

Dienstanweisung Nr. 9.DA_00_411/2

Arbeiten im Bereich von Gleisen

- 1 Geltungsbereich
- 2 Vorbemerkungen
- 3 Arbeiten im Gleisbereich
 - 3.1 Arten von Arbeiten
 - 3.2 Arbeiten im eigenen oder besonderen Bahnkörper
 - 3.3 Arbeiten im Verkehrsraum öffentlicher Straßen
- 4 Sicherungsmaßnahmen
 - 4.1 An-/Abmeldung der Arbeiten
 - 4.2 Grundsätze für Einrichtung von Arbeitsstellen
 - 4.3 Organisatorische Maßnahmen
 - 4.3.1 Allgemeines
 - 4.3.2 Rückstromführung über die Gleise
 - 4.4 Technische Einrichtungen
 - 4.5 Einsatz von Sicherungsposten
 - 4.6 Abnahme von Arbeitsstellen beauftragter Fremdfirmen
 - 4.7 Einsatz von Kleingruppen
 - 4.8 Regelungen beim Einsatz von Turmwagen
- 5 Spezielle Festlegungen
- 6 Arbeits- und Unfallschutz
- 7 Schlussbestimmungen



Hanusch
Centerleiter Infrastruktur



Neukirch
stellv. Betriebsleiter BOStrab

Anlage 1
Streckenabschnitte mit Sicherungspostenpflicht

Verteiler:

K, A, BL BOStrab, T1, T4, T401, T41, T42, T43, T44, T45, T4101, T4102, T412, T413, T415, T417, T418, BR, K5, AU, VB, DVS

1 Geltungsbereich

Diese Dienstanweisung regelt die Grundsätze der Sicherung von Arbeiten bei laufendem Bahnbetrieb (siehe auch Punkt 3) an Gleisen im Straßenbahngleisnetz der Dresdner Verkehrsbetriebe AG. Sie gilt weiterhin für die Anlagen der Güterstraßenbahn im Bereich der Automobilmanufaktur Straßburger Platz sowie des Güterverkehrszentrums Emerich-Ambros-Ufer, welche im Auftrag von VW Wolfsburg bzw. im Pachtverhältnis durch die Dresdner Verkehrsbetriebe AG gewartet und instand gehalten werden.

Sie gilt personell für alle mit Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an oder in Nähe von Gleisen und Bahnstromanlagen (Fahrleitung, elektrische Weichensteuerungen, Fahrsignalanlagen, Lichtzeichenanlagen u. ä.) beauftragten Mitarbeiter der DVB AG sowie im Auftrag der DVB AG handelnden Mitarbeiter von Fremdfirmen.

2 Vorbemerkungen

Bei Arbeiten im Gleisbereich der Straßenbahn sind besondere Gefahren vorhanden. Neben den Gefahren aus der Verwendung von Arbeitsmitteln und Stoffen ist ein sehr hohes Gefährdungspotenzial durch bewegte Schienenfahrzeuge und die Fahrleitungsanlage vorhanden.

Zum Schutz aller Personen, die sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Gleisbereich aufhalten oder in diesen hineingeraten können, sind deshalb besondere Sicherungsmaßnahmen erforderlich.

Diese Dienstanweisung ergänzt die gültigen gesetzlichen berufsgenossenschaftlichen und betrieblichen Unfallverhütungsvorschriften.

3 Arbeiten im Gleisbereich

3.1 Arten von Arbeiten

Diese Dienstanweisung betrifft nachfolgend aufgeführte Tätigkeiten an Gleisen bzw. ähnliche Arbeiten:

- Vermessungsarbeiten
- Inspektions- und Kontrollarbeiten, Besichtigungen und Abnahmen
- Vegetationsarbeiten, Reinigungsarbeiten
- Weichenwartung, Arbeiten an stationären Gleisbogenschmieranlagen
- Arbeiten an Signalen, Steuerschränken, Kabelziehschächten usw.
- Winterdienst
- Fahrleitungsarbeiten in Gleisnähe und vom Gleisbereich aus
- Arbeiten an Masten in Gleisnähe und vom Gleis aus
- Arbeiten an unterflurigen elektrischen Ausrüstungen im Gleisbereich
- alle Arbeiten an Engstellen (z. B. Gleistore, Zäune u. ä.)
- Schweiß-, Schleif-, Deckenschluss-, Stopf-, Aufgrabungs- und Fugenvergussarbeiten
- Arbeiten an Schienenisolierstößen

3.2 Arbeiten im eigenen oder besonderen Bahnkörper

Die Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten an Gleisen im eigenen oder besonderen Bahnkörper legt der auftraggebende Instandhaltungsbereich (zuständiger Netzbereich, Meister) der DVB AG fest.

