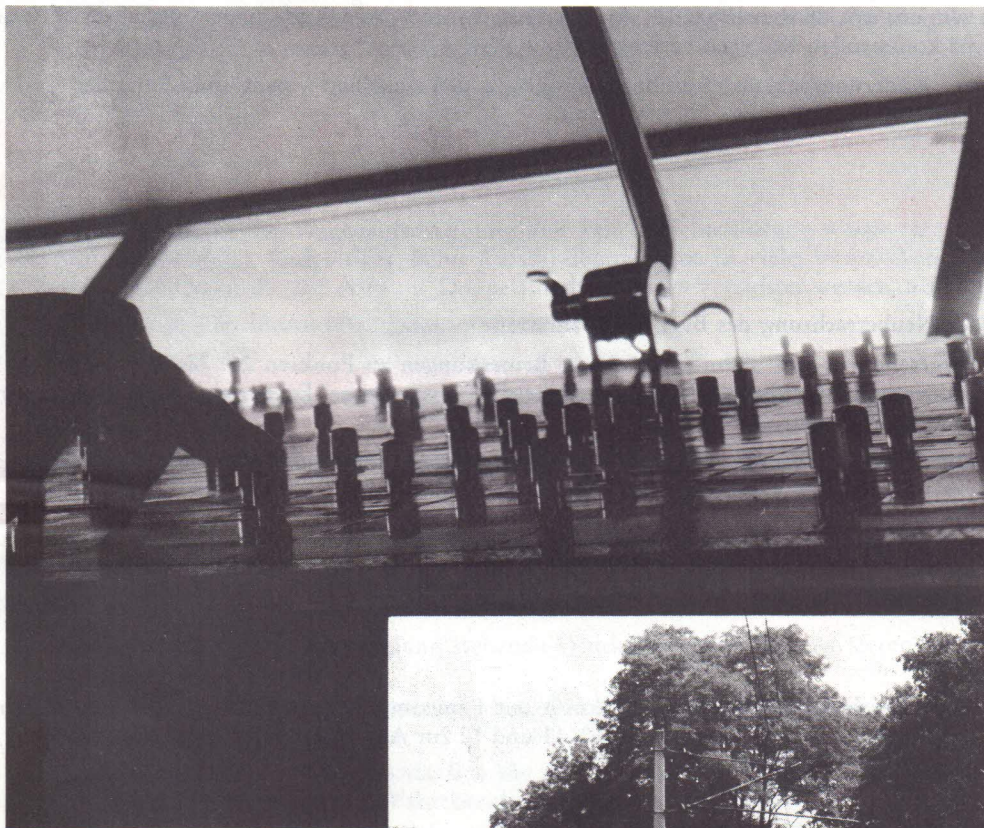


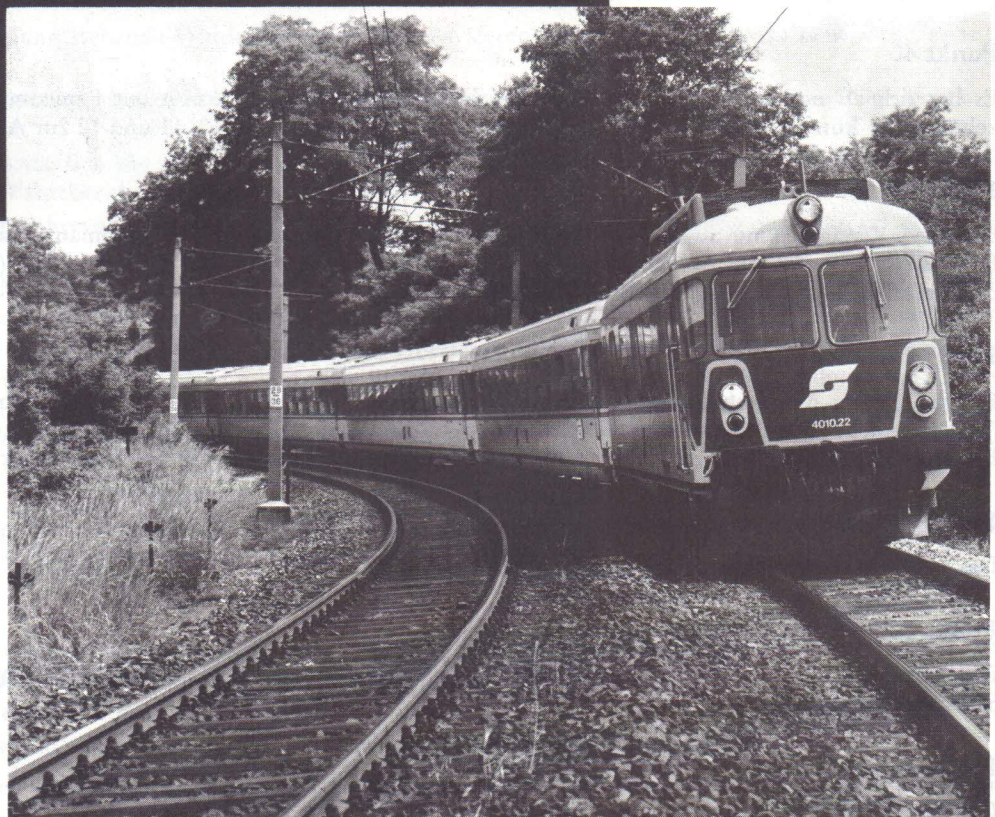
Der Betrieb

Informationsblatt der Betriebsdirektion

1 | 78



**Moderne Anlagen
und moderne Fahr-
zeuge machen
Änderungen der
Verkehrsvorschriften
erforderlich.**



**Dieses IdB ist
ausschließlich den
tiefgreifenden Vor-
schriftenänderungen
zum Fahrplan-
wechsel Mai 1978
gewidmet.**

Am 28. Mai 1978 treten die 6. Änderung zur DV V 2, die 8. Änderung zur DV V 3, die 7. Änderung zur DV V 28, die 34. Änderung zur ZSV sowie die 1. Änderung zur DV V 23 in Kraft. Die Dienstanweisung über die Führung von Güter- und Dienstzügen ohne Zugbegleitmannschaft (Zl. 32422-1977) wird mit gleichem Datum in Kraft gesetzt. Außerdem werden die Richtlinien zur Führung des Fahrtberichtes und die bestehenden Dienstanweisungen für die Führung des Wagenausweises bzw. der Internationalen Wagenliste neu aufgelegt; im Allgemeinen Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift werden Änderungen vorgenommen.

Eine Reihe von Gründen war für dieses „Paket“ von Änderungen maßgebend; notwendige Anpassungen an die moderne Technik sowie Rationalisierungsbestrebungen haben eine Rolle gespielt.

