

Zeitweise eingeleisiger Betrieb

374. Soll eine zweigleisige Strecke während eines längeren Zeitraumes eingeleisig befahren werden, so kann die Dion den „Zeitweise eingeleisigen Betrieb“ anordnen. Sie trifft die notwendigen Maßnahmen in einer *V e r k e h r s - u n d B a u a n w e i s u n g* (VBA). Die Zugmannschaft ist mit A-Befehl oder durch die La zu verständigen.

Die Sicherungsanlagen sind gegebenenfalls nach den jeweils geltenden Richtlinien den Erfordernissen des eingeleisigen Betriebes anzupassen. Bildfahrplan und Zugverzeichnisse sind für den eingeleisigen Betrieb zu erstellen.

Fahrten auf dem außer Betrieb gesetzten Streckengleis sind als Verschubfahrten durchzuführen. Verschubfahrten und Bewegungen von KI auf diesem Gleis hat der örtlich Aufsichtführende im Einvernehmen mit dem Fdl des jeweils in Betracht kommenden Bf zu regeln. Rückkehrende Verschubfahrten und KI haben in der Höhe des Einfahrsignals anzuhalten und dort vom Fdl die Zustimmung zur Weiterfahrt einzuholen.

Gleiswechselfetrieb

375. Unter „Gleiswechselfetrieb“ versteht man einen Betrieb, bei welchem auf einer zwei- oder mehrgleisigen Strecke zumindest ein Gleis signalmäßig in beiden Richtungen befahren werden kann, so daß ein Zug zumindest in einer Richtung wahlweise mindestens zwei Gleise signalmäßig befahren kann (s. Tafel A 1).

Für die Abwicklung des Gleiswechselfetriebes ist gemäß Punkt 7 eine Bedienungsanweisung aufzustellen.

In den Zugmeldungen ist nach der Zugnummer stets das benützte Streckengleis anzugeben.

Für die Zugmannschaft gelten die Bestimmungen der Tafel B 20, in der auch die Standorte der Haupt- und Vorsignale für jene Gleise, die signalmäßig in beiden Richtungen befahren werden können, angegeben sind. Bei signalmäßiger Benützung der Gleise wird durch Richtungsanzeiger angezeigt, welches Streckengleis der Zug zu befahren hat. Sonstige Signale und Kennzeichen auf der Strecke sind auf der Seite des Einfahrsignals aufgestellt.

In der Tafel B 1 und in der La sind die Angaben in der jeweiligen Fahrtrichtung für jedes in dieser Richtung signalmäßig befahrbare Gleis zusammenhängend angeführt.

Bei Untauglichkeit der Hauptsignale bleibt die wahlweise Gleisbenützung weiter zulässig. Die Züge sind jedoch anzubieten und anzunehmen. Der Zugmannschaft ist mit A-Befehl stets das zu befahrende Streckengleis bekanntzugeben.

Wird bei Unbefahrbarkeit von Gleisen die Benützung eines nur in einer Richtung signalmäßig benützbaren Gleises in beiden Richtungen notwendig, so ist auf diesem Gleis der Betrieb wie auf eingeleisiger Strecke abzuwickeln. Der Zugmannschaft jener Züge, welche das Gleis in der Richtung befahren, für die keine Hauptsignale vorhanden sind, sind die erforderlichen Angaben nach den Bestimmungen des Punktes 372 a) bis e), jedoch mit A-Befehl vorzuschreiben. Im Befehl ist die Zugmannschaft auch zu beauftragen, vor dem Nachbarbf in Höhe des Einfahrsignals des Nachbargleises anzuhalten und die Erlaubnis zur Weiterfahrt fermündlich einzuholen. Die Züge dürfen diesfalls einander nur im Bf-Abstand folgen. Die Bestimmungen für das Fahren auf dem falschen Gleis dürfen nicht angewendet werden.

Zugfahrten bei völlig gestörter Verständigung

Begriff

376. Unter „Völlig gestörter Verständigung“ ist die Unterbrechung aller fermündlichen Verbindungen zwischen zwei oder mehreren Zugfolgestellen zu verstehen. Die Abgabe von Fahrsignalen sowie das einwandfreie Arbeiten der Streckenblockeinrichtungen ersetzen nicht die fermündliche Verständigung.

377. In dem von der völligen Störung der Verständigung betroffenen Streckenabschnitt dürfen die Züge mit höchstens 30 km/h fahren, sofern nicht geringere Geschwindigkeiten festgesetzt sind (z. B. Fahrplanhöchstgeschwindigkeit).

Regelung der Zugfolge

Zugmeldungen entfallen (s. jedoch Punkt 382, b); die Züge sind, wenn möglich, rückzublocken.

Zeitabstand

Die Züge dürfen einander nur in voraus festgesetztem Zeitabstand folgen.

Der *Z e i t a b s t a n d* ist die Fahrzeit eines Zuges mit 30 km/h Höchstgeschwindigkeit (sofern nicht geringere Geschwindigkeiten festgesetzt sind) für den Abschnitt zwischen zwei Bf, bei Strecken mit Blockstellen für den ungünstigsten Raumabschnitt. Er muß mindestens 15 Minuten betragen.

Der Zeitabstand und die zulässige Höchstgeschwindigkeit sind den Zugfolgestellen, nach Fahrtrichtungen getrennt, als „*F o l g e a b s t a n d d e r Z ü g e b e i v ö l l i g g e s t ö r t e r V e r s t ä n d i g u n g*“ von der Dion bekanntzugeben.