Im Havariefall legt der die Havariebeseitigung leitende Verantwortliche die Sicherungsmaßnahmen fest.

3.3 Arbeiten im Verkehrsraum öffentlicher Straßen

Bei Arbeiten im Verkehrsraum öffentlicher Straßen müssen zusätzlich auch Sicherungsmaßnahmen gegenüber möglichen Gefahren durch den Individualverkehr getroffen werden. Die Auflagen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sind einzuhalten. Die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 95) sind zu beachten.

4 Sicherungsmaßnahmen

4.1 An-/Abmeldung von Arbeiten

Alle Arbeiten sind **vor** ihrem Beginn telefonisch der Netzleitstelle (NLS) der DVB AG unter Namens- und Strukturnennung bzw. Firmennennung über Haustelefon 1342 mitzuteilen. Die Netzleitstelle wiederholt fernmündlich an den Mitteilenden die erhaltenen Informationen und trägt sie im Dienstbuch nachweisbar ein. Auf Veranlassung der NLS ist durch den Disponenten Straßenbahn der Betriebsleitstelle ein Funkrundspruch an die Triebwagenführer der betreffenden Linien zu geben.

Nach Abschluss der Arbeiten ist in gleicher Weise zu verfahren und die NLS telefonisch zu verständigen.

Fremdfirmen haben zudem dem Verantwortlichen des Auftraggebers diese Information zu geben.

Der Verantwortliche des AG hat vorab festzulegen, wer die Meldungen an die NLS abgibt.

4.2 Grundsätze für Einrichtung von Arbeitsstellen

Grundsätzlich wird in Wanderbaustellen und feste Arbeitsstellen unterschieden.

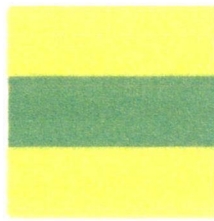
Die Absicherung der Arbeitsstelle muss je nach Art und Umfang der Tätigkeiten mit Warnschildern (Zeichen 123 StVO), den Signalen Haltscheibe Sh1 (Zwangshalt) und Sh2 (Schutzhalt) nach BOStrab und/oder Blitzkegeln erfolgen.

Bei Wanderbaustellen ist die Absicherung regelmäßig nachzusetzen. Während der Umbauzeit ist keine Tätigkeit statthaft.

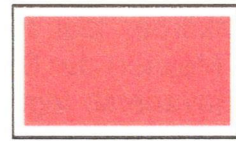
Verwendete Verkehrszeichen und Haltscheiben haben sauber und reflektierend zu sein, Blitzkegel müssen gut sichtbare Lichtblitze abgeben.



Zeichen 123



Sh1



Sh2

Wanderbaustellen bei zweigleisigen Strecken müssen immer entgegen der Fahrtrichtung durchgeführt werden.

4.3 Organisatorische Maßnahmen

4.3.1 Allgemeines

Alle Arbeiten an Gleisen oder Bahnstromanlagen auf eigenem oder besonderen Bahnkörper zwischen den Borden, welche den Bahnkörper begrenzen, sind durch das Aufstellen von Verkehrszeichen Vz 123 (Bauarbeiten) in Verbindung mit einem Blitzkegel mindestens 75 m, höchstens jedoch 250 m vor der Arbeitsstelle zu sichern. Im Bremswegabstand herannahender Schienenfahrzeuge ist eine Haltscheibe Sh2 im Gleis aufzustellen.

Bei Arbeiten außerhalb der den Bahnkörper begrenzenden Borde kann die Haltscheibe Sh1 hierbei verwendet werden, wenn es die örtlichen Verhältnisse gestatten und der Verantwortliche des Auftraggebers dem zugestimmt hat.

Der auftraggebende Netzbezirk bzw. Meister kann die Anordnung einer Langsamfahrstelle für die Dauer der Arbeiten festlegen.

Bei Begehungen, Abnahmen, Kontrollen und Besichtigungen ist immer entgegen der Fahrtrichtung zu laufen.

Bei Sicherung mit Sh2 darf die Entfernung des Signals erst nach Räumung des Gleises durch alle Mitarbeiter erfolgen. Bei hoher Zugfolge des Straßenbahnverkehrs ist ein gesonderter Mitarbeiter zur Wegnahme Sh2 vorzusehen.