Derzeit wird an der Neuerstellung der Verkehrsvorschriften gearbeitet. Diese Neuerstellung besteht nicht allein darin, jahrzehntelange Traditionen fortzuschreiben und an die heutigen Verhältnisse anzupassen, sondern in einer genauen Prüfung, ob traditionelle Vorschriftenbestimmungen heute noch wertvoll sind oder ob sie durch Besseres ersetzt werden sollen. Auf die eine oder andere Bestimmung wird man sicher zur Gänze verzichten können. Es soll nicht geändert werden um des Änderns willen, aber wir scheuen nicht davor zurück, völlig neue Gedanken einzuführen, wenn dies besser erscheint. Vor allem soll dem einzelnen Kollegen dort mehr Spielraum gelassen werden, wo dies möglich ist. Die Dienstabwicklung wird dadurch in vielen Bereichen einfacher, das persönliche Engagement, die persönliche Verantwortung jedes einzelnen Kollegen, aber auch die Verantwortung des Unternehmens muß damit zwangsläufig größer werden! Dem Ziel, das bei der Neuerstellung der Verkehrsvorschriften angestrebt wird, nähern wir uns mit den vorliegenden Änderungen. Es sind darin Änderungen enthalten, die zum Teil völliges Umdenken der in Betracht kommenden Kollegen verlangen.

