR)	Stw. W2 DNO	7



## 9.5 Bahnübergänge mit zugesteuerter Bahnübergangssicherung bei Sperrfahrten sichern. Regelung für BUES 2000 - Anlage (BÜ km 72,050)

Besonderheiten bei Sperrfahrten siehe Regelungen in den BÜ-Anweisungen. (Anlage 5)

Wenn eine **Sperrfahrt** nur bis zum BÜ fahren will, ohne dass die BÜ-Sicherungseinrichtung eingeschaltet werden soll, so ist bei der FÜ-Anlage die jeweils 5 m vor der Einschalterschleife (hier nur aus Richtung Roßwein) angebrachte Unwirksamkeitstaste UT mit dem Schlüssel DB 24 zu bedienen. Dadurch wird die zugehörige Einschalterschleife für etwa 120 s unwirksam geschaltet.

Wenn die Einschalterschleife innerhalb dieser Zeit befahren wird, so wird mit jeder Achse wieder die volle Unwirksamkeitszeit von 120 s hergestellt. Die Einschalterschleife ist unwirksam, wenn nach Betätigung der UT die Überwachungslampe ÜL leuchtet. Zur Bedienung der UT ist mit **Befehl 14** aufzufordern. Der Befehl lautet:

„Bedient bei Hinfahrt UT in km 71,327 für BÜ in km 72,050.“

Bahnübergang km	UT aus Richtung Roßwein km	UT in Richtung Roßwein km
BÜ km 72,050 *)	UT 1 km 71,327	keine

\*) Der Bahnübergang ist beidseitig mit HET ausgerüstet.

Die Fahrt in Richtung Bahnübergang darf höchstens bis in Höhe der weißen BÜ-Kennzeichentafel erfolgen. Bei Weiterfahrt über den Bahnübergang hinaus ist die Sperrfahrt durch **Befehl 8 und 14** mit dem Wortlaut „HET vorhanden“ zu beauftragen, an der weißen BÜ-Tafel zu halten und die technische Sicherung des BÜ durch Bedienen der HET 1 bzw. HET 2 herzustellen.

## 9.6 Bahnübergangssicherung bei Kleinwagenfahrten

Wegen Besonderheiten bei Kleinwagenfahrten siehe Regelungen in den BÜ-Anweisungen. Beim Verkehren von Kleinwagenfahrten, die in der Einschaltstrecke halten müssen und anschließend weiterfahren oder zurück fahren sind die Bahnübergänge zusätzlich wie bei Sperrfahrten zu sichern.





- Seite bleibt frei -



## Bahnhof Deutschenbora (DDB)

### 1. Beschreibung der Anlage

Der Bahnhof Deutschenbora liegt zwischen in km 76,865 und km 78,380 an der eingleisigen normalspurigen Hauptbahn Borsdorf - Coswig (BC), welche zwischen Döbeln Hbf und Meißen-Triebischtal als Nebenbahn im Zugleitbetrieb nach FV-NE betrieben wird. Der zuständige Zugleiter hat seinen Sitz im Bahnhof Nossen. Der Bahnhof Deutschenbora wird nur zeitweise mit örtlichem Betriebsdienstpersonal besetzt, welche dem Zugleiter Nossen fahrdienstlich unterstehen. Es besteht in der Regel unterbrochene Arbeitszeit.

#### 1.1 Zugbeeinflussung

Der Bahnhof ist mit punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB 90) ausgerüstet.

### 2. Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise:

1	2	3	4	5	6
Hauptgleis Nr.	Neben- gleis Nr.	Verfügbare Gleislänge m	Nutzbare Gleislänge m	Zweckbestimmung	Bemerkungen
1		610	595 510	Kreuzung- und Überholungsgleis Fahrtrichtung Miltitz - Nossen Fahrtrichtung Nossen - Miltitz	Bahnsteiggleis
2		566	551 510	durchgehendes Hauptgleis Fahrtrichtung Miltitz - Nossen Fahrtrichtung Nossen - Miltitz	Bahnsteiggleis
	5	510	-	Anschlussgleis Dyckerhoff	Schnittstelle So 12 EW 3

#### 2.1 Bahnhofsgleise, über die Züge mit Lü- Sendungen fahren dürfen

Züge mit Lü-Sendungen dürfen über Gleis 2 geleitet werden.

