

Der Betrieb

Informationsblatt der Betriebsdirektion 1 | 86



Die Reform der Betriebsvorschriften im entscheidenden Stadium

1. Einleitung

Die umfassende Reform der Betriebsvorschriften währt nun schon etwa 10 Jahre. In mehreren Etappen wurden wichtige Reformschritte bereits durchgeführt; der letzte bedeutende Reformschritt wurde im Jahr 1980 in Kraft gesetzt. Der Nachholbedarf kann mit dem kommenden Reformschritt als abgedeckt betrachtet werden.

Immer wieder muß auf die Grundgedanken der Reform der Betriebsvorschriften hingewiesen werden. Notwendigkeit der Reform, Ansatzpunkte und Grundgedanken sind im ÖBB-Journal, 8. Stück aus 1980, ausführlich dargestellt worden; diese Darstellung hat nichts an Aktualität eingebüßt. Die wichtigsten Ziele sollen noch einmal genannt werden.

Wir brauchen den qualifizierten, positiv motivierten Mitarbeiter!!!

Im Mittelpunkt der Überlegungen muß der Mitarbeiter stehen. Die Kenntnisse, die Erfahrungen des qualifizierten Mitarbeiters müssen voll eingesetzt werden können, die Vorschriften müssen für ihn jederzeit überschaubar bleiben.

Jeder Mitarbeiter muß das Ziel des Unternehmens und das Ziel seiner Dienstleistung kennen.

Es ist ganz bestimmt ausschlaggebend für die Qualität seiner Arbeitsleistung, wenn der Mitarbeiter das Ziel, das mit seiner Tätigkeit erreicht werden soll, kennt und nennen kann.

Die Zielvorgabe ist der bestimmende Kern einer Vorschrift. Alle übrigen Vorschriftenbestimmungen dürfen nur als Hilfe angesehen werden, dieses Ziel auch zu erreichen.

Daraus ergibt sich der Begriff der Rahmenvorschrift. Daraus ergibt sich aber auch, daß ganz bewußt darauf verzichtet wird, jeden Einzelfall zu regeln. Jeder einzelne Mitarbeiter muß – innerhalb des gesetzten Rahmens – die Möglichkeiten immer im Sinne der Zielvorgabe optimal nützen. Viel ist über die Rahmenvorschrift schon gesprochen worden, über die dafür notwendige Eigeninitiative, über das „Mitdenken“, über das Erfassen des Zieles. Vieles hat sich dabei schon gewandelt, vieles wird sich noch ändern, es ist ein fortlaufender Prozeß.

Dem einzelnen Mitarbeiter wird soviel Freiheit wie irgend vertretbar gelassen. Dort, wo primär die Betriebssicherheit betroffen ist, wird in der Vorschrift weiterhin eine präzise Regelung erforderlich sein.

Diese Art der Vorschriftenerstellung ermöglicht es, die Vorschriften überschaubarer zu gestalten.

Die Vorschriften müssen anwendergerecht sein, sie sollen Arbeitsanleitung und Hilfsmittel für den voll ausgebildeten, qualifizierten Mitarbeiter sein.

Auf Erklärungen, die neuen Mitarbeitern zum Erlernen des Stoffes dienen, mußte daher verzichtet werden. Die Bedeutung von Ausbildung und Schulung ist enorm gestiegen; diesem Umstand muß weiterhin Rechnung getragen werden. Nicht zuletzt soll die vorliegende Ausgabe des Informationsblattes „Der Betrieb“ diesem Zweck dienen.

Auf die kommende Entwicklung muß aber auch hingewiesen werden. Der Nachholbedarf ist gedeckt, aber von der Illusion, die nun vorliegenden Vorschriften werden wieder etwa 25 Jahre fast unverändert halten, müssen wir Abschied nehmen. Es ist kein leeres Wort, daß sich das Bild der Bahn geändert hat! Das Erscheinungsbild der Bahn hat sich geändert; der Stellenwert, den das Unternehmen in der Öffentlichkeit hat, ist größer geworden. Viel ist in diese Richtung bereits geschehen, viel muß noch geschehen! Da die Betriebsabwicklung dieser Entwicklung folgen muß, ist selbstverständlich.

Das Produkt, das bei der Betriebsabwicklung entsteht, muß verkaufbar sein, sonst ist es nicht zu brauchen! Die Grundsätze Qualität, Wirtschaftlichkeit und Schnelligkeit werden auch im Betriebsgeschehen weitere Änderungen erzwingen.

Auf die Beschleunigung des Tempos der technischen Entwicklung wurde mehrmals hingewiesen. Wollen wir die Möglichkeiten, die die technische Entwicklung in immer kürzeren Abständen bietet, nützen, müssen wir den Betriebsablauf und damit die Betriebsvorschriften in immer schnellerer Folge anpassen. Das, was wir mit dem Schlagwort der neuen Bahn meinen, ist eine Herausforderung an jeden einzelnen Mitarbeiter, aber es ist faszinierend, dabei mitwirken zu können!

Soweit zur Erinnerung die grundsätzlichen Erwägungen, die zur Reform der Betriebsvorschriften geführt haben. Was aber wird nun wirklich geändert?

2. Was wird geändert?

Der Termin der Inkraftsetzung ist der 28. 09. 1986, also der Beginn des Winterabschnittes im Fahrplanjahr 1986/87.