Wegen der besonderen Bedeutung des „Änderungspaketes“ nun Bemerkungen zu den einzelnen wesentlichen Punkten:

DV V 2, Signalvorschrift

Punkte 27, 29

Diese Änderungen ergeben sich aus der Neubetrachtung des Begriffes „Fahrstraße“.

Da ein Durchrutschweg nicht mehr vorgesehen ist, ein „Schutzweg“ (siehe Bemerkungen zu Punkten 261 bis 264 der DV V 3) grundsätzlich aber erst bei Einfahrtsgeschwindigkeiten über 40 km/h vorgeschrieben wird, ist bei Fehlen eines Schutzweges eine weitere Herabsetzung der Geschwindigkeit nicht mehr erforderlich.

Besondere Maßnahmen bei Untauglichkeit solcher Signale entfallen, da ja die zulässige Geschwindigkeit im Weichenbereich untauglicher Signale auch mit höchstens 40 km/h (20 km/h) begrenzt ist.

Punkt 28

Richtungsanzeiger sind nicht mehr vorgesehen.

Punkt 40

Es hat sich als notwendig erwiesen, auch Geschwindigkeiten über 90 km/h mit Langsamfahrtsignalen zu signalisieren. Vereinzelt werden künftig daher Ankündigungssignale mit den Kennzahlen 10, 11 und 12 zur Anwendung kommen.

Punkt 74

Um eine Vereinfachung zu erreichen und um klarere Verhältnisse für die Zugmannschaften zu schaffen, dient künftig der Befehlsstab dem Fdl zur Abfertigung **aller** Züge. Erteilt also der Fdl den **Abfahrauftrag** (nicht Abfahrerlaubnis), so geschieht dies bei allen Zügen mit dem Befehlsstab bzw. Signal 28 b.

Punkt 83

Künftig obliegt die Verpflichtung zur Signalbeachtung bei Zugfahrten grundsätzlich nur mehr dem Führer des führenden Tfz. (Näheres siehe Bemerkungen zu Punkt 446 der DV V 3). Die Signale „Vorbeifahrt erlaubt“ und „Durchfahrt erlaubt“ brauchen daher nur mehr so lange gegeben werden, bis das **führende Tfz** am Signalgeber bzw. am Signal vorbeigefahren ist.

Punkte 97, 98

Das als Formsignal ausgebildete Abdrücksignal wurde aufgelassen.

Punkt 101

Die Abgabe des Achtungssignals, sobald ein Zug vor einem „Halt“ zeigenden Einfahrtsignal ferngesteuerter Bahnhöfe zum Stillstand gekommen ist, entfällt.

Punkt 104

Die bereits mit Dienstanweisung eingeführte neue Winkscheibe wurde berücksichtigt.

Punkte 105, 106

Die Streichung des Punktes 106 wurde erforderlich, da nach den neuen Bestimmungen über die Abfertigung der Züge nach dem Anhalten vor einem Einfahr-, Block- oder Deckungssignal oder vor einer Trapeztafel ein Abfahrauftrag nicht mehr gegeben wird. (Siehe Bemerkungen zu Punkt 285 der DV V 3).

Punkt 112

Bei Arbeiten mit Gleisbaumaschinen sind an diesen angebrachte Warndrehleuchten — zusätzlich zum Signal 62 — einzuschalten.

Dies soll zur Erhöhung der persönlichen Sicherheit der Kollegen dienen, die bei den Gleisbaumaschinen arbeiten. Die oft sehr starke Lärmentwicklung dieser Maschinen macht es schwierig, Signal 62 zu hören; das Geräusch eines nahenden Zuges wird häufig völlig überdeckt. Die optische Warnung durch Drehleuchten kann hier Besserung bringen.

Anlage 2

Haltvorscheiben sind nur mehr in Verkehrsstellen mit Form-Vorsignalen vorgesehen.

Die persönliche Beteiligung der Zugführer personenbefördernder Züge mit der neuen Winkscheibe wurde berücksichtigt.