#### 2.2 Bahnsteiglängen

Der Bahnhof Deutschenbora verfügt über folgende Bahnsteige:

Bahnsteig	Nutzlänge in m	Bemerkungen
1	220	
2	220	

### 3. Zugfunkversorgung (analoger Zugfunk MESA)



Der Zugfunk ist nur bei **besetztem Fahrdienstleiterstellwerk** im Bereich Deutschenbora nutzbar. Ansonsten gilt die Mobilfunknummer des Zugleiters Nossen!

Nutzung Zugfunk Strecke 6386		
km 71,300 bis km 75,600	ZF E 23	(Zugriff Fdl Nossen)
km 75,600 bis km 81,500	ZF E 19	(Zugriff Fdl Deutschenbora)
km 81,500 bis km 87,000	ZF E 21	(Zugriff Fdl Miltitz-Roitzschen)

### 4. Maßgebende Neigungen

Im Bahnhof Deutschenbora beträgt die maßgebende Neigung:

Gleisangabe	Maßgebende Neigung in o/oo
ESig A bis ASig D, E	10,5
ASig D, E bis Ra 10 km 78,180	13,3

Maximale Neigung in den angrenzenden Streckengleisen:

zwischen (Betriebsstelle)	und (Betriebsstelle)	Neigung in o/oo
Nossen	Deutschenbora	10,2
Deutschenbora	Miltitz-Roitzschen	10,9

### 5. Bahnhofsfahrordnung

Durchfahrstraßen				
Gleis	von	nach	Fahrstraße	Bemerkungen
2	Nossen	Miltitz-Roitzschen	a2 / d	
2	Miltitz-Roitzschen	Nossen	f2 / b	

### 6. Rangieranlagen

Der Bahnhof Deutschenbora bildet einen Rangierbezirk.

## 6.1 Besonderheiten beim Rangieren

### 6.1.1 Das Abstellen von Fahrzeugen ist verboten:

in der Weichenverbindung W6 - W3 (Anschlussgleis ehem. Dyckerhoff, siehe Anhang III) und in den Bereichen von Ra 10 km 77,235 bis Spitze Weiche 1 und von Höhe km-Tafel 77,900 BC bis zu den ASig D/E. Während der unterbrochenen Arbeitszeit besteht generelles Abstellverbot in den Hauptgleisen 1 und 2 einschließlich o.g. Bereiche.

Das Rangieren auf den Hauptgleisen darf nur mit Genehmigung des Zugleiters / Fahrdienstleiters und des für diesen Bezirk zuständigen Fahrwegprüfers erfolgen. Der Triebfahrzeugführer, oder wenn er dazu beauftragt ist, der Rangierbegleiter, hat in jedem Falle vorher die Erlaubnis des Zugleiters oder örtlichen Fahrdienstleiters zum Rangieren einzuholen. Die Erlaubnis wird mündlich erteilt, sie kann ggf. auch fernmündlich gegeben werden.

### 6.1.2 Maßnahmen wegen Gefälle:

Wegen der Neigung von 10,5 ‰ innerhalb des Bahnhofes und in Richtung Nossen sowie von 13,3 ‰ ab ASig D, E in Richtung Miltitz-Roitzschen ist besonders vorsichtig zu rangieren. Abstoßen, Ablaufen und Verschieben von Fahrzeugen ist verboten.

### 6.1.3 Ständig nicht einsehbare Abschnitte:

Innerhalb des Bahnhofes liegt folgender ständig nicht einsehbarer Abschnitt:

- **Fahrdienstleiter B1 / Ra 10 km 77,235 bis Spitze Weiche 1**

Der ständig nicht einsehbare Abschnitt darf als frei von Zügen angesehen werden, wenn die Bestimmungen nach FV-NE § 14 (4) erfüllt sind (mittelbare Fahrwegprüfung). Dazu wird für Rangierfahrten **ergänzend** geregelt, dass der ständig nicht einsehbare Abschnitt als frei von Rangierfahrten angesehen werden darf, wenn folgende Bestimmungen erfüllt wurden:

#### **Rangierfahrten, die nur teilweise in den ständig nicht einsehbaren Abschnitt hineinfahren:**

Der dem Hineinfahren der Rangierfahrt zustimmende Fahrdienstleiter, hat wie beim Rangieren über die Fahrwegprüfgrenze zu handeln. Er weist den Triebfahrzeugführer an, dass dieser die Rückkehr aller Fahrzeuge dem Fahrdienstleiter bestätigen muss.