2.1 In Kraft treten

- + DV V 2; 3. Änderung.
Die 1980 erstellte Signalvorschrift erfordert bloß Anpassungen
- + DV V 3; Neuauflage
- + ZSB; Neuauflage
Die Betriebsvorschrift und die Zusatzbestimmungen zur Signal- und Betriebsvorschrift werden völlig neu gestaltet, wobei die 1980 geänderten Bestimmungen im wesentlichen unverändert bleiben
- + DV V 4; Fernsteuerbetrieb
- + DV V 5; Zugleitbetrieb
- + DV V 7; Betrieb auf Schmalspurbahnen
Diese drei Vorschriften sind als **Zusatzvorschriften** zur DV V 2 und DV V 3 erstellt. Sie sind für sich allein nicht verwendbar. Grundsätzlich gelten die DV V 2 und V 3 auch beim Fernsteuerbetrieb, beim Zugleitbetrieb und auf Schmalspurbahnen. Sind Abweichungen oder zusätzliche Bestimmungen erforderlich, dann sind diese Bestimmungen in der Zusatzvorschrift genannt.
Der Aufbau der Zusatzvorschriften folgt dem der Grundvorschrift. Anstelle der sonst verwendeten Randhinweise wird die Bestimmung der Grundvorschrift, zu der Abweichendes oder Ergänzendes verfügt ist, mit § und Absatz genannt [z. B. § 39 (13)]. Allein daraus, daß ein und Absatz im Randhinweis der Zusatzvorschrift nicht genannt ist („Löcher in den Randhinweisen“), kann man erkennen, daß die Grundvorschrift vollinhaltig gilt! Die Zusatzvorschriften sind nicht gebunden und werden mit V 3-Lochung aufgelegt. Mitarbeiter, die damit betraut sind, legen sie in die V 3-Mappe nach den ZSB ein.
- + DB 600; Neuauflage
Sämtliche Bahnhofdienstordnungen werden in geänderter Form neu aufgelegt.
- + DB 610; Datenerfassung und -verarbeitung
Dieser neue Dienstbehelf löst die Richtlinien zur Führung des Fahrtberichtes und der Internationalen Wagenliste sowie die GIS-Dienstanleitung ab.

In einigen Vorschriften werden Anpassungen geringen Umfanges notwendig, so z. B. in der DV S 50, den DB 602, 639 sowie im Allgemeinen Anhang zur Signal- und Betriebsvorschrift und in der Streckenliste.

2.2 Außer Kraft gesetzt werden

- + DV V 3; Betriebsvorschrift Ausgabe 1980
- + DV V 5; Zugleitbetrieb Ausgabe 1983
- + DV V 7; Rollfahrzeugbetrieb auf Schmalspurbahnen Ausgabe 1969
- + DV V 28; Dienst in Geschäftsführerbahnhöfen Ausgabe 1962
- + ZSB; Zusatzbestimmungen zur Signal- und Betriebsvorschrift Ausgabe 1980
- + DB 600; Bahnhofdienstordnung Ausgabe 1962
- + Richtlinien zur Führung des Fahrtberichtes und der Internationalen Wagenliste, Ausgabe 1980
- + DA zur Führung von Güter- und Dienstzügen ohne Zugbegleitmannschaft.

Gleichzeitig werden alle zu den außer Kraft gesetzten Vorschriften erlassenen Verfügungen, Dienstweisungen und Erläuterungen außer Kraft gesetzt. Dies gilt grundsätzlich auch für Ausnahmegenehmigungen, sofern die weitere Gültigkeit nicht ausdrücklich im Einführungserlaß bestätigt wird. Die Sammlung der Auslegungen und Erläuterungen zu Betriebsvorschriften wird ebenfalls außer Kraft gesetzt; doch wird bei Bedarf eine neuerliche Sammlung begonnen werden.

3. Änderung der DV V 2

§ 5 (5)

- Die Unterteilung langer Einfahrwege mit Schutzsignalen ist nichts Neues. Seit der Einführung des Verzeichnisses örtlich zulässiger Geschwindigkeiten (VzG) gibt es zwei Möglichkeiten der Signalisierung:

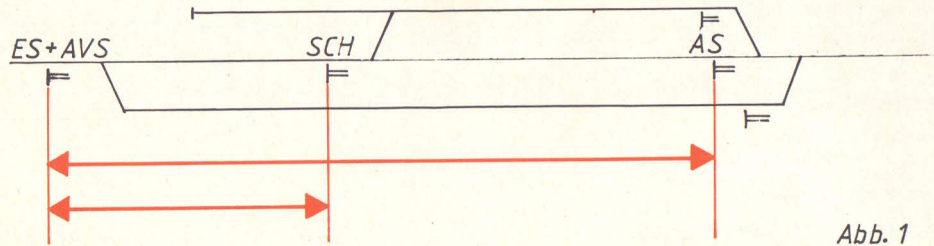


Abb. 1

- + Die gesamte Entfernung Ausfahrsvorsignal–Ausfahrtsignal wird als Bremsweglänge in das VzG aufgenommen. Das bringt niedrige Bremswertstel; aber eine niedrige Einfahrgeschwindigkeit ($V_{max} = 20, 30$ oder 40 km/h) am Einfahrtsignal, wenn auf das haltzeigende Schutzsignal eingefahren wird.
- + Als Bremsweglänge wird nur die Entfernung Ausfahrsvorsignal–Schutzsignal in das VzG aufgenommen. Das ermöglicht auch bei haltzeitigem Schutzsignal mit der örtlich zulässigen Geschwindigkeit einzufahren (das Einfahrtsignal zeigt –FREI–); erhöht aber durch die kurze Bremsweglänge die erforderlichen Bremswertstel.
- Wird die Durchfahrt eingestellt, erscheint am Einfahrtsignal der Geschwindigkeitsvoranzeiger, der die Herabsetzung der Geschwindigkeit im Weichenbereich angekündigt:

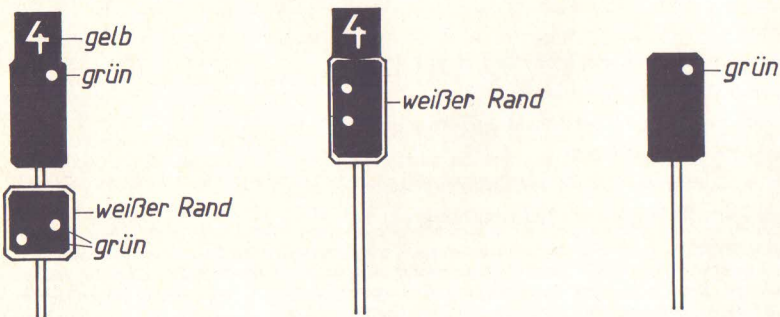
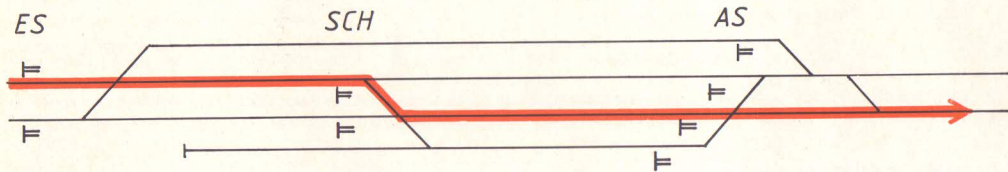


Abb. 2

- Wird vorerst nur eine Einfahrt bis zum Schutzsignal gestellt, leuchtet am Einfahrtsignal der Geschwindigkeitsvoranzeiger nicht auf, da die Weiterfahrt mit oder ohne Geschwindigkeitsbeschränkung möglich wäre. Die Vorsichtsstellung des Ausfahrsvorsignals kündigt die Haltstellung des Schutzsignales an. Wird nun das Schutzsignal mit dem Geschwindigkeitsanzeiger Kennziffer 4 in die Freistellung gebracht, so war die Vorankündigung durch die Vorsichtsstellung des Vorsignals gegeben.

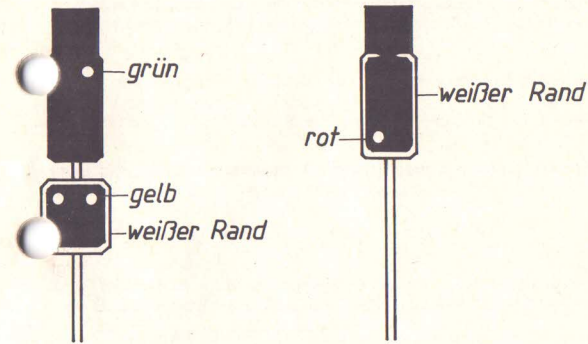
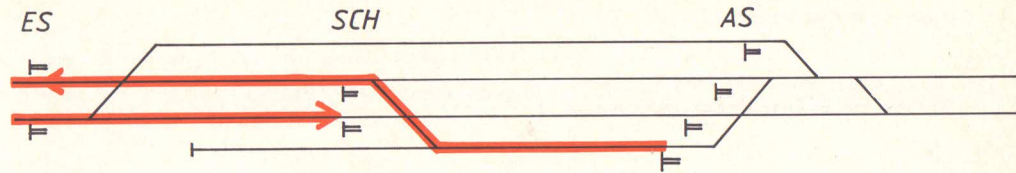


Abb. 3

Die weiße Umrandung des betreffenden Vorsignals soll den Triebfahrzeugführer auf die Möglichkeit, beim Schutzsignal anhalten zu müssen (oder dort einen Geschwindigkeitsanzeiger anzutreffen), aufmerksam machen. Selbstverständlich gilt dies nicht, wenn das Vorsignal einen Freibegriff zeigt!

§§ 30, 31

- Das Kleinwagensignal wurde ersatzlos gestrichen. Für Nebenfahrten (sie ersetzen Sperrfahrten und Kleinwagenfahrten) gelten die Zugsignale.

Die Vollständigkeit einer Nebenfahrt kann am Schlußsignal festgestellt werden!

§ 37 (11)

- Der letzte Satz wurde gestrichen, um die Aussagen über den Haltepunkt in der DV V 2 und V 3 anzugleichen.

4. Bemerkungen zur DV V 3

4.1. Allgemeines

- Der allgemeine Aufbau der Vorschrift wurde geändert:
 - + Alle Bestimmungen, die für mehrere Abschnitte der DV V 3 gelten, sind im Abschnitt I zusammengefaßt. Dies gilt auch für Begriffserklärungen!
 - + Im Abschnitt V verbleiben nur mehr jene Bestimmungen, die für Zugmannschaften gelten. Doppelaufnahmen werden nicht mehr gemacht.
 - + Nebenfahrten ersetzen Sperrfahrten und Kleinwagenfahrten; sie werden ausschließlich im Abschnitt VI behandelt.
 - + Im Abschnitt VIII werden Sonderbestimmungen in jeweils einem § zusammengefaßt. Die dort festgelegten Bestimmungen werden in den anderen Abschnitten der DV V 3 gar nicht mehr erwähnt. Es erscheint günstiger, wenn in Fällen, die nicht häufig auftreten (z. B. völlig gestörte Verständigung, Dienst im Geschäftsführerbahnhof), die nunmehr zu beachtenden Sonderbestimmungen in einem einzigen § aufgefunden werden können.
 - + Bestimmungen für ferngesteuerte Betriebsstellen sowie Bestimmungen für Schmalspurbahnen sind nicht aufgenommen, da sie ja in der entsprechenden Zusatzvorschrift zu finden sind.
 - + In Schrägschrift gedruckte Bestimmungen haben eine andere Bedeutung als in der derzeit gültigen DV V 3. Für Selbstblock und Gleisbildstellwerke mußten in manchen Fällen ergänzende oder abweichende Bestimmungen festgelegt werden. Da die bisherige Bedeutung der Schrägschrift nicht mehr erforderlich war, konnte diese Schriftart für die neuen Bestimmungen für Selbstblock und Gleisbildstellwerk verwendet werden.

4.2 Bemerkungen zum Abschnitt I

§ 1 (4)

- Zum ersten Mal sind die grundsätzlichen Ziele der Rahmenvorschrift genannt. Es stellt dies die grundsätzliche Zielvorgabe für alle Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes dar!