DV V 3, Verkehrsvorschrift

Punkte 48, 49

Um Mißverständnissen vorzubeugen, wurde bestimmt, daß Postzüge zu den Reisezügen zählen. Da der Rang solcher Züge nicht einheitlich festgelegt werden kann, wird dieser jeweils von der GD besonders bekanntgegeben.

Punkt 50

Auf Strecken mit bestimmten technischen Einrichtungen (z. B. Zugnummernmeldeanlagen) können Vor- und Nachzüge nicht mit der Abkürzung „Vz“ bzw. „Nz“ bezeichnet werden, da die genannten technischen Einrichtungen nur Ziffern, nicht aber Buchstaben verarbeiten können. Für diese Anlagen wurde daher festgelegt, daß bei Vor- und Nachzügen die Zugnummer durch Voranstellen einer Kennziffer auf eine sechsstellige Zahl ergänzt wird.

Durch das Fortschreiten der technischen Entwicklung bedingt, muß die erste Ziffer dieser ergänzten sechsstelligen Zugnummer zur sogenannten „Zuglenkung“ verwendet werden. Dabei wird — je nach der Kennziffer vor der Zugnummer — eine vorbestimmte Fahrstraße mittels Zugeinwirkung selbsttätig eingestellt. Auf den in Frage kommenden Strecken mußte daher für die Kennzeichnung der Vor- und Nachzüge ein neuer Weg gefunden werden. Dabei gilt:

- Vor- und Nachzüge zu Reisezügen mit höchstens dreistelliger Zugnummer werden durch Voranstellen der Zahlen 10, 11, 12 gekennzeichnet.

z. B.:	Z 264	Vz 264 = (o) 10264
		1. Nz 264 = (o) 11264
		2. Nz 264 = (o) 12264

Beachte aber:	Z 84	Vz 84 = (o) 10084
		1. Nz 84 = (o) 11084
		2. Nz 84 = (o) 12084

- Für Vor- und Nachzüge zu allen übrigen Zügen ist eine Zugnummer von der Zugleitung zu verlangen. Diese Zugnummer ist eine gänzlich andere als die des Stammzuges, es ist daher unbedingt bei allen Meldungen und Aufträgen auf den Zusammenhang hinzuweisen! (Siehe auch Bemerkungen zu den Punkten 200, 205 und 208 der DV V 3).

Punkt 65

Bei der Fahrstraßenprüfung werden die Gleisabschnitte zwischen Fahr- und Durchrutschweg einerseits sowie Gleissperrschuhen und Schutzweichen andererseits nicht mehr beachtet (siehe Bemerkungen zu Punkt 264 der DV V 3). Vorübergehend ist es daher möglich, solche Gleisabschnitte auch während einer Zugfahrt besetzt zu belassen. Endgültig abgestellte Fahrzeuge müssen jedoch stets hinter vorhandene Schutzweichen oder Gleissperrschuhe aufgestellt werden.

Punkt 73

Auf Grund der Vereinfachungen bei der Fahrstraßenprüfung ist vor einer Zugfahrt nur mehr der Fahrweg einschließlich der zugehörigen Grenzmarken zu räumen.

Punkt 99

Künftig dürfen Kesselwagen, die mit einer rechteckigen, orangefarbenen Tafel mit schwarzem Rand gekennzeichnet sind, nur mehr abgestoßen werden, wenn sie mit Handbremse angehalten werden.

Punkte 116, 149, 151

Die Schutz- und Reihungsbestimmungen wurden nicht geändert. Sämtliche einschränkende Bestimmungen entfallen jedoch, falls die betreffenden Wagen als Expresßgut zu befördern sind.