#### **Rangierfahrten, die mit allen Fahrzeugen in den ständig nicht einsehbaren Abschnitt hineinfahren:**

Der Triebfahrzeugführer hat vor dem Befahren die ausdrückliche Zustimmung zum Rangieren in den ständig nicht einsehbaren Abschnitt einzuholen. Der Fahrdienstleiter hat die Gleisbesetzung entsprechend dem „Verzeichnis der bei besetzten oder gesperrten Einfahrgleisen anzubringenden Hilfssperren“ zu kennzeichnen. Verlässt die Rangierfahrt den ständig nicht einsehbaren Abschnitt, hat der Fahrdienstleiter wie beim Rangieren über die Fahrwegprüfgrenze zu handeln. Er weist den Triebfahrzeugführer an, dass dieser die Rückkehr aller Fahrzeuge dem Fahrdienstleiter bestätigen muss.

## 6.2 Rangierverbote:

Rangierarbeiten sind während der Zugpausen durchzuführen. Sollen Zugfahrten stattfinden, sind die Rangierarbeiten zu unterbrechen.

## 7. Gleisanschlüsse:

### 7.1 Anschlussbahn NRE (ehem. Dyckerhoff)

Siehe Teil F „Zusammenstellung der Anhänge“ Anhang III der SbV.

## 8. Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen

Der Zugleiter Nossen ist zuständig für das Sperren der Streckengleise Nossen - Deutschenbora und Deutschenbora – Miltitz-Roitzschen. Ist der Bahnhof Deutschenbora mit einem örtlichen Fahrdienstleiter besetzt, sperrt dieser die Gleise im Bahnhof Deutschenbora in Absprache mit dem ZI Nossen eigenständig und hebt Sperrungen in Absprache mit dem ZI Nossen auf.

## 9. Bahnübergänge

### 9.1 Bahnübergänge mit technischer Sicherung in der Betriebsstelle:

Lage km	Bezeichnung alt	Straßenbezeichnung	Art der Sicherung	Bediener / Überwachung	Anlage zur SbV
76,965	Po 72	Wirtschaftsweg	Anrufschanke (mAS/eW)	Fdl DDB	9
77,462	-	Hirschfelder Straße	Vollschranke (mVS/eW)	Fdl DDB	10
78,156	-	Wilsdruffer Straße (S36)	Vollschranke (mVS/eW)	Ww DDB	11

### 9.2 Bahnübergänge mit technischer Sicherung in den Streckenabschnitten:

Streckenabschnitt Nossen - Deutschenbora					
Lage km	Bezeichnung alt	Straßenbezeichnung	Art der Sicherung	Bediener / Überwachung	Anlage zur SbV
75,488	Po 70z	Am Steinberg	WSSB HI64b	Fdl DDB	8
75,596	Po 70	Am Steinberg	WSSB HI64b	Fdl DDB	8
Streckenabschnitt Deutschenbora -Miltitz-Roitzschen					
Lage km	Bezeichnung alt	Straßenbezeichnung	Art der Sicherung	Bediener / Überwachung	Anlage zur SbV
78,957	Po 74	An der Schule	elektrische Vollschranke (eVS)	Fdl DMI und DDB	12
79,573	Po 75	Mergenthaler Straße	BUES 2000 LzH-ÜS	zugeordnet DDB	13
82,355	Po 78	Kottewitzer Berg	elektrische Vollschranke (eVS)	Fdl DMI und DDB	12

### 9.3 Bahnübergänge ohne technische Sicherung im Streckenabschnitt

Streckenabschnitt Deutschenbora – Miltitz-Roitzschen

km 80,900 (ehem. Block Rothschönberg)

#### 9.3.1 Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen

Reisendenübergang Bahnsteig 1 und 2

#### 9.3.2 Maßnahmen zum Sichern von Reisenden

Bei Rangierfahrten über Gleis 1 ist im Bereich des Reisendenüberganges im km 77,580 zum Bahnsteig 2 mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Der Triebfahrzeugführer, oder wenn er dazu beauftragt ist, der Rangierbegleiter, hat sich zu vergewissern, dass der Übergang nicht begangen bzw. befahren wird. Erforderlichenfalls ist vor dem Reisendenübergang anzuhalten.