§ 2 (1), (2)

- Der Begriff „Strecke“ wurde bisher zweifach verwendet. Nunmehr wird dieser Begriff nur für die Gesamtheit einer Strecke im Sinne der Tafel A 1 verwendet (z. B. Strecke W 5, Wien Südbahnhof – Mürzzuschlag) und schließt alle Bahnanlagen – also auch Bahnhöfe – mit ein. Für die Bezeichnung als Gegensatz zum Begriff Bahnhof gibt es den neuen Begriff „Freie Strecke“.
- Auf den Ausdruck „Zwischenbahnhöfe“ wurde verzichtet.
- Fixiert wurde die zwingende Besetzung eines Bahnhofes mit einem Fahrdienstleiter oder mit einem Geschäftsführer. Ausgenommen sind nur die festgelegten Zeiten einer Dienstruhe (bisher zeitweise Sperre). Wie schon bisher gilt ein ferngesteuerter (ferngestellter) Bahnhof als mit dem Fahrdienstleiter besetzt, der die Sicherungsanlage dieses Bahnhofes überwacht und bedient; dies gilt auch für Abzweigstellen (s DV V 4).
- Der Begriff der Abzweigstelle wird nur mehr verwendet, wenn vom Streckengleis ein anderes **Streckengleis** abzweigt. In anderen Fällen wird der Begriff „Anschlußstelle“ verwendet.

Anschlußstellen sind

- + Ladestellen oder
- + Anschlußbahnen.

Der neue Begriff der „Ausweichanschlußstelle“, der in allen betrieblichen Unterlagen verwendet wird, weist auf die Möglichkeit der Freigabe des Blockabschnittes für andere Fahrten hin, während sich die Zug- oder Nebenfahrt in der Anschlußstelle befindet.

- Überleitstellen sind keine Bahnhöfe! Sie ermöglichen allerdings den Wechsel des Streckengleises auf Strecken mit Gleiswechselbetrieb. Es gibt verschiedene Grundformen:

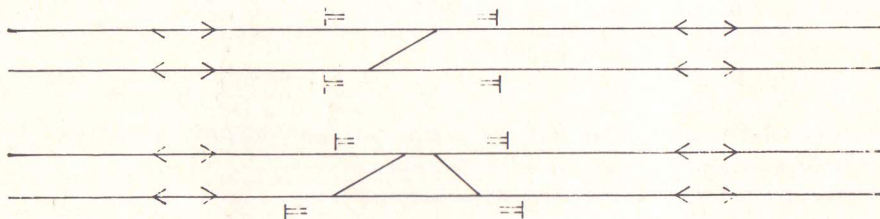


Abb. 4

Während eines Bauzustandes kann der Gleiswechselbetrieb bis zu einer zukünftigen Überleitstelle bestehen. In diesem Fall wird die Betriebsstelle als Abzweigstelle behandelt.

- Betriebsstellen können nunmehr mehrere Funktionen gleichzeitig haben. Von Block- und Schrankenposten sowie Haltestellen war das bisher schon bekannt. Künftig gilt das auch bei Bahnhöfen. Das System der Fahrplanbezugspunkte findet damit seine Deckung. Dabei werden in größeren Bahnhöfen Gruppen von Zwischensignalen zu „Betriebsstellen innerhalb des Bahnhofes“ zusammengefaßt. Dies ermöglicht eine Besserung der Orientierung und erlaubt alle im Bahnhof möglichen Umwegfahrten ohne besondere Verständigung der Zugmannschaft.

§ 2 (6)

- Sämtliche betriebliche Bestimmungen über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen sind in der ZSB 4 zusammengefaßt.

§ 2 (7), (8)

- Regelfahrzeuge können an der 12-stelligen Fahrzeugnummer erkannt werden (s ZSB 5). Kleinwagen tragen eine der in der ZSB 6 angegebenen Anschriften. Grundsätzlich dürfen Fahrzeuge mit anderen Bezeichnungen nicht verwendet werden. Fremde Triebfahrzeuge, die in der Tafel A 5 aufgenommen sind, sind nach den dort angegebenen Bedingungen zum Verkehr zugelassen. In Sonderfällen wird die Verkehrszulässigkeit von der GD schriftlich oder fernschriftlich bekanntgegeben.

§ 2 (12)

- Die Bezeichnung der Zuggattungen (auf Zugarten wurde verzichtet) bestimmt nicht mehr den Rang der Züge. Näheres zur Rangordnung der Züge ist in den Bemerkungen zu § 41 enthalten.

§ 2 (14)

- Fernmündliche Verständigung schließt nunmehr **generell** die Verständigung über Funk mit ein.
- Die Verwendung von Lautsprecheranlagen für Meldungen und Aufträge, für die ein Wortlaut vorgeschrieben ist, sowie für die Bekanntgabe der Stellung von Signalen ist untersagt. Der Empfänger hat ja keine Möglichkeit der Wiederholung; Mißverständnisse können daher auch nicht ausgeschlossen werden.

§ 3 (2)

- Auf ortsfesten Dienstposten geht die Verwendbarkeit verloren, wenn der Mitarbeiter dort 3 Monate lang nicht Dienst versehen hat. Nach dieser Zeit ist grundsätzlich wieder eine örtliche Einschulung erforderlich. Bei einfachen Verhältnissen wird es aber genügen, die weitere Verwendbarkeit festzustellen, wenn nicht bauliche Änderungen, Fahrplanwechsel und Ähnliches eine neuerliche örtliche Einschulung erforderlich machen.

§ 3 (3)

- Die Begriffe Strecken- und Ortskenntnis wurden streng getrennt
 - + **Streckenkenntnis** ist für Zugfahrten und die damit zusammenhängenden Verschubfahrten (Bespannen und Abspannen) erforderlich. Es muß also davon ausgegangen werden, daß Zugmannschaften, die bloß Streckenkenntnis haben, Verschubarbeiten nicht ohne weiteres durchführen können [s § 11 (7)].
 - + **Ortskenntnis** ist für Verschubfahrten erforderlich.