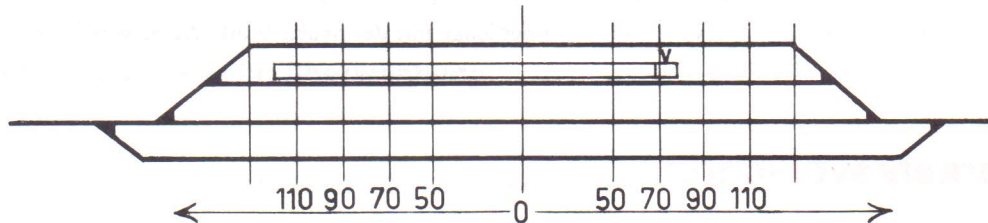
Internationale Vereinbarungen sowie Änderungen des RID waren hierfür maßgebend.

Punkt 139

Neu wird die Zuglänge nicht nur in Achsen, sondern auch in Metern ausgedrückt. Es ist sehr wesentlich, zwischen der Zuglänge des **Wagenzuges** (also ohne Länge der arbeitenden und dienstbereiten Tfz) für die Zugbildung und der **Länge des gesamten Zuges** (einschließlich der Länge der arbeitenden und dienstbereiten Tfz) für die Betriebsabwicklung zu unterscheiden.

- **Wagenzuglänge:** Zur leichteren Ermittlung der Zuglänge sind in einigen Bahnhöfen Gleislängentafeln oder Anschriften am Schienensteg angebracht. Von einer Linie (Null) aus beginnend, werden nach beiden Seiten steigend die Gleislängen in Abständen von 20 m zu 20 m angegeben.

z. B.:



In diesen Bahnhöfen genügt es, die abgelesene Länge in der Internationalen Wagenliste in einer Summe auszuwerfen. Sonst muß die an den Wagen angeschriebene Länge über Puffer einzeln in der Internationalen Wagenliste aufgenommen werden. **Wagenzüge** dürfen nicht länger als 700 m sein; Ausnahmen können im Einzelfall von der GD (ZVÜ) genehmigt werden.

- **Gesamte Zuglänge:** Die Angaben der Tafel B 5 über die größte zulässige Zuglänge einer Verkehrsstelle erfolgt **nur mehr in Metern**. Für die Beurteilung, ob ein Zug als „überlang“ zu gelten hat, ist selbstverständlich nur die gesamte Zuglänge — unter Einschluß der Länge der Tfz — maßgebend! Die Länge der Tfz ist auch in der Tafel A 5 angegeben. In der Zuganzeige ist nunmehr die gesamte Zuglänge, nicht die Länge des Wagenzuges, anzugeben.

Wegen Beschränkung der Zuglänge von Reisezügen mit Rücksicht auf die Bahnsteiglängen siehe Bemerkungen zur Tafel B 5.

Punkte 141, 142

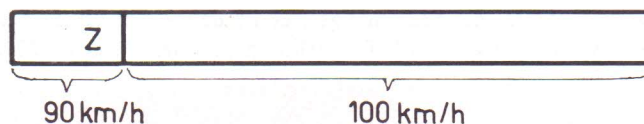
Die Bestimmungen zur Feststellung der Fahrzeughöchstgeschwindigkeit der Wagen wurden wesentlich vereinfacht und in Tabellenform in die ZSV aufgenommen (siehe Bemerkungen zur Einlage 32 der ZSV).

Entspricht die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit eines Fahrzeuges in Ausnahmefällen nicht der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit des Zuges, so ist — wie bisher — die Höchstgeschwindigkeit entsprechend herabzusetzen.

Um eine einheitliche Vorgangsweise zu erzielen, ist dies dem Zug immer dann mit A-Befehl vorzuschreiben, wenn die Ursache für die Herabsetzung **nicht ausschließlich beim führenden Tfz liegt**.

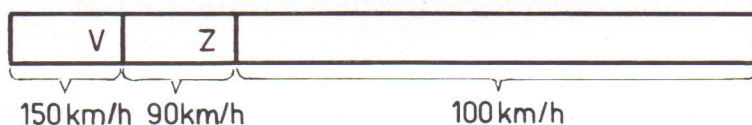
z. B.: 1. Ein Zug hat eine Fahrplanhöchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

- Der Wagenzug entspricht, das Tfz hat nur eine Fahrzeughöchstgeschwindigkeit von 90 km/h.