#### 9.3.3 Zuggesteuerte Bahnübergänge bei Kleinwagenfahrten sichern

Wegen Besonderheiten bei Kleinwagenfahrten siehe Regelungen in den BÜ – Anweisungen (Anlagen 6, 7 und 13 der SbV)

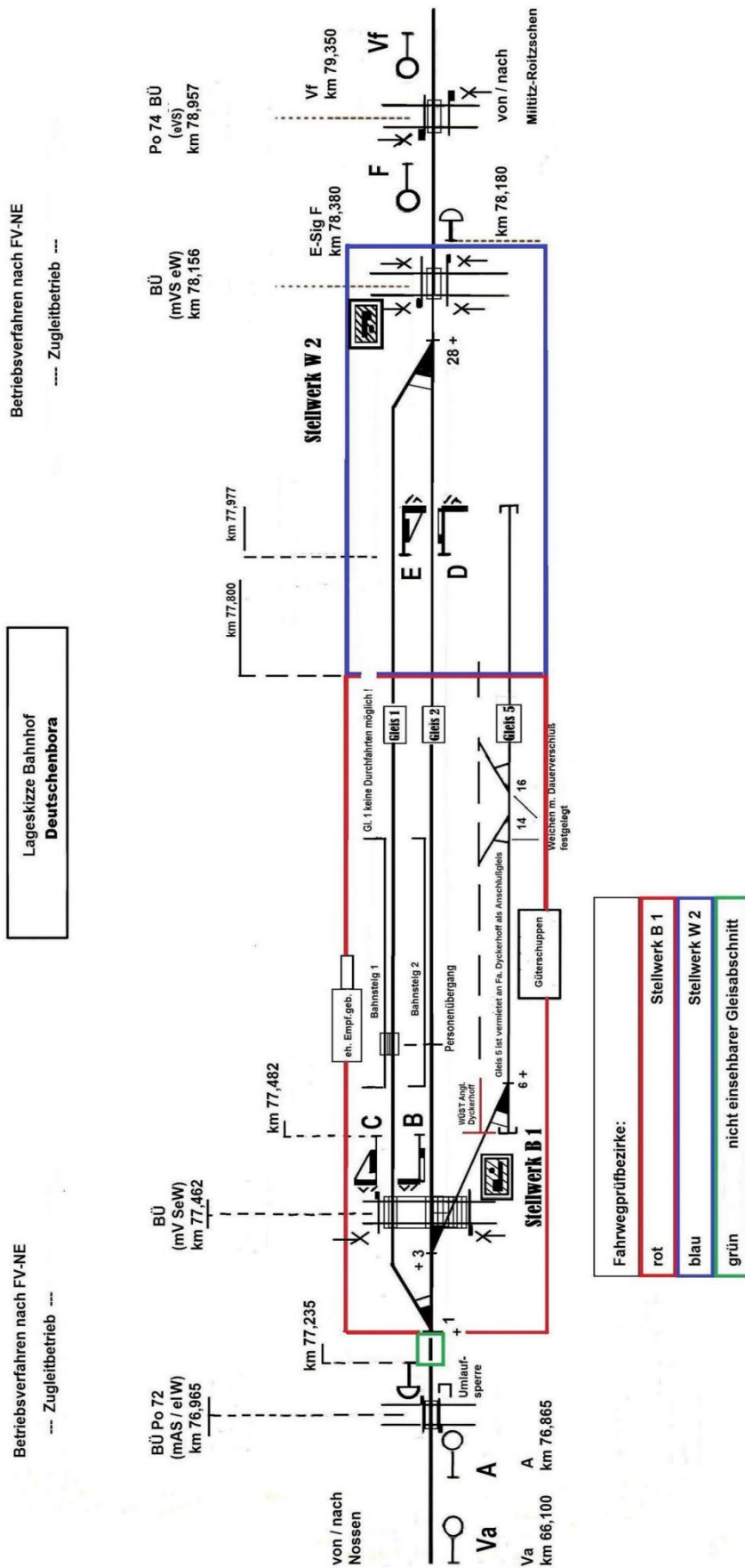
Die Fahrt in Richtung Bahnübergang darf höchstens bis in Höhe der weißen BÜ-Kennzeichentafel erfolgen. Bei Weiterfahrt über den Bahnübergang hinaus ist die Sperrfahrt durch **Befehl 8** zu beauftragen, an der weißen BÜ-Kennzeichentafel zu halten und die technische Sicherung des BÜ herzustellen

„(...halten vor BÜ in km ... Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist)“.

### 9.4 Regelung für BUES 2000 - Anlagen km 74,3, km 74,6 und 79,5

Beim Verkehren von Kleinwagenfahrten, die in der Einschaltstrecke halten müssen und anschließend weiterfahren oder zurückfahren, sind die Bahnübergänge zusätzlich wie bei Sperrfahrten zu sichern.