Benachbarte Gleise sind ebenfalls mit Zeichen 123 „Bauarbeiten“ zu sichern.

Bei eingleisigen Strecken ist eine beidseitige Sicherung der Arbeitsstelle erforderlich.

Die Beschilderung muss auch bei Dunkelheit oder schlechter Sicht sichtbar sein. Gegebenenfalls ist eine Extrabeleuchtung vorzusehen. Die Schilderhöhe beträgt mindestens 1,50 m.

Zur Festlegung des Umfanges der Arbeitsstellensicherung bei Arbeiten im Gleisbereich öffentlicher Straßen ist folgende Übersicht anzuwenden. Zu beachten sind jedoch die Festlegungen unter Pkt. 4.5.

	gute Sicht (gerade Strecke, Tageslicht)	schlechte Sicht (Bögen, Dunkelheit, Witterung)
feste Arbeitsstelle im Gleis lärmintensive Arbeiten	Z123 / Sh2 / Blitzkegel Sicherungsposten	Arbeiten unter Strabverkehr nicht möglich.
Wanderbaustellen im Gleis lärmintensive Arbeiten	Z123 / Sh2 / Blitzkegel Sicherungsposten	Z123 / Sh2 / Blitzkegel Sicherungsposten
Wanderbaustellen im Gleis Arbeiten ohne Lärm	Z123 / Sh2 / Sh1/ Blitzkegel	Sh2, Z 123 Sicherungsposten

4.3.2 Rückstromführung über die Gleise

Die Gleise sind elektrische Betriebsmittel und dienen der Rückstromführung. Bei Arbeiten an Gleisen, bei denen Schienen getrennt werden, ist Folgendes festgelegt:

1. Bei zweigleisigen Anlagen muss mindestens ein Gleis für die Rückstromführung verbleiben.
2. Bei eingleisigen Anlagen muss mindestens eine Schiene für die Rückstromführung verbleiben.

Ist aus technologischen Gründen oder im Fall von Havarien das vollständige Trennen sämtlicher Schienen erforderlich, ist die zuständige Elektrofachkraft des Meisterbereiches Kabelanlagen/Netzleitstelle beziehungsweise der Diensthabende des Instandhaltungsbereiches Bahnstromversorgung einzubeziehen. Dabei wird wie folgt, verfahren:

1. Bei geplanten Gleisbaumaßnahmen, wo die Trennung aller Schienen erforderlich ist, wird durch die zuständige Elektrofachkraft des Bereiches Bahnstromversorgung eine elektrotechnisch äquivalente Lösung bereits in der Planungsphase festgelegt.
2. Bei Havarien außerhalb der regulären Arbeitszeit ist die Netzleitstelle zu informieren. Die Netzleitstelle leitet die notwendigen Maßnahmen ein.

Die Maßnahmen zur Gewährleistung der Personensicherheit vor elektrischem Schlag werden dabei ausschließlich von der zuständigen Elektrofachkraft oder dem Diensthabenden des Instandhaltungsbereiches Bahnstromversorgung getroffen.

Anmerkung: Wird die Rückstromführung unterbrochen, können Schienenpotenziale und Potenziale an den Fahrzeugen entstehen, die für Menschen gefährliche Werte (bis zur Nennspannung DC 600 V) annehmen.

4.4 Technische Einrichtungen

Bei Erfordernis der örtlichen Verhältnisse sind technische Einrichtungen zur Sicherung der Beschäftigten, wie feste Absperrungen zum Nachbargleis, Bauzäune u. ä. oder auch klappbare, im Gleis befestigte Sh2-Scheiben anzuordnen und einzusetzen.

Bei Arbeiten an Gleisen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen ist das Aufstellen des Arbeitsfahrzeuges im betreffenden Gleis und dessen gute Sichtbarmachung für Straßenverkehrsteilnehmer vorzugsweise bei Baustellen kurzer Dauer vorzunehmen. Die Forderungen der StVO und der RSA 95 sind ergänzend örtlich umzusetzen.

Der Einsatz eines Sicherungs- oder Warnpostens kann vom Verantwortlichen des Auftraggebers angeordnet werden, wenn wegen der Spezifik der auszuführenden Arbeiten (z.B. offene Erdkastendeckel, Kabelziehschächte, Entwässerungsanlagen u. ä.) ein Gefahrenpotenzial für andere Verkehrsteilnehmer besteht.

