

# Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

NOSSEN-RIESAER EISENBAHN-COMPAGNIE



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

---

Erstausgabe 2016 / Berichtigung 4

Gültig ab 15.12.2019



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:**

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
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 Netz AG  
Befehlsstellwerke Roßwein, Nossen, Deutschenbora und Miltitz-Roitzschen  
Wärterstellwerke (auszugsweise) Deutschenbora, Miltitz-Roitzschen, Nossen und Roßwein

## **Zugänglich zu machen durch Veröffentlichung auf der Webseite [www.nre-compagnie.de](http://www.nre-compagnie.de)**

DB Netz AG  
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)  
Regio Infra Service Sachsen GmbH (RISS GmbH)



## 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

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



# Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

NOSSEN-RIESAER EISENBAHN-COMPAGNIE



## Teil A Allgemeiner Teil

Erstausgabe 2016 / Berichtigung 4

---

Gültig ab 15.12.2019



## Inhaltsverzeichnis

I. Allgemeine Angaben für alle Strecken der NRE GmbH .....	5
II. Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für NE-Bahnen (FV-NE).....	6
1. Abschnitt: Allgemeines .....	6
2. Abschnitt: Fahrdienst auf den Betriebsstellen .....	8
3. Abschnitt: Zugfahrdienst.....	11
4. Abschnitt: Rangierdienst .....	12
III. Bestimmungen zu den Anlagen der FV-NE .....	14
IV. Zusatzbestimmungen zur Ril 301 - Signalbuch der DB Netz AG.....	15
V. Zusatzbestimmungen zu den übrigen Betriebsvorschriften .....	17
VI. Übersicht der Betriebsstellen und deren Abkürzungen aus der Ril 100.....	19



## I. Allgemeine Angaben für alle Strecken der NRE GmbH

1. Die nachfolgend genannten Eisenbahninfrastrukturen werden durch langfristige Verträge mit der DB Netz AG durch die NRE GmbH betrieben:

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

Streckenkurzbezeichnung: BC  
DB AG Streckennummer: 6386

### **Awanst Rhäsa - Nossen**

Streckenkurzbezeichnung: RN  
DB AG Streckennummer: 6613

2. Für den Betriebsdienst auf den Strecken der NRE gelten die Vorschriften und Richtlinien für öffentliche Eisenbahnen und das betriebliche Regelwerk für Nichtbundeseigene Eisenbahnen in den jeweils gültigen Fassungen.
3. Für den Betriebsdienst auf den angrenzenden Anschlussbahnen gelten neben der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA), die Anweisungen der jeweiligen Anschlussbahnunternehmen.
4. Diese Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält die für den Betriebsdienst vom Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) zusätzlich zu den nach Absatz (2) genannten Vorschriften erlassenen Bestimmungen, soweit sie die Nutzung der Infrastruktur der NRE 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 zu beachten.
6. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) haben für ihren Betrieb ergänzende Dienstweisungen, Sammlungen betrieblicher Vorschriften o.ä. herauszugeben und der NRE vorzulegen.
7. Änderungen und Ergänzungen zur „SbV NRE“ werden durch den EBL in Schriftform bekannt gegeben und in Kraft gesetzt.
8. Die Vertreter der Eisenbahnbetriebsleitung sind:

Eisenbahnbetriebsleiter:	Herr Frank Voigt
Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters:	Herr Udo Hinrichsen
Örtlicher Betriebsleiter:	Herr Holger Demnitz

## 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) im Zugmeldebetrieb  
(**Hinweis:** ab Infrastrukturgrenze in km 0,960 wird der Betrieb durch die RISS GmbH im **Zugleitbetrieb** geführt)

#### zu § 1 (3)

Für besondere Betriebsverhältnisse werden zusätzliche Betriebsanweisungen herausgegeben. Diese Betriebsanweisungen beinhalten keine Ausnahmen von der FV-NE.

#### zu § 2 (4,5)

Mitarbeiter im Betriebsdienst der NRE haben, bevor sie selbstständig Dienst verrichten dürfen, in einer Verwendungsprüfung die erforderlichen Kenntnisse nachzuweisen. Die VDV-Schrift 754 (Befähigungs-Richtlinie) ist zu beachten. Auszubildende dürfen in jedem Einzelfall nur auf Weisung des mit der Ausbildung beauftragten Personals Bedienhandlungen vornehmen.

Auf den durch die NRE betriebenen Strecken ist das Fahren ohne oder mit eingeschränkter Streckenkenntnis im Sinne der Streckenkenntnis-Richtlinie (VDV-Schrift 755) nicht zulässig.

#### zu § 2a (3)

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 Betriebsstellenbeschreibungen im Teil E der SbV, Zusammenstellung der Anlagen, enthalten. Zur Übersicht der Zugleitstrecken siehe **Anlage 34** der SbV.