# 10. Lageplan



# Bahnhof Miltitz-Roitzschen (DMI)

## 1. Beschreibung der Anlage

Der Bahnhof Miltitz-Roitzschen liegt zwischen km 85,601 bis km 86,980 an der eingleisigen normalspurigen Hauptbahn Borsdorf – Coswig (BC), welche im Abschnitt Deutschenbora – Miltitz-Roitzschen als Nebenbahn im Zugleitbetrieb nach FV-NE betrieben wird. Die Strecke wird im Streckenabschnitt Miltitz-Roitzschen – Meißen-Triebischtal (ausschl.) und im Streckenabschnitt Roßwein-Döbeln Hbf (ausschl.) im Zugmeldebetrieb nach FV-NE als Nebenbahn betrieben.

Der für den im Zugleitbetrieb betriebenen Streckenabschnitt zuständige Zugleiter hat seinen Sitz im Bahnhof Nossen. Der Bahnhof Miltitz-Roitzschen ist nur zeitweise mit örtlichen Betriebsbediensteten besetzt, der zugleich Fahrdienstleiter für den im Zugmeldebetrieb betriebenen Abschnitt ist. Für die Betriebsführung im Zugmeldebetrieb ggf. erforderlichen dispositive Entscheidungen ist der Zugleiter Nossen zuständig.

### 1.1 Zugbeeinflussung

Der Bahnhof ist mit punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB 90) ausgerüstet.

## 2. Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

1	2	3	4	5	6
Hauptgleis Nr.	Neben- gleis Nr.	Verfügbare Gleislänge m	Nutzbare Gleislänge m	Zweckbestimmung	Bemerkungen
1		800	700	durchgehendes Hauptgleis	
2		778	686	Kreuzungs- und Überholungsgleis	

### 2.1 Bahnhofsgleise, über die Züge mit Lü- Sendungen fahren dürfen

LÜ- Sendungen dürfen nur über Gleis 2 verkehren.

### 2.2 Bahnsteiglängen:

Der Bahnhof Miltitz-Roitzschen verfügt über folgende Bahnsteige:

Bahnsteig	Nutzlänge in m	Bemerkungen
1	220	
2	210	

### 3. Zugfunkversorgung (analoger Zugfunk MESA)



Der Zugfunk ist nur bei besetztem Fahrdienstleiterstellwerk im Bereich Miltitz-Roitzschen nutzbar. Ansonsten gilt die Mobilfunknummer des Zugleiters Nossen!

Nutzung Zugfunk Strecke 6386		
km 75,600 bis km 81,500	ZF E 19	(Zugriff Fdl Deutschenbora)
km 81,500 bis km 87,000	ZF E 21 (Buschhaus)	(Zugriff Fdl Miltitz-Roitzschen)
km 87,000 bis km 92,820	ZF E 23 (Robschütz)	(Zugriff Fdl Miltitz-Roitzschen)
km 92,820 (ESig 26A DMT) bis Strecke-Ende	ZF GSM-R	(Zugriff özF Meißen)

#### 3.1 Übermittlung der Fahrtstellung des Ausfahrsignals an das Zugpersonal

Wegen der örtlichen Verhältnisse des Bahnhofes (Bogenlage) teilt der Fahrdienstleiter dem Zugpersonal bei am Bahnsteig haltenden Zügen die Fahrtstellung des Hauptsignals in Richtung Deutschenbora mit.

### 4. Maßgebende Neigungen

Im Bahnhof Miltitz-Roitzschen beträgt die maßgebende Neigung:

Gleisangabe	Maßgebende Neigung in ‰
ESig A bis ASig B, C	12,3
von ASig B, C bis ASig D, E	10,5
von ASig D, E bis ESig F	10,8

Maximale Neigung in den angrenzenden Streckengleisen:

zwischen (Betriebsstelle)	und (Betriebsstelle)	Neigung in ‰
Deutschenbora	Miltitz-Roitzschen	10,9
Miltitz-Roitzschen	Meißen-Triebischtal	10,9

### 5. Bahnhofsfahrordnung

Durchfahrstraßen				
Gleis	von	nach	Fahrstraße	Bemerkungen
1	Deutschenbora	Meißen-Triebischtal	a1 / d	
2	Deutschenbora	Meißen-Triebischtal	a2 / e2	
1	Meißen-Triebischtal	Deutschenbora	f1 / b	
2	Meißen-Triebischtal	Deutschenbora	f2 / c2	



## 6. Rangieranlagen

Der Bahnhof Miltitz-Roitzschen bildet einen Rangierbezirk.