4.5 Einsatz von Sicherungsposten/ Warnposten

Sofern es die örtlichen Verhältnisse erfordern, ist der Einsatz eines (bei eingleisigen Strecken auch zwei) Sicherungspostens bzw. Warnpostens festzulegen. Dieser darf sich nicht an Arbeiten beteiligen und hat seinen Standort so zu wählen, dass er die Beschäftigten rechtzeitig warnen und im Notfall einen herannahenden Straßenbahnzug mit Signal Sh3b auch tatsächlich vor der Arbeitsstelle anhalten bzw. als Warnposten Verkehrsteilnehmer auf die Arbeiten aufmerksam machen kann. Sicherungsposten müssen mit geeigneten optischen und akustischen Warnmitteln und Warnposten gemäß RSA 95 ausgestattet sein.

Personell dürfen nur ausgebildete Mitarbeiter der DVB AG (Betriebsbedienstete) oder von der DVB unterwiesene Mitarbeiter von Fremdfirmen eingesetzt werden.

Sicherungsposten haben immer eine gelbgrüne Warnweste oder -jacke zu tragen.

Für die Durchführung von Vegetations- und Gleisreinigungsarbeiten im eigenen oder besonderen Bahnkörper ist der Einsatz von Sicherungsposten **ausnahmslos** vorzusehen. Befinden sich bei Begehungen, Abnahmen und Besichtigungen betriebsfremde Personen dabei, ist immer mindestens 1 Sicherungsposten vorzusehen.

Bei Arbeiten aller Art an den in Anlage 1 aufgelisteten Streckenabschnitten ist **immer** mit Sicherungsposten zu arbeiten! Steht kein Sicherungsposten zur Verfügung und kann keine andere im Dienst befindliche Struktureinheit Personalhilfe leisten, muss für unaufschiebbare Arbeiten der Streckenabschnitt in Absprache mit der Betriebsleitstelle und der Netzleitstelle gesperrt werden.

Ebenfalls ist bei Arbeiten aller Art auf Strecken, die mit mehr als 50 km/h befahren werden dürfen, **immer** mit Sicherungsposten zu arbeiten.

4.6 Abnahme von Arbeitsstellen beauftragter Fremdfirmen

Werden Arbeiten im Bereich von Gleisen durch Fremdfirmen im Auftrage der DVB AG durchgeführt, so ist die entsprechende Arbeitsstelle jeweils arbeitstäglich vor Beginn der Arbeiten vom Verantwortlichen des Auftraggebers hinsichtlich der Einrichtung der angeordneten Sicherungsmaßnahmen nachweisbar abzunehmen. Mit der Abnahme

kann auch der verantwortliche Bauleiter oder die örtliche Bauüberwachung beauftragt werden.

Wanderbaustellen sind in gleicher Weise vor deren Beginn abzunehmen.

4.7 Einsatz von Kleingruppen

Werden Arbeiten kleineren Umfanges durch Mitarbeiter der DVB AG ausgeführt, so kann von den Festlegungen aus Punkt 4.2, 4.3 und 4.4 und 4.5 abgewichen werden, indem so genannte Kleingruppen aus besonders unterwiesenen und mit dem Betriebsablauf gut vertrauten Mitarbeitern eingesetzt werden.

Wesentliche Grundvoraussetzungen hierfür sind:

- a) Es werden kurzfristige Arbeiten ausgeführt, deren voraussichtlicher Zeitumfang 1 Stunde nicht übersteigt.
- b) Es handelt sich um Arbeiten geringen Umfangs, bei denen die benötigten Arbeitsmittel von einer Person getragen werden können.
- c) Ein Beschäftigter ist ausschließlich mit der Sicherung der aus maximal drei Personen bestehenden Arbeitsgruppe beauftragt.
- d) Der Sichernde hält sich unmittelbar neben den arbeitenden Mitarbeitern auf und warnt diese bei herannahenden oder im Nachbargleis vorbeifahrenden Straßenbahnen.
- e) Alle Beschäftigten tragen gut sichtbare und saubere Warnkleidung.
- f) Erforderliche Absprachen (auch Telefonate) werden an einem sicheren Ort außerhalb der Gleise getroffen.

Für die Ausführung von Auftragsschweißarbeiten kann der Einsatz von Kleingruppen der auftragsausführenden Spezialfirma durch den zuständigen Instandhaltungsbereich gestattet werden. Der Einsatz von Kleingruppen ist in den in Anlage 1 aufgelisteten Streckenabschnitten **verboten**.