Sind für einen Zug zwischen zwei Bf Aufenthalte vorgesehen, so ist der Folgeabstand für den Folgezug um die Dauer dieser Aufenthalte, vermehrt um 2 Minuten für jeden Aufenthalt, zu vergrößern.

Die Blockwörter haben die vorbeifahrenden Züge ohne Rücksicht auf ihre Fahrtrichtungen in der Reihenfolge der Vorbeifahrt mit „1., 2., 3. usw. Zug“ in das Zugmeldebuch einzutragen und die jeweilige Fahrtrichtung (Ri 1, Ri 2) beizufügen.

§ 95 Völlig gestörte Verständigung

- Begriff**
- (1) Völlig gestörte Verständigung ist die Unterbrechung aller fernmündlichen Verbindungen zwischen zwei besetzten Zugfolgestellen. Streckenblock ersetzt die fernmündliche Verbindung nicht.
 - (2) Ist die fernmündliche Verbindung nur nach einer Seite unterbrochen und kann der Nachbarbahnhof über den gestörten Abschnitt hinweg die nächste besetzte Zugfolgestelle erreichen, dürfen alle fernmündlichen Gespräche ausnahmsweise vermittelt werden. Die folgenden Bestimmungen dieses Paragraphen brauchen dann nicht beachtet werden.
 - (3) Im gestörten Abschnitt sind nicht mehr zulässig
 - a) die Führung von Bedarfs- und Sonderzügen, die noch nicht eingeleitet und angekündigt sind
 - b) die Führung von Nebenfahrten, die noch nicht angekündigt sind
 - c) Vorsprungfahrten, das nicht vereinbart und angekündigt werden konnte
 - d) Befahren des Gegengleises bzw. des falschen Gleises, das nicht vereinbart und angekündigt werden konnte.
 Vereinbarungen und Ankündigungen dürfen schriftlich erfolgen (Fernschriftlich, mit Boten oder früher verkehrenden Zügen).
 - (4) Auf eingeleisigen Strecken müssen die zuletzt vorgesehenen Kreuzungen eingehalten werden, es sei denn, die Kreuzung konnte schriftlich (Fernschriftlich, durch Boten oder früher verkehrende Züge) in einen anderen Bahnhof vereinbart werden.
 - (5) Der Fahrdienstleiter (Blockwärter) verständigt die Züge und Nebenfahrten
 - a) vom Fahren auf Sicht bis zum nächsten besetzten Bahnhof
 - b) vom Anhalten bei allen besetzten Zugfolgestellen bis zum nächsten besetzten Bahnhof und zur Verständigung der Fahrdienstleiter und Blockwärter
 - c) wenn nicht vorausgemeldet werden kann, von gestörten EK und Gefährdeten Rotten. Fernüberwachte EK gelten als gestört.
 - (6) In Bahnhöfen und Abzweigstellen dürfen Zugfahrten erst zugelassen werden, wenn mit Sicherheit bekannt ist, um welchen Zug es sich handelt. Erforderlichenfalls müssen sich nä-

Bahnhöfe, Abzweigstellen

hernde Züge beim Einfahr-(Zwischen-, Deckungs-)signal anhalten werden.

- Schrankenwärter, Gefährdete Rotten**
- (7) Trotz der vorgesehenen Schutzmaßnahmen, versuchen Schrankenwärter die EK-Sicherungsanlagen rechtzeitig zu bedienen. Gefährdete Rotten beenden ihre Arbeit und verlassen den Gefahrenbereich; der örtlich Aufsichtsführende verbleibt beim Fernsprecher.

Aufhebung

 - (8) Nach Behebung der Störung hebt der Fahrdienstleiter des dem Anfangspunkt nächstliegenden Bahnhofes alle getroffenen Schutzmaßnahmen auf.

§ 96 Baugleis, zeitweise eingeleisiger Betrieb

- Begriff Baugleis**
- (1) Soll ein Streckengleis außer Betrieb genommen werden, erklärt die Direktion das Streckengleis als Baugleis und trifft die notwendigen Anordnungen mit einer Betra. Bei neu errichteten Streckengleisen ist bis zur Betriebsaufnahme sinngemäß vorzugehen.

Fahrten auf dem Baugleis

DB 601

 - (2) Bei Fahrten auf dem Baugleis müssen Verschiebleiter, Triebfahrzeugführer und Ki-Führer mit Betra bzw. einem Auszug beteiligt werden und über die Besonderheiten informiert sein. Näheres s. DB 601.

Zeitweise eingeleisiger Betrieb

 - (3) Auf zweigleisigen Strecken mit Richtungsbetrieb kann die Direktion den zeitweise eingeleisigen Betrieb anordnen; sie trifft die notwendigen Anordnungen mit einer Betra.
 - (4) Sicherungsanlagen werden ggf. nach den jeweils geltenden Richtlinien den Erfordernissen des eingeleisigen Betriebes angepasst. Bildfahrplan und Zugverzeichnisse müssen für den eingeleisigen Betrieb geändert werden.
 - (5) Die Betriebsabwicklung erfolgt wie auf eingeleisigen Strecken.
 - (6) Züge werden mit A-Befehl oder La verständigt.

Verständigung der Züge