§ 3 (6), (7)

- Es bedarf keiner besonderen Erwähnung, daß Alkohol und Suchtgifte selbst in kleinsten Mengen im ausführenden Betriebsdienst strikte verboten sind.
- Kann sich ein Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes an diese selbstverständliche Regel nicht halten, müssen zu seinem Schutz und zum Schutz der ihm anvertrauten Menschen und Werte die festgelegten Sanktionen ergriffen werden. Das Aussprechen der Sanktionen bedarf keines Verfahrens. Die Bestimmungen der Disziplinarordnung bleiben unberührt.

§ 3 (11)

- Vorgedruckte Dienstübergabebücher, wie sie in manchen Bereichen verwendet werden, sind nun allgemein zulässig.

§ 4 (3)

- Die Anschrift „A“ am Stellgewicht der Weichen verliert ihre Gültigkeit.

§ 4 (6)

- Die Weichenbesichtigung ist nur mehr einmal wöchentlich erforderlich.
- Die Weichenkontrolle entfällt.

4.3 Bemerkungen zum Abschnitt II

§ 10 (2)

- Im Begriff „Verschubweg“ sind die für den Verschub gültigen Signale **nicht mehr enthalten**. Der Verschubweg umfaßt nur mehr die befahrenen Gleisabschnitte und Weichen. Die Begriffsänderung war notwendig, um die Teilung der Verantwortung zwischen Verschubleiter, Triebfahrzeugführer und Spitzenverschieber neu regeln zu können [s Bemerkungen zu § 11 (10)].

§ 10 (6)

- Die Bestimmungen über die Geschwindigkeit beim Verschub und die über das Fahren auf Sicht wurden nicht geändert. Dennoch soll nochmals darauf verwiesen werden, daß – falls nicht Ausnahmegenehmigungen vorliegen – das Fahren auf Sicht keinerlei Einschränkungen kennt. **Entscheidend ist, daß beim Verschub nicht mit freien Gleisen gerechnet werden darf**, gleichgültig, wie die Begleitumstände liegen! Auf die Besonderheiten der Abwicklung des Verschubes bei Entfall der Handverschubsignale gemäß DV V 15, § 4, darf nicht vergessen werden. Wird das Ziel – bezogen auf die Spitze des Verschubteiles – angegeben, muß die Fahrt bis zum Ziel zulässig sein; d. h. Weichen müssen richtig stehen, die Signale die Fahrt erlauben, das Gleis muß bis zum Ziel frei sein.

§ 10 (7), (8)

- Der Begriff „gefährdender Verschub“ wurde präziser gefaßt. Grundsätzlich wird nicht mehr vom gefährdenden Verschub gesprochen, wenn die Zugfahrt gegen ihn durch Flankenschutzeinrichtungen gesichert ist:

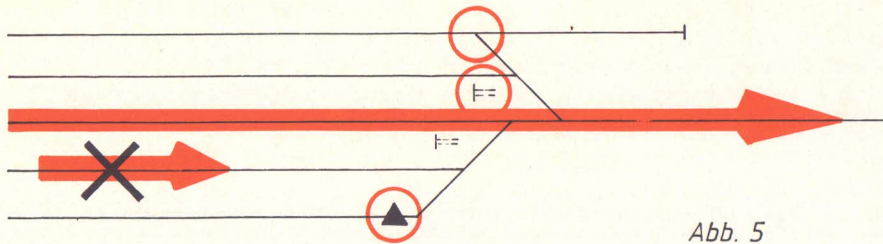


Abb. 5

In der Bf-Do kann allerdings trotz vorhandenen Flankenschutzes ein Verschiebung als gefährdender Verschiebung eingestuft sein (z. B. Verschiebung- oder Schutzsignal als Flankenschutz bei Abstoß- oder Abrollbetrieb, extreme Neigung).

- Bei der Anordnung zur Einstellung des gefährdenden Verschiebung ist es besonders wichtig, alle Bereiche zu erfassen, aus denen ein gefährdender Verschiebung kommen kann!

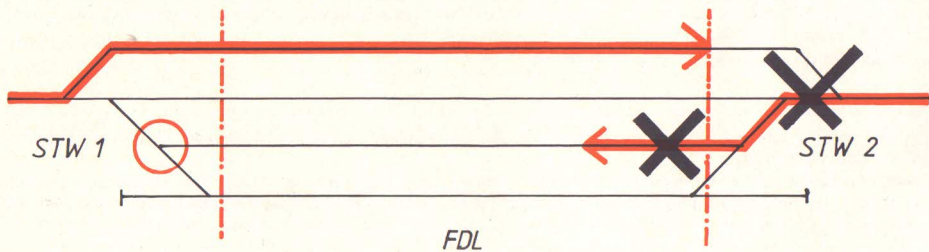


Abb. 6

Im gezeigten Beispiel erfolgt die Anordnung zur Einstellung des gefährdenden Verschiebung an Stw 1 mit der Anordnung zur Fahrstraßenprüfung. Aus dem Bereich des Stw 2 – das an der Fahrstraßenprüfung nicht beteiligt ist – kann aber ein gefährdender Verschiebung kommen! (Die offene Flanke ist durch den Kreis dargestellt).

Für die rechtzeitige Anordnung, den gefährdenden Verschiebung einzustellen, ist der Fahrdienstleiter verantwortlich!

§ 10 (10)

- Der Begriff „Leute“ entfällt.
- Wird von „Personen“ gesprochen, sind Mitarbeiter, Reisende und Bahnfremde gemeint.

§ 11 (1), (2)

- Die Aufgaben der Verschiebungsaufsicht wurden erweitert. Auswirkungen hat die Neuregelung nur in größeren Bahnhöfen, in denen die Verschiebungsaufsicht einem Aufsichtsverschiebemeister übertragen ist.