4.8 Regelungen beim Einsatz von Turmwagen

Bei Revisionsfahrten im Gleisbereich für die Fahrleitungsanlage ist der Turmwagen als Fahrzeug mit Sonderrechten gemäß § 35 der StVO zu betrachten. Spezielle Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem Bahnbetrieb (z.B. Sicherungsposten) sind nicht erforderlich, die Arbeiten sind aber vom Truppführer telefonisch in der NLS anzumelden. Der Turmwagen hat hierbei immer in der Fahrtrichtung des von ihm benutzten Betriebsgleises zu fahren. Die Sicherung der Arbeitsstelle durch einen Warnposten aufgrund straßenverkehrlicher Vorschriften (RSA 95) oder Anordnungen bleibt davon unberührt.

Bei unsichtigem Wetter oder unübersichtlichen örtlichen Verhältnissen oder starkem Verkehrsaufkommen bzw. starker Linienbelegung kann der Einsatz eines Sicherungspostens oder Warnpostens vom Truppführer bzw. vom Vorgesetzten angeordnet werden.

Beim Einsatz von Turmwagen auf Streckenabschnitten gemäß Anlage 1 (Streckenabschnitte mit Sicherungspostenpflicht) gelten folgende Festlegungen:

- Bei planbaren Arbeiten organisiert der Instandhaltungsbereich Bahnstromversorgung rechtzeitig die Bereitstellung eines Sicherungspostens.
- Im Havariefall leisten andere zum Havariezeitpunkt im Dienst befindliche Struktureinheiten Unterstützung durch Bereitstellung eines Sicherungspostens.
- Am jeweiligen Beginn des betreffenden Streckenteiles gem. Anlage ist Z 123 aufzustellen.
- Vor Einfahrt in den Streckenabschnitt ist die Netzleitstelle zu unterrichten, die ihrerseits einen Funkrundspruch an die Fahrer der betreffenden Linien veranlasst.
Nach Ausfahrt aus dem Streckenabschnitt ist ebenfalls die NLS zu unterrichten.

5 Spezielle Festlegungen

Bei Arbeiten an der Gleiskreuzung mit der Schmalspurbahn Radebeul Ost – Radeburg auf der Meißner Straße in Radebeul sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zur Absicherung des Eisenbahnbetriebes mit dem Infrastrukturverantwortlichen der SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH durch den zuständigen Netzbezirk abzusprechen. Für den Eisenbahnbetrieb gilt nicht die BOStrab, sondern die Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV NE) in Verbindung mit der Sammlung betrieblicher Vorschriften der SDG Lößnitzgrundbahn (SbV).

Bei Einsatz der Schneeschleuder im Winterdienst ist für den betreffenden Streckenabschnitt bis zur Beendigung des Einsatzes ein Begegnungsverbot für Straßenbahnfahrzeuge und die im Schleuderbetrieb befindliche Schneeschleuder zu erlassen. Weitere Festlegungen hat der den Schneeräumeinsatz Leitende unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse in Absprache mit der Betriebsleitstelle und der Netzleitstelle zu treffen.

Bei Einsatz des Arbeitszuges zur Bekämpfung von Mineralölhavarien auf eigenem oder besonderem Bahnkörper ist das jeweilige Richtungsgleis für den Straßenbahnbetrieb zu sperren, bis der Zug dieses verlassen hat.

6 Arbeits- und Unfallschutz

Es gelten grundsätzlich die gesetzlichen sowie zutreffenden Vorschriften der BG Bahnen (insbesondere BGV D 33, BGI 840, BGR 178) und Dienstanweisungen (insbesondere die Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Straßenbahnen DF Strab § 64), Betriebsvorschriften und Betriebsanweisungen der DVB AG.

Alle Mitarbeiter, die mit der Durchführung von Arbeiten sowie deren Beaufsichtigung und Kontrolle im Gleisbereich betraut sind, haben grundsätzlich saubere Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Orangerot, Reflexmaterial Klasse 2 nach DIN 30711 bzw. EN 471 zu tragen.

Die von den Mitarbeitern zu tragende Warnkleidung muss vollinhaltlich den gesetzlichen Anforderungen und denen der BG Bahnen entsprechen.

Die Warnkleidung setzt sich dabei immer aus mindestens zwei Teilen zusammen (Hose und Jacke bzw. Hose und Weste/Poloshirt). Das gilt auch für Kälteschutzkleidung und im Falle hoher Tagestemperaturen für das Ablegen von Jacken und Hemden.