#### zu § 4 (3)

Für Verteilung und Vergabe der Zugnummern wurde ein „Zugnummernplan der NRE“ aufgestellt. (...siehe **Anlage 14** der SbV). Alle Züge in / aus dem Netz der DB AG behalten ihre ursprünglichen Zugnummern.

#### zu § 5 (2a), (2b)

Es werden Fahrplananordnungen herausgegeben und bei Bedarf Buchfahrpläne (geschlossene Darstellung).



**zu § 5 (2b)**

Für Reisezüge werden in Abstimmung mit den EVU Aushangfahrpläne 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 (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 (Betra) sowie dienstliche Aufträge etc. eingelegt. Diese Unterlagen ersetzen die Merktafel.

**zu § 6 (1)**

Für die Streckenabschnitte Roßwein - Miltitz-Roitzschen und Nossen – Awanst. Rhäsa wird im Regelbetrieb **Zugleitbetrieb** durchgeführt. Es werden Meldebücher gemäß Anlage 35 und 35a beim Zugleiter Nossen geführt. Für die Streckenabschnitte Miltitz-Roitzschen – Meißen-Triebischtal und Roßwein – Döbeln wird **Zugmeldebetrieb** durchgeführt. Es wird ein Zugmeldebuch gemäß **Anlage 36** der SbV bei den Fdl Roßwein und Miltitz-Roitzschen geführt.

**zu § 6 (3)**

Auf nachfolgend genannten Betriebsstellen wird ein Fernsprechbuch geführt:

- Beim Zugleiter Nossen
- 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.

Der Zugleiter Nossen meldet sich zu Dienstbeginn und zum Dienstende beim özF Meißen der DB Netz AG. Der Zugleiter Nossen meldet sich beim Zugleiter Frankenberg der RISS GmbH und dem Fdl Döbeln der DB Netz 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 ist ein öBL, falls der EBL keine anderen Festlegungen trifft.

### zu § 8 (2)

Die fahrdienstliche Verständigung erfolgt über Signale, über die Zugmeldeleitung bei Besetzung mehrerer Bahnhöfe sowie über analogen Zugfunk. Betrieblichen 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.

### 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 § 10

siehe Teil D Betriebsverfahren

### zu § 12

siehe Teil D Betriebsverfahren

### zu § 14 (2)

Müssen bei der Fahrt ohne Hauptsignal und 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 „Nachweis Fahrwegsicherungsmeldung“ (Anlage 31 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 und AGROKORN Starbach sind die Bedienungsanweisungen zu beachten (...siehe Teil F „Zusammenstellung der Anhänge“ der SbV **Anhänge IV und V**).

**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 21-29) 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 Zugleitstrecke nach Rhäsa wird der 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 Fernsprechbuch nachgewiesen.

**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 § 17 (6)**

Die Fahrtstellung eines Ausfahrsignals oder die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrsignal durch Zs 1 oder Befehl gilt als Zustimmung zur Abfahrt und gleichzeitig als Fahrerlaubnis bis zur nächsten im Fahrplan angegebenen Zuglaufstelle. In diesen Fällen entfällt die Fahrfrage 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 § 25 (3)**

Es werden bei Bedarf Buchfahrpläne nach Muster Zugleitbetrieb gemäß **Anlage 3 FV-NE** herausgegeben. Sonder- und Arbeitszüge werden durch Fahrplananordnungen eingelegt.

**zu § 26 (6)**

Gleissperrungen im Rahmen einer Betra dürfen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Technischen Berechtigten gemäß Pkt. 4.2. der Betra aufgehoben werden. Zuvor müssen jedoch alle Beteiligten hiervon unterrichtet werden.

**zu § 27 (2)**

Sperrfahrten dürfen auf der freien Strecke beginnen und enden.

**zu § 27 (3)**

Die Durchführung einer Sperrfahrt wird durch Fahrplan bzw. schriftlichen Befehl geregelt.

**zu § 30 (3)**

Entsprechende Regelungen werden im Einzelfall durch Dienstanweisung oder in der Betra getroffen. Zweibegefahrzeuge und leichte Nebenfahrzeuge gelten nicht als Züge.

**zu § 30 (5)**

Entsprechende Regelungen werden im Einzelfall durch Dienstanweisung oder in der Betra getroffen.

**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 VDV-Schrift 755 beizugeben.

**zu § 32 (1)**

Züge dürfen im Regelfall in der Gesamtlänge **maximal 440 Meter** lang sein. Ausnahmen werden mit einer betrieblichen Weisung durch die Betriebsleitung bekanntgeben.

**zu § 32 (8)**

Die Strecke Döbeln Hbf (ausschl.) - Nossen – Meißen-Triebischtal (ausschl.) und der Streckenteil Awanst Rhäsa – Nossen sind für die Streckenklasse D4 ausgebaut. Einschränkungen regelt der EBL.