Eine Vorschreibung mit A-Befehl ist nicht erforderlich; die Ursache für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit liegt ausschließlich beim führenden Tfz.

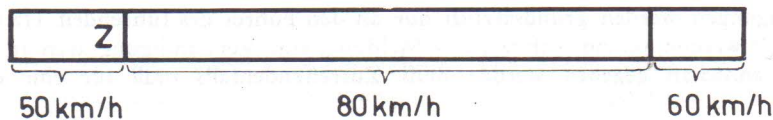
- Dem Zug wird ein Vsp-Tfz mit einer Fahrzeughöchstgeschwindigkeit von 150 km/h beigegeben.



Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h muß dem Zug mit A-Befehl vorgeschrieben werden.

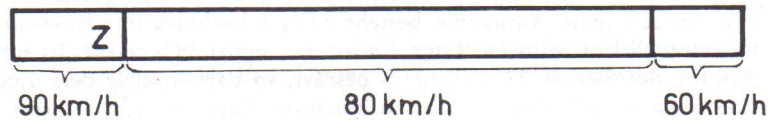
2. Ein Zug hat eine Fahrplanhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

- Im Wagenzug befindet sich ein Fahrzeug mit $V_{max} = 60$ km/h, das Tfz hat nur eine Fahrzeughöchstgeschwindigkeit von 50 km/h.



Eine Vorschrift mit A-Befehl ist nicht erforderlich.

- In einem Unterwegsbahnhof findet ein Tfz-Wechsel statt. Das Tfz hat nunmehr eine Fahrzeughöchstgeschwindigkeit von 90 km/h.



Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h muß dem Zug mit A-Befehl vorgeschrieben werden.

Punkt 156

Die Ausnahmegenehmigung, wonach Sendungen auf Wagen ohne Drehschemel, die über mehrere Wagen reichen, mit höchstens 80 km/h (anstatt 60 km/h) befördert werden dürfen, wurde berücksichtigt.

Punkt 162

Künftig kann **jeder** Wagen mit bedienter Bremse als Schlußbremswagen verwendet werden. Das Vorhandensein einer Handbremse ist — auch während der Bergfahrt auf Steilstrecken — nicht mehr notwendig.

Punkt 167

Auf Grund internationaler Vereinbarungen sind als Gewicht der Ladung bei vierachsigen Personenwagen mit nur 1. Klasse — falls nicht ohnehin das Gesamtgewicht angeschrieben ist — nur mehr 4 Tonnen zu rechnen. Für Speise- und Barwagen wird das Gewicht der Ladung nicht mehr in Rechnung gestellt.

Aufgenommen wurde ein Hinweis auf das Gewicht der Ladung bei Truppentransporten. Geändert wurden die Bestimmungen über die Rundung der Gewichte:

- Bei Reisezugwagen aller Art wird nunmehr **immer** auf die nächsthöhere Tonnenzahl aufgerundet.
- Bei Güterwagen werden Gewicht der Ladung und Eigengewicht getrennt gerundet, wobei — wie bisher — 0,5 Tonnen und darüber auf-, unter 0,5 Tonnen abgerundet werden.

Punkte 200, 205, 208

In der Einleitung, der Zugankündigung sowie bei der Anschrift an der Merktafel ist bei Vor- und Nachzügen, für die von der Zugleitung eine Zugnummer vergeben wurde (siehe Bemerkungen zu Punkt 50 der DV V 3) darauf hinzuweisen, daß es sich um Vorzug (Nachzug) Zug Nr. ... handelt. Dies ist auf bestimmten Strecken notwendig, da die von der Zugleitung vergebene Zugnummer nicht als Zugnummer eines Vor- bzw. Nachzuges erkannt werden kann.

Punkt 211

Der an sich selbstverständliche Grundsatz, daß bei Untauglichkeit von Signalen selbsttätiger Blockstellen im Abstand der **besetzten** Zugfolgestellen zu fahren ist, wurde festgeschrieben.