Sicherungsposten haben Warnweste oder -jacke in der Farbe fluoreszierendes Gelbgrün, Reflexmaterial Klasse 2 nach DIN 30711 bzw. EN 471 zu tragen.
Es sind grundsätzlich Sicherheitsschuhe zu tragen.

Nachfolgende bzw. entgegenkommende Schienenfahrzeuge sind immer mit Signal Sh2 (Schutzhalt) oder Signal Sh1 (Zwangshalt)) entsprechend der Signalordnung anzuhalten. Erforderlichenfalls ist das Signal Sh3b (Kreissignal mit weiß-rot-weißer Fahne) zu geben. Die Fahrt für entgegenkommende Straßenbahnzüge darf erst freigegeben werden, wenn sichergestellt ist, dass von der Vorbeifahrt keine Gefahr für die im Gleisbereich Arbeitenden ausgeht.

Alle mit der Durchführung von Arbeiten beauftragten Mitarbeiter der DVB AG sind über den Inhalt dieser Dienstanweisung jährlich nachweislich zu belehren. Zudem ist diese im Dienstraum auszulegen.

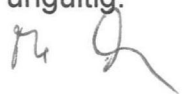
Die Belehrung der im Auftrage der DVB AG tätigen Fremdfirmen ist über den entsprechenden Auftrag bzw. über die Ausschreibung der Leistung zu regeln. Die Unternehmen haben an die DVB AG eine schriftliche Bestätigung der Belehrung ihrer Mitarbeiter abzugeben.

Die Unterweisung und Belehrung von städtischen Ämtern und Dienststellen erfolgt durch den Instandhaltungsbereich Gleisanlagen. Diese haben ihrerseits die Unterweisung von in ihrem Auftrag tätigen Fremdfirmen bei Arbeiten im Bereich von Gleisen zu sichern.

7 Schlussbestimmungen

Die Dienstanweisung tritt am 5. Juni 2015 in Kraft.

Gleichzeitig wird die bisherige vom Instandhaltungsbereich Gleisanlagen intern geführte Sicherungsanweisung „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ vom 21. Dez. 2009 ungültig.



Anlage 1

Streckenabschnitte mit Sicherungspostenpflicht

Auf nachfolgenden Streckenabschnitten bzw. Punkten im Gleisnetz der DVB AG ist die Ausführung aller Arten von Arbeiten aufgrund örtlicher Besonderheiten ohne Sicherungsposten verboten.

Der Einsatz von Kleingruppen ist nicht gestattet.

- | | |
|------------|---|
| Strecke 2 | Ausweichstelle Fuchsberg, Bereich Weiche 1811
(beide Fahrtrichtungen), Sonderregelung beachten! |
| Strecke 3 | eingleisiger Abschnitt Autobahnbrücke Hellerau bis Kiefernweg
(beide Fahrtrichtungen) |
| Strecke 3 | eingleisiger Abschnitt zwischen Autobahnbrücke und Hst. Brunnenweg
(beide Fahrtrichtungen) |
| Strecke 16 | zwischen Hst. Schlehenstr. und Hst. Kirschenstr.
stadtwärtiges Gleis (talwärts) |
| Strecke 16 | zwischen Hst. Pennrich und Hst. Gompitzer Höhe
stadtwärtiges Gleis (talwärts) |
| Strecke 19 | zwischen Hst. Plauen, Nöthnitzer Str. und Hst. Cämmerswalder Str.
landwärtiges Gleis (bergwärts) |
| Strecke 19 | zw. Hst. Saarstr. und Hst. Cämmerswalder Str.
stadtwärtiges Gleis (talwärts) |
| Strecke 5 | eingleisiger Abschnitt zwischen Radebeul West und Schloss Wackerbarth
(beide Fahrtrichtungen) |
| Strecke 5 | Bereich unter der DB-Eisenbahnbrücke an der Hst. Geblerstr.
stadtwärtiges Gleis |
| Strecke 21 | Niedersedlitzer Straße - Signalgeber in Höhe Niedersedlitzer Str. 5
(beide Fahrtrichtungen) |
| Strecke 3 | Gleisbogen am Prohliser Bad
stadtwärtiges Gleis |
| Strecke 26 | 26er Ring zwischen Budapester Str. und Überfahrt RVD
(beide Fahrtrichtungen) |