### 6.1 Besonderheiten beim Rangieren / Abstellverbote

#### 6.1.1 Ständig nicht einsehbarer Abschnitt

Innerhalb des Bahnhofes liegt folgender ständig nicht einsehbarer Abschnitt:

Höhe nördliche Seite des BÜ km 86,546 bis Ra 10 in km 86,750. Für Rangierfahrten wird **ergänzend** geregelt, dass der ständig nicht einsehbarer Abschnitt als frei von Rangierfahrten angesehen werden darf, wenn folgende Bestimmungen erfüllt wurden:

#### **Rangierfahrten, die nur teilweise in den ständig nicht einsehbaren Abschnitt hineinfahren**

Der dem Hineinfahren der Rangierfahrt zustimmende Fahrdienstleiter, hat wie beim Rangieren über die Fahrwegprüfgrenze zu handeln. Er weist den Triebfahrzeugführer an, dass dieser die Rückkehr aller Fahrzeuge dem Fahrdienstleiter bestätigen muss.

#### **Rangierfahrten, die vollständig in den ständig nicht einsehbaren Abschnitt hineinfahren**

Der Triebfahrzeugführer hat vor dem Befahren die ausdrückliche Zustimmung zum Rangieren in den ständig nicht einsehbaren Abschnitt einzuholen. Der Fahrdienstleiter hat die Gleisbesetzung entsprechend dem „Verzeichnis der bei besetzten oder gesperrten Einfahrgleisen anzubringenden Hilfssperren“ (siehe Anlage 29 Pkt. 12 der SbV) zu kennzeichnen.

Verlässt die Rangierfahrt den ständig nicht einsehbaren Abschnitt, hat der Fahrdienstleiter wie beim Rangieren über die Fahrwegprüfgrenze zu handeln. Er weist den Triebfahrzeugführer an, dass dieser die Rückkehr aller Fahrzeuge dem Fahrdienstleiter bestätigen muss.

#### 6.1.2 Besonderheiten beim Rangieren – Abstellverbote –

- von Ra 10 in km 85,701 Richtung Deutschenbora bis Höhe Merkpfehl in km 86,180 sowie
- von Höhe ASig D / E bis Ra 10 Richtung Meißen-Triebischtal (größere Neigung als 2,5 ‰)

Die **Weiche 20** ist für die Bedienung durch den Fdl nicht einsehbar. Bei einer Rangierfahrt von Gleis 1 nach Gleis 2 oder umgekehrt über die Weiche 20 hat der Triebfahrzeugführer oder ein von ihm beauftragter Rangierbegleiter den Fdl zum Umstellen der Weiche aufzufordern (Fernsprecher an der Weiche 20 oder über Funk).

#### 6.1.3 Übersicht der während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote

Solange Zugfahrten zugelassen sind, ist das Rangieren auf dem Bahnhof verboten. Der örtliche Fahrdienstleiter / Zugleiter spricht die Rangierverbote aus.

## 7. Gleisanschlüsse

Es sind keine Gleisanschlüsse vorhanden.

## 8. Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen

Der Fahrdienstleiter Miltitz-Roitzschen ist zuständig für das Sperren des Streckengleises Meißen-Miltitz-Roitzschen sowie der Bahnhofsgleise im Bahnhof Miltitz-Roitzschen. Das Sperren von Gleisen sowie die Aufhebung von Gleissperrungen stimmt der Fahrdienstleiter Miltitz-Roitzschen mit dem Zugleiter Nossen ab.



Der Zugleiter Nossen ist zuständig für das Sperren des Streckengleises Miltitz-Roitzschen-Deutschenbora, er unterrichtet den Fahrdienstleiter/öBb Miltitz-Roitzschen (bei unbesetztem Bahnhof Miltitz-Roitzschen zur Arbeitsaufnahme) vom vorliegen von Sperrungen.

## 9. Bahnübergänge

### 9.1 Bahnübergänge mit technischer Sicherung in der Betriebsstelle

Lage km	Bezeichnung alt	Straßenbezeichnung	Art der Sicherung	Bediener / Überwachung	Anlagen zur SbV
85,847	W 1	Am Dorfberg	Vollschranke (mVS/eW)	Ww DMI	14
86,546	Wp 2	Triebischtalstr. (S 83)	Vollschranke (mVzB/eW)	Fdl DMI	15
86,876	Po 82	Roitzschwiese	WSSB (HI 64b)	Fdl DMI	16