Die Verschiebungsaufsicht

- + regelt den **gesamten** Verschiebungsdienst in eigener Verantwortung (soweit nicht Aufträge des Fahrdienstleiters vorliegen); das schließt Triebfahrzeugfahrten, Nebenfahrten im Bahnhof und Kuppeln mit ein,
- + ordnet die Verschiebungsfahrten an,
- + bestimmt ihre Reihenfolge und ihre Einordnung in den Zugverkehr,
- + bestimmt die zeitliche und räumliche Ausdehnung,
- + grenzt die Bereiche und Aufgaben mehrerer Verschiebungsteile ab,
- + verständigt die Verschiebuleiter über örtliche Besonderheiten und Abweichungen im Schaltzustand der Fahrleitung,
- + überwacht die Durchführung des Verschiebung.

§ 11 (4), (5), (6)

- Das Übertragen der Verschiebungleitung an einen als **Verschiebuleiter geprüften Mitarbeiter** ist jederzeit möglich, wenn der ständige Verschiebuleiter hierfür eine ausreichende Begründung hat.

- Das Übertragen der Verschiebungleitung an einen **nicht als Verschiebuleiter geprüften Mitarbeiter** darf nur für **einfache** Verschiebungsbewegungen erfolgen. Die Fälle, in denen dies zulässig ist, sind nicht umfassend, sondern nur als Beispiele aufgezählt:
 - + Triebfahrzeugfahrten
 - + **Einfacher** Verschiebung mit höchstens 12 Achsen **unbesetzter** Wagen, usw.
- Wer die Funktion des Verschiebuleiters ausübt, muß dem Triebfahrzeugführer mitgeteilt werden.

§ 11 (7)

- Müssen ausnahmsweise Mitarbeiter ohne Ortskenntnis einen Verschiebung durchführen, müssen sie von der **Verschiebungsaufsicht** über alle, den durchzuführenden Verschiebung betreffenden Besonderheiten, verständigt werden.

§ 11 (9)

- Der Ausdruck „alleinverkehrende Triebfahrzeuge“ wird nicht mehr verwendet, da die Mitnahme von anderen Fahrzeugen unter bestimmten Bedingungen zulässig ist [s § 13 (9)].

§ 11 (10), (11), (12)

- Die Aufgaben des Verschiebuleiters, die nach den derzeitigen Bestimmungen bei langen Verschiebungsteilen kaum zu erfüllen sind, wurden reduziert.

Der Verschiebuleiter

- o muß die Signale beachten (Haupt-, Schutz-, Verschiebung-, Sperr- und Wartesignale, Verschiebunghalttafel),
- o muß auf die richtige Stellung der **ersten** Weiche achten (dies entfällt bei Verschiebungstraßen),
- o dann leitet er den Verschiebung ein.

Der an der Spitze fahrende Mitarbeiter (Triebfahrzeugführer oder Spitzenverschieber) muß ebenfalls die Signale beachten,

- o beachtet die richtige Weichenstellung,
 - o achtet auf Hindernisse im Verschiebungsweg
- und ist hierfür allein verantwortlich!**

§ 12 (2)

- Die Grenzen für den Verschiebung Richtung freie Strecke wurden geändert:

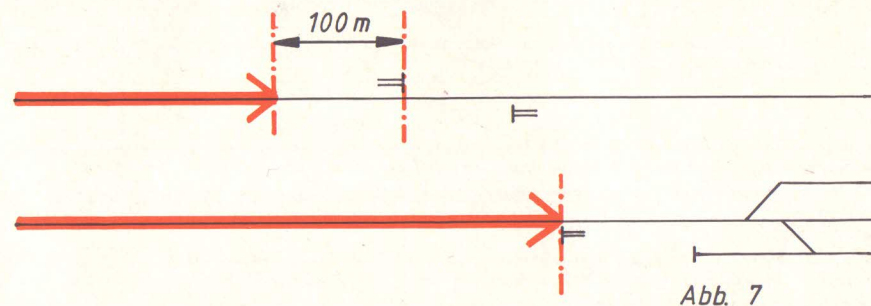


Abb. 7

- Die bisher gültige Bestimmung, die den Verschiebung über die Grenzmarke der Einfahrweiche in Bahnhöfen mit Trapeztafel bis 10 Minuten vor Anknunft des nächsten Zuges gestattet, wurde aufgelassen. Diese Bestimmung hat die Fahrt eines Zuges in einem besetzten Blockabschnitt gestattet.

§ 12 (4)

- Völlig neu ist die Möglichkeit, über die Verschiebunghalttafel hinaus verschieben zu dürfen, wenn sich bereits eine Zug- oder Nebenfahrt nähert. Voraussetzung für die Zulässigkeit ist, daß beide Fahrten voneinander verständigt sind.

Diese Möglichkeit darf ohne Einschränkung genutzt werden, z. B. auch für die Fahrt einer Hilfslokomotive zu einem beim Einfahrsignal liegendegebliebenen Zug!

- Sinngemäß gilt dies auch in Bahnhöfen mit Trapeztafeln.

§ 12 (5)

- Der Verschieber ist verpflichtet, die ihm erteilte Zustimmung zurückzugeben, sobald er wieder hinter die Verschiebhalttafel (Grenzmarke der Einfahrweiche) zurückgekehrt ist.

Er übernimmt damit die Verantwortung, daß keine Fahrzeuge auf der freien Strecke zurückbleiben!

§ 13 (1)

- Englischer Verschieb ist ausnahmslos verboten.

§ 13 (2)

- Die für den Entrollschutz verlangte doppelte Sicherung kann mit Handbremsen **oder** mit Hemmschuhen durchgeführt werden.

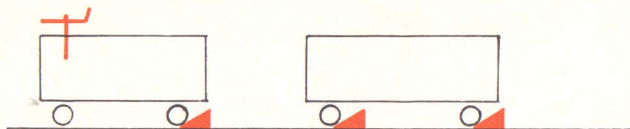


Abb. 8

§ 13 (3)

- Die von den Fahrzeugen herrührenden Abstoß- und Abrollverbote sind in einem Anhang zusammengefaßt, der als Faltkarton aufgelegt ist.
- In diesem Anhang sind mehrere Stufen der Einschränkungen festgelegt; welche Stufe gilt, bestimmt die Bf-Do und StL.