**zu § 41 (1)**

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

**zu § 45 (1) d)**

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

**zu § 45 (2) c)**

Müssen Langsamfahrstellen kurzfristig eingerichtet werden, sind die Züge mittels Befehl 11 & ggf. 12 nach FV-NE Anlage 10 zu verständigen. Dies gilt bis 36 Stunden nach Veröffentlichung in der La.

**zu § 45 (4) d)**

Die Höchstgeschwindigkeit geschobener Schneeräumfahrten beträgt 50 km/h.

**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 der Zugleiter zu informieren.

**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 liegen gebliebenem Zug/Zugteil und der Stelle, bis zu der zurückgesetzt werden soll, befinden, benachrichtigt hat.

Der Zugleiter erteilt für die Sicherung der Bahnübergänge die erforderlichen schriftlichen Befehle. Für das Zurücksetzen von Zügen in den Bereich der RISS im Bahnhof Nossen gelten die betrieblichen Bestimmungen der NRE. Die Beendigung des Zurücksetzens ist durch den Tf mit einer Ankunfts-meldung dem Zugleiter zu bestätigen.

Beim Zurücksetzen in die Bahnhöfe Döbeln Hbf und Meißen-Triebischtal gilt vollumfänglich die Ril 408.0572 (Züge fahren, Zug zurücksetzen) der DB Netz AG.

#### **4. Abschnitt: Rangierdienst**

**zu § 51 (13)**

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

**zu § 52**

Weichenwärter sind der Zugleiter und die örtlich zuständigen Fahrdienstleiter bzw. Weichenwärter.

**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 (Hemmschuh, 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. Die Strecke ist bis zur nächsten Zuglaufstelle / Zugmeldestelle zu sperren und entsprechend im Meldebuch für den Zugleiter / Zugmeldebuch einzutragen. An den Stelleinrichtungen der Stellwerke sind entsprechende Sperren, Sperrzeichen bzw. Merkinweise anzubringen.

Das Rangieren über Ra 10 bis Höhe Einfahrsignal / Trapeztafel darf zugelassen werden, wenn ein zuvor ausgefahrener Zug zurückgemeldet bzw. eine Verlassensmeldung abgegeben hat. 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 § 59 (3)**

Auf unbesetzten Betriebsstellen ist das Rangieren auf den Hauptgleisen vor der Ankunft eines Zuges nach Weisung des Zugleiters rechtzeitig zu beenden. Das Beenden ist dem Zugleiter mit dem Wortlaut:

*„Rangieren in (Betriebsstelle) beendet. Alle Weichen und Gleissperren sind in Grundstellung verschlossen. Das /die Hauptgleis(e)(Bezeichnung) ist/sind frei.“ zu bestätigen.*

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

**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)

#### 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 Netz AG (**Anlage 36 der SbV**) verwendet.

#### zu Anlage 6

Ein Belegblatt wird nicht geführt.

#### zu Anlage 7

Es wird ein Zugmeldebuch nach Vorgabe der NRE (**Anlagen 35 und 35a der SbV**) verwendet.

#### zu Anlage 14

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

#### zu Anlage 19

Auf die Führung eines Fahrtberichtes wird verzichtet.



## **IV. Zusatzbestimmungen zur Ril 301 - Signalbuch der DB Netz 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.

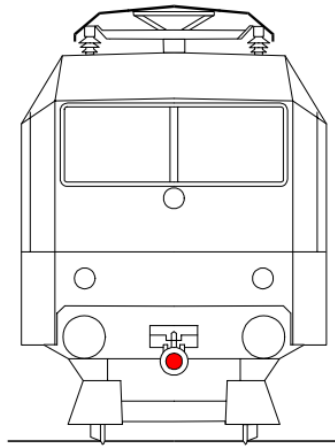
### Signal Zg 102

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

#### **Signal Zg 102 - Vereinfachtes Schlußsignal -**

##### Tageszeichen

Hinten am letzten 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 und der Anschlussbahnen VARO Energy Tanklager Rhäsa und AGROKORN Starbach ist der Zugleiter Nossen.

#### 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 - Signalbuch „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 483.0101 „Bedienungsvorschrift für Zugbeeinflussungsanlagen“ der DB Netz 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. 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 Beta 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 Beta enthalten.

**zu § 5 (1) 1.**

Organisatorische Maßnahmen werden im Rahmen der Beta getroffen.

**zu § 5 (4) 5.**

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

**zur BUVO-NE****zu 5 (2)**

Unfallmeldestelle der NRE ist der Zugleiter Nossen, **Tel: 0151-113 60711**

**VI. Übersicht der Betriebsstellen und deren Abkürzungen aus der Ril 100****Strecke 6613 (RN)**

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

**Strecke 6614 (NM)**

Betriebsstelle	Abkürzung
Nossen	DNO
Kloster Altzella	DKAZ
Zellwald	DZWAD
Großvoigtsberg	DGVB
Großschirma	DGSM
Kleinwaltersdorf	DKWD
Freiberg DB-Grenze	DFRG
Freiberg	DFR

**Strecke 6386 (BC)**

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