### 9.2 Bahnübergänge mit technischer Sicherung in den Streckenabschnitten

Streckenabschnitt Deutschenbora - Miltitz-Roitzschen					
Lage km	Bezeichnung alt	Straßenbezeichnung	Art der Sicherung	Bediener / Überwachung	Anlagen zur SbV
78,957	Po 74	An der Schule	elektrische Vollschranke	Fdl DMI und DDB	12
79,573	Po 75	Mergenthaler Straße	BUES 2000 LzH-ÜS	Fdl DDB	13
82,355	Po 78	Kottewitzer Berg	elektrische Vollschranke	Fdl DMI und DDB	12

Streckenabschnitt Miltitz-Roitzschen– Meißen-Triebischtal					
Lage km	Bezeichnung alt	Straßenbezeichnung	Art der Sicherung	Bediener / Überwachung	Anlagen zur SbV
87,646	Po 83	Triebischtalstr. (S 83)	WSSB Hs58	Fdl DMI	17
89,969	Po 85	Meißner Straße	RBÜT LzH-ÜS	Fdl DMI	18

### 9.3 Bahnübergänge ohne technische Sicherung im Streckenabschnitt:

#### Deutschenbora - Miltitz-Roitzschen

km 80,900 (ehem. Block Rothschönberg)

### 9.4 Bahnübergänge mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung bei Sperrfahrten sichern

Wegen Besonderheiten bei Sperrfahrten siehe die Regelungen in den BÜ–Anweisungen Anlagen 12, 13, 14, 17, 18 und 19 der SbV.

#### 9.4.1 Regelung für BUES 2000 Anlage BÜ km 79,573

Wenn eine Sperrfahrt (auch Rangierfahrt über Ra 10 aus Richtung Deutschenbora) nur bis zum BÜ fahren will, ohne dass die BÜ-Sicherungseinrichtung eingeschaltet werden soll, so ist die jeweils 5 m vor den jeweiligen Einschalterschleifen angebrachte Unwirksamkeitstaste UT mit dem Schlüssel DB 24 zu bedienen. Dadurch werden die zugehörigen Einschalterschleifen für etwa 120 s unwirksam geschaltet. Wenn die Einschalterschleife innerhalb dieser Zeit befahren wird, so wird mit jeder Achse wieder die volle Unwirksamkeitszeit von 120 s hergestellt. Die Einschalterschleifen sind unwirksam, wenn nach Betätigung der UT die Überwachungslampe (ÜL) leuchtet.

Beim Verkehren von **Kleinwagenfahrten**, die in der Einschaltstrecke halten müssen und anschließend weiterfahren oder zurück fahren sind die Bahnübergänge **zusätzlich** wie bei Sperrfahrten zu sichern.

Bahnübergang in km	UT aus Ri. Miltitz-Roitzschen km	UT in Ri. Miltitz-Roitzschen km
79,573	UT 2 km 80,957 (links am Gleis)	UT 1 km 78,275 (im Bf Deutschenbora)

Zur Bedienung der UT ist mit **Befehl 14** aufzufordern. Der jeweilige Befehl lautet:

*„Bedient bei Hinfahrt UT in km 80,957 links am Gleis für BÜ in km 79,573.“*

oder bei Sperrfahrten aus Richtung Deutschenbora

*„Bedient bei Hinfahrt UT in km 78,275 für BÜ in km 79,573.“*

Der Bahnübergang ist mit **Auto-HET** ausgerüstet.

Soll die Sperrfahrt nach dem Halt in der Schaltstrecke den BÜ befahren, darf das nur bei eingeschalteter BÜ-Sicherungseinrichtung erfolgen. Die Sperrfahrt ist durch **Befehl 14** mit dem Zusatz **„Auto-HET vorhanden“** zu beauftragen, vor dem BÜ zu halten. Weiterfahrt erfolgt nach autom. Schließung der Schranken, die durch Befahren des Sensors Auto-HET eingeleitet wird.

Macht sich ein Halten oder Fahrtrichtungswechsel auf einem BÜ erforderlich, müssen beide Auto-HET-Schleifen (beidseits des BÜ) von der Fahrt besetzt sein. Bei entsprechenden Fahrten hat der Fahrdienstleiter den Az-Führer zu unterrichten. Betriebliche Ersatzmaßnahmen sind **Befehl 8** bzw. Bahnübergangssicherungsposten.