§ 13 (4)

- Der Anprallschutz ist künftig auch für Züge während der Bremsprobe erforderlich!
- In Verschiebbereichen muß **auf jeden Fall** ein Anprallschutz angebracht sein, doch genügt hierfür das Einzelsperren der Zugangsweichen in abweisender Stellung oder das Auflegen von zwei Hemmschuhen 10 Meter vor den zu schützenden Fahrzeugen.

§ 13 (9)

- Es ist zulässig, das **Vorziehen** ganzer Züge nach den Bestimmungen für Fahrten unbegleiteter Triebfahrzeuge durchzuführen.

Zum Beispiel darf der Fahrdienstleiter einen Zug zum Vorziehen bis zum Ausfahrtsignal durch mündlichen Auftrag veranlassen; auch über Zugfunk C ist ein solcher Auftrag zulässig!

§ 14 (1), (2)

- Die Aufzählung vorhandener Kupplungen entfällt. Die Kenntnis der Einrichtungen wird besser im Laufe der Ausbildung – möglichst an den Fahrzeugen selbst – als aus der Vorschrift erworben.
- Für die Reihenfolge beim Kuppeln wird nur mehr bestimmt, daß die Schraubenkupplung als erste verbunden und als letzte gelöst werden muß. Die Reihenfolge bei den übrigen Kupplungen ist gleichgültig; meistens ergibt sich die Reihenfolge aus der Arbeitsweise selbst.
- Beim Verschieb brauchen nur die Kupplungen verbunden sein, die zum Verschieb benötigt werden. Die übrigen Kupplungen müssen in ihren Haltungen versorgt sein, Schraubenkupplungen dürfen jedoch herabhängen.
- Bei der Zugbildung müssen **alle** Kupplungen verbunden werden, nicht benützte Kupplungen müssen in ihren Haltungen verwahrt sein. Der Triebfahrzeugführer darf verlangen, daß bestimmte Kupplungen nicht gekuppelt werden.

§ 14 (4)

- Die bisher gültige Bestimmung, daß beim Kuppeln des Triebfahrzeuges die Kupplung des Wagens zu verwenden ist, wurde gestrichen.

§ 14 (7)

- Für das Kuppeln ist nunmehr in jedem Fall vorgesorgt.

§ 15 (1)

- **Die Verwendung der Luftbremse beim Verschieb ist zwingend vorgeschrieben!** Ausnahmen müssen mit der Verschiebfahrt selbst begründet sein (z.B. Heranfahen zum Abstoßen).

§ 15 (2)

- Die zu bedienenden Bremsen werden von der Anzahl der **Wagenachsen** berechnet.

	normale Bremsung	schwache Bremsung
bis 10‰	1/5	1/10
über 10‰	2/5	2/5

Daraus ergibt sich, wie viele Achsen gebremst sein müssen. Zu ihrer Deckung sind die Lokachsen bereits vorhanden! Nur die darüber hinaus gehende Zahl muß von gebremsten Wagenachsen aufgebracht werden.

Zwei Beispiele:

(Neigungen nicht höher als 10‰)

1) 2060 10 2-achsige Wagen

- + benötigt werden $20 : 5 = 4$ gebremste Achsen
- + 2 Lokachsen sind vorhanden, 1 Wagen muß gebremst werden
- + bei schwacher Bremsung genügt die Triebfahrzeugbremse allein

2) 1064 20 4-achsige Wagen

- + benötigt werden $80 : 5 = 16$ gebremste Achsen
- + 6 Lokachsen sind vorhanden, 3 Wagen müssen gebremst werden
- + bei schwacher Bremsung genügt es bloß einen Wagen zu bremsen.

oder umgekehrt

Triebfahrzeug der Reihe 2067, Neigung nicht über 10‰

- + ungebremst 15 Achsen
- + mit 1 gebremsten 2-ax Wg 25 Achsen
- + mit 1 gebremsten 4-ax Wg 35 Achsen

bei schwacher Bremsung jeweils die doppelte Anzahl Achsen!

- Kann nur die schwache Bremsung aufgebracht werden, muß der Triebfahrzeugführer verständigt werden.

Der Triebfahrzeugführer wird entsprechend langsam und vorsichtig fahren. Die Verschiebabwicklung wird mehr Zeit erfordern.

§ 16 (2), (3), (4)

- Künftig darf zum Sichern einer Wagengruppe die Luftbremse verwendet werden
 - + wenn mindestens 5 Wagen in der Gruppe gebremst sind
 - + höchstens auf die Dauer einer Stunde.
- Das Sichern wurde wesentlich vereinfacht. Das Ausmaß der Sicherungsmittel hängt von der – geschätzten – Länge der Wagengruppe ab.

Beispiele für eine Wagengruppe von ca 300 m Länge:

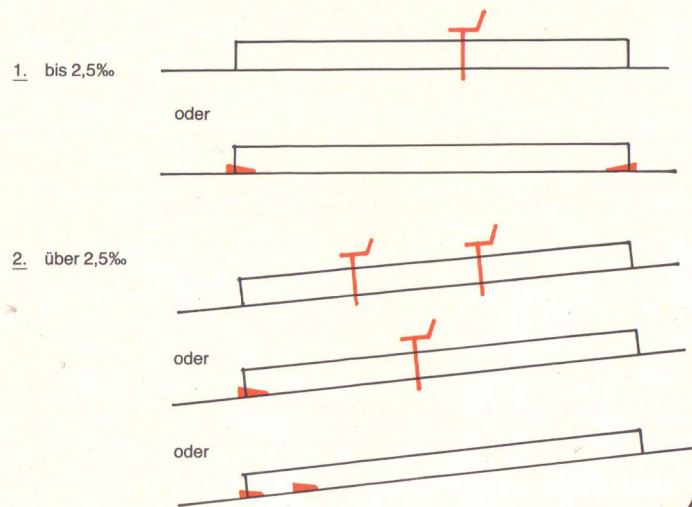


Abb. 9

- Neigungen über 5‰ sind die Bestimmungen in der Bf-Do zu beachten.