Ein neuentwickelter Streckenblock, der **Selbstblock mit Raumabschnittsprüfung**, ermöglicht auch bei untauglichen Selbstblocksignalen das Fahren im Abstand der Zugfolgestellen. **Dies gilt auch beim Fahren auf dem falschen Gleis!**

Nähere Angaben über die hierfür erforderlichen Voraussetzungen sind in der Bf-Do (Bedienungsanweisung) enthalten.

Punkte 243, 248

Ist ein Haupt-(Gleisperrlicht-)Signal untauglich, so braucht die erforderliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf höchstens 40 km/h (20 km/h) nur mehr in dem dem Signal zugehörigen Weichenbereich eingehalten werden. Eine besondere Geschwindigkeitsbeschränkung bei untauglichen Hauptsignalen ohne eigenen Weichenbereich entfällt daher.

Wesentlich ist, daß auf Grund der neuen Bestimmungen vor allem bei untauglichen Blocksignalen ohne Weichenbereich ohne besondere Geschwindigkeitsbeschränkung vorbeigefahren werden darf.

Die zu Punkt 243 der DV V 3 verfügte Ausnahmegenehmigung wurde berücksichtigt.

Punkte 244, 245, 246, 247

- Völlig neu ist, daß der **Führer des führenden Tfz** sämtliche erforderlichen Meldungen am Signalfernsprecher durchführt und Aufträge entgegennimmt. Dies ergibt sich aus den neuen Bestimmungen über die Verpflichtung zur Signalbeachtung (siehe Bemerkungen zu den Punkten 446 bis 450 der DV V 3).

- **Sämtliche Verständigungen werden grundsätzlich nur an den Führer des führenden Tfz gegeben.** Es muß aber immer im Einzelfall beurteilt werden, ob ein Auftrag, eine Meldung, eine Verständigung auch an die übrigen Tfz-Führer bzw. an die Zugbegleitmannschaft gegeben werden muß. Zutreffendenfalls muß für eine entsprechende Verständigung gesorgt werden.

In einigen Fällen (z. B. bei Verständigung über die Untauglichkeit der im Ausfahrweg liegenden untauglichen Signale) darf die vorgesehene mündliche Verständigung auch durch einen vom Fdl beauftragten Bediensteten erfolgen. Ist es im Einzelfall günstig, kann hierfür auch der Zugführer herangezogen werden.

- Ist bei Selbstblock das **Signal einer selbsttätigen Blockstelle** untauglich, so muß grundsätzlich im Abstand der besetzten Zugfolgestellen gefahren werden (eine Ausnahme besteht beim Selbstblock mit Raumabschnittsprüfung). **Die Erlaubnis zur Vorbeifahrt am untauglichen Selbstblocksignal wird mit Signal 29 b erteilt.** Ist nun in seltenen Ausnahmefällen die Einrichtung zur Abgabe des Signals 29 b ebenfalls gestört, so darf künftig dem Zug vorgeschrieben werden, die untauglichen Selbstblocksignale ausnahmsweise nicht zu beachten. Dies ist beim Fahren auf dem richtigen Gleis und beim Fahren auf dem falschen Gleis zulässig. Die Verständigung erfolgt mit A-Befehl (für Züge auf dem richtigen Gleis) bzw. B-Befehl (für Züge auf dem falschen Gleis).
- Bereits derzeit ist es zulässig, einem Zug, der vor einem **untauglichen Haupt-(Gleissperrlicht-)Signal** zum Stillstand gekommen ist, die Verständigung und Erlaubnis zur Vorbeifahrt an anderen untauglichen Signalen des gleichen Bahnhofes zu erteilen. Künftig ist dies am Standort **jedes Haupt-(Gleissperrlicht-)Signals** eines Bahnhofes zulässig, gleichgültig, ob der zu verständigende Zug vor einem tauglichen oder untauglichen Signal steht.