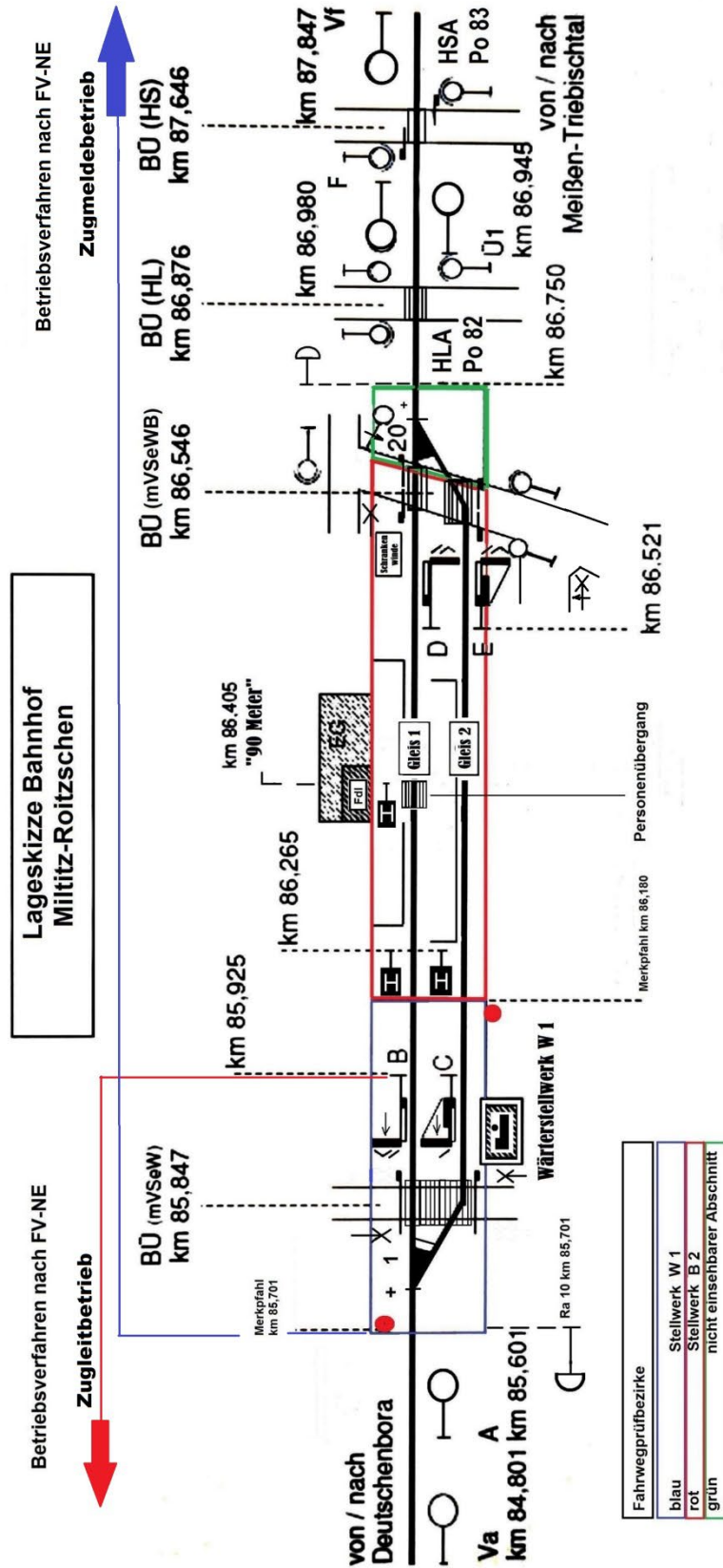
## **9.5 Bahnübergänge mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung bei Kleinwagenfahrten sichern**

Wegen Besonderheiten bei Kleinwagenfahrten siehe Regelungen in den BÜ-Anweisungen Anlagen 12, 13, 16, 17 und 18 der SbV.

## **9.6 Sicherung des Reisendenüberganges (RÜ)**

Der Zugleiter oder der örtliche Fahrdienstleiter ist für die Sicherung des Reisendenüberganges (RÜ) zuständig und muss, bevor von ihm eine Zugfahrt zugelassen wird, für diese Aufgabe bereit sein. Der Zugleiter oder örtliche Fahrdienstleiter hat bei Zugfahrten im Gleis 1 am Bahnsteig in unmittelbarer Nähe des RÜ (Höhe Arbeitsraum) anwesend zu sein. Es ist eine orange Warnweste zu tragen.

# 10. Lageplan



---

## Gültig für alle Betriebsstellen der NRE

---

 **Unfallmeldestelle ist der Zugleiter Nossen** 

### **Verzicht auf Befehl 9**

Auf das Erteilen von Befehlen 9 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.