4.4 Bemerkungen zum Abschnitt III

§ 24 (4)

- Beim Nachschiebedienst sind in den letzten Jahren auf der Arlberg-, Tauern- und Brennerstrecke Versuchsbetriebe gelaufen. Aus den Versuchsbetrieben haben sich neue Erkenntnisse ergeben:
 - + Für das Anfahren in der Steigung ist es günstiger, den Zug nicht gestreckt zu halten. Das Anfahren ist daher leichter, wenn auch bei zwei Triebfahrzeugen das zweite Triebfahrzeug als Nachschiebetriebfahrzeug gereiht ist.
 - + Bleibt das Nachschiebetriebfahrzeug bei der Talfahrt am Zug, kann es die elektrische Bremse voll aufsteuern. Der Zug läuft nicht auf die Zuglokomotive auf; für das Halten der Geschwindigkeit genügt die elektrische Bremse der Triebfahrzeuge fast allein. Die Bremsklötze und Brems Scheiben der Wagen bleiben kalt. Das vermindert den Verschleiß und vermeidet weitgehend die Entstehung von Gras- und Buschbränden.
- Daraus ergeben sich die geänderten Bestimmungen über die Verwendung der Triebfahrzeuge beim Zug.

§ 26 (5), (8)

- Die bereits derzeit bestehenden Dienstanweisungen wurden eingearbeitet.
- Die Einschränkungen wegen der thermischen Belastbarkeit der Bremsen brauchen nicht mehr eingehalten werden, wenn sich an der Zugspitze und am Zugschluß Triebfahrzeuge mit tauglicher elektrischer Bremse befinden.

§ 26 (13)

- Die Änderung der Bestimmungen war notwendig, um dem Triebfahrzeugführer die Beurteilung, ob er weiterfahren darf, zu erleichtern.
- Die Geschwindigkeit wurde einheitlich auf 20 km/h festgelegt.

4.5 Bemerkungen zum Abschnitt IV

§ 35 (5)

- Das Hinweisschild „Arbeiterrotte“ entfällt; dafür wurde ein neues Hinweisschild „Gefährdete Rotte“ eingeführt.

§ 36 (3)

- Befehle aller Art darf nunmehr auch der Blockwärter ausfertigen.

§ 36 (9)

- Um folgenschwere Mißverständnisse zu vermeiden, wird festgestellt, daß Befehlsvorschriften auf zweigleisigen Strecken grundsätzlich auf beiden Streckengleisen gelten. Differenzieren ist nur bei Gleiswechselbetrieb gestattet.
- Befehle sind immer **zugbezogen** zu erstellen:

Dazu zwei Beispiele:

- + „Im Bahnhof v/max 40 km/h. Signalabhängigkeit aufgehoben.“
nicht:
„Im Bahnhof auf GI 3 v/max 40 km/h. Signalabhängigkeit aufgehoben.“
- + „Ausfahrtsignal des Bf untauglich. Auf Signal Vorbeifahrt erlaubt achten, bei Fehlen anhalten.“
nicht:
„Ausfahrtsignal H 3 des Bf untauglich. Auf Signal Vorbeifahrt erlaubt achten, bei Fehlen anhalten.“

§ 36 (15)

- Schriftliche Aufträge dürfen nunmehr auch fernmündlich beim Signalfernsprecher widerrufen werden.

§ 37 (3), (5)

- Die zulässige Anzahl der Vor- und Nachzüge wurde für alle Strecken vereinheitlicht.
- Für Sonderzüge **ohne** Fahrplananordnung wurde ein neues Verfahren entwickelt.
 - + In den in Betracht kommenden Bahnhöfen liegen „halbfertige“ Fahrplananordnungen auf. Sie enthalten die Angaben der Spalten 1–3 des Buchfahrplanes (den sogenannten Grundspaltenblock), nicht aber die Verkehrszeiten.
 - + Der Fahrdienstleiter wählt eine geeignete Dispo-Liste und kann nun die Verkehrszeiten in den Musterfahrplan eintragen.
 - + Der fertige Fahrplan wird dem Triebfahrzeugführer übergeben und mit A-Befehl vorgeschrieben.
 - + Bei der Einleitung genügt es, Abfahrtszeit und Dispoliste bekanntzugeben.
 - + Die Fahrdienstleiter können anhand ihrer Dispo-Liste die Verkehrszeiten selbst errechnen.
- Bei allen Wortlauten wurde auf die Nennung der Namen verzichtet.

§ 37 (6)

- Bei der Zugankündigung von Sonderzügen ist **zusätzlich** anzugeben:
 - + Die Fahrplangeschwindigkeit (aus der Dispo-Liste)
 - + Die kürzeste Annäherungszeit zur jeweiligen EK (aus einer Tabelle in der Bf-Do).

§ 37 (8)

- Züge die längere Zeit täglich einzuleiten und abzusagen sind, dürfen an der Merktafel in einer eigenen Spalte angeschrieben sein.

Die tägliche Einleitung bzw Absage sowie die tägliche Zugankündigung dürfen keinesfalls entfallen.

§ 37 (11)

- **Die Zuganzeige ist immer einzutragen!** Jeder Fahrdienstleiter muß die Daten der Zuganzeigen entweder wissen oder nachlesen können. Ob man Daten wie Zuglänge, Gewicht, Anzahl der Triebfahrzeuge braucht, kann man im Vorhinein nicht wissen. Benötigt man die Angaben unerwartet und muß erst mühsam nachfragen, geht kostbare Zeit verloren. Das Nachfragen einer Zuganzeige, wenn der Zug den eigenen Bahnhof schon erreicht hat, ist natürlich auch sinnlos.

Entscheidend ist, daß der Fahrdienstleiter rechtzeitig über den Zug Bescheid weiß!