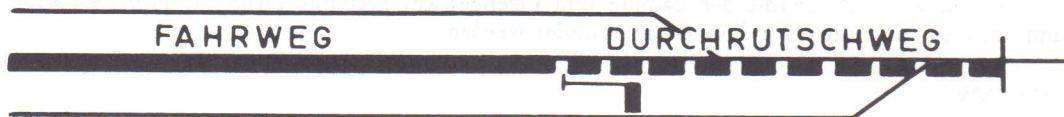
Punkt 250

Muß ein Hauptsignal zurückgestellt werden, so ist grundsätzlich nicht mehr der Zugführer, sondern der Führer des führenden Tfz hievon zu verständigen. Die Verständigung des Zugführers ist nur mehr dann erforderlich, wenn mit der Freistellung des betreffenden Signals auch die Abfahrerlaubnis erteilt wird, der Zugführer also den Abfahrauftrag erteilt.

Punkte 261, 262, 263, 264

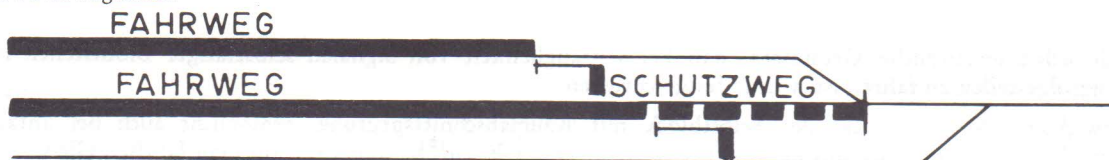
Die Neufassung der Fahrstraßenprüfbestimmungen ist eine der fundamentalsten Änderungen des vorliegenden „Paketes“. Die wesentlichsten Änderungen sind:

- Der Begriff des „Durchrutschweges“ entfällt. Der an seine Stelle getretene „Schutzweg“ ist nicht nur namentlich, sondern seinem Inhalt nach etwas ganz anderes.
 - Bisher gibt es hinter jedem haltzeigenden Signal einen Durchrutschweg, dessen Länge — abhängig von Geschwindigkeit und Gefälle — zwischen 50 m (in Ausnahmefällen kürzer) und 300 m liegt.



Bekanntlich muß bei der Fahrstraßenprüfung der Durchrutschweg genauso wie der Fahrweg auf Freisein überprüft werden.

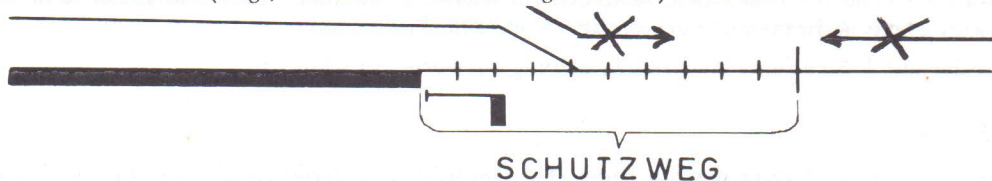
- Künftig gibt es hinter einem haltzeigenden Signal nur mehr dann einen Schutzweg, wenn die Einfahrtgeschwindigkeit **mehr als 40 km/h** beträgt. Die Länge des Schutzweges ist einheitlich — von Ausnahmefällen abgesehen — mit 50 m begrenzt.



Endet der Fahrweg bei einer Grenzmarke bzw. Weichenspitze, so wird, unabhängig von der Einfahrtgeschwindigkeit, ein Schutzweg von 50 m Länge festgelegt.

Von besonderer Bedeutung ist, daß der Schutzweg nicht von Fahrzeugen frei sein muß; das Freisein wird bei der Fahrstraßenprüfung nicht geprüft!

Der Zweck des Schutzweges liegt darin, daß durch ihn auch nach dem Ende des Einfahrtgleises innerhalb eines gewissen Bereiches Fahrten von der Flanke her ausgeschlossen werden. Im Schutzweg selbst und in diesen hinein sind daher andere Fahrten (Zug-, Verschub- und Kleinwagenfahrten) verboten.



Als einzige Ausnahme hievon ist das aufenthaltslose Vorziehen eines einfahrenden Zuges in seinen eigenen Schutzweg hinein gestattet (DV V 3, Punkt 280).

