

Der Betrieb

Informationsblatt der Betriebsdirektion

4 | 79

25 Jahre im Dienste der Information unserer Mitarbeiter

Liebe Mitarbeiter!

Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen

Seit 25 Jahren – genau seit dem 1. 12. 1954 ^{Abbildung} gibt es eine innerbetriebliche Zeitschrift, deren Zielsetzung mit „Lehr- und Lernmaterial für alle im ausführenden Verkehrsdienst stehenden Bediensteten“ umrissen wurde.

Mit den Jahren änderten sich aber viele Dinge unaufhaltsam. Neue Zielsetzungen, aufbauend auf Unternehmens- und Betriebskonzept, Möglichkeiten einer besseren drucktechnischen Gestaltung und nicht zuletzt eine völlig andere Auffassung über die Art des Umganges mit Menschen beeinflussten die Gestaltung der Zeitschrift.

Wien, am 1. Dezember 1954

Jahrgang 1954

Der seit 1977 ^{Vorwort} angewendete Titel „Der Betrieb“ mit dem Zusatz „Informationsblatt der Betriebsdirektion“ soll signalisieren, daß aus dem Untergeordneten ein Mitarbeiter geworden ist, dem speziell für ihn zugeschnittene Informationen zugehen. Informationen, die nicht nur von Fehlern anderer zehren, sondern die – wenn auch oft unter beispielhafter Zitierung außergewöhnlicher Ereignisse und Vorfälle – Ihnen helfen sollen, den Dienst anstandslos und unfallfrei zu versehen.

Für die Gestaltung des IdB ist Ihre Meinung, Ihre Mitarbeit und Ihre kritische Stellungnahme jederzeit notwendig und daher erwünscht. Oft genug werden Sie schon Gedankengänge im IdB wiedererkannt haben, die von Ihnen sein könnten oder von Ihnen selbst sind. Ich bitte Sie, von dieser Mitgestaltungsmöglichkeit Gebrauch zu machen und so Ihre positive oder auch negative Erfahrung an die Kollegenschaft weiterzugeben.

Besonders erfreulich ist es, daß das bei der Betriebsdirektion redigierte Blatt auch bei den Mitarbeitern anderer Fachdienste gut ankommt und daß andere Fachdienste Beiträge zur Verfügung stellen oder beratend mitwirken.

Wie nützlich das IdB für Ihre Tätigkeit ist, wird durch diese Jubiläumsausgabe bewiesen. Umfangreiche Vorschriftenänderungen sind es, die eines sorgfältigen Kommentars bedürfen. Meine zweite, eindringliche Bitte geht deshalb dahin, daß Sie sich mit diesen Änderungen auseinandersetzen. Das Informationsblatt „Der Betrieb“ soll Ihnen dabei eine wertvolle Hilfe sein.

In 25 Jahren wird das IdB anders aussehen als heute, möglicherweise einen anderen Titel haben, vielleicht gar nicht mehr bestehen und durch hochentwickelte andere Informationsquellen ersetzt sein – immerhin wird man dann schon das Jahr 2004 schreiben!

Noch aber stehen wir im Jahre 1979. Von dieser Basis aus wünsche ich Ihnen, liebe Mitarbeiter, noch viel Freude in Ihrem verantwortungsvollen Dienst. „Der Betrieb“ soll Sie als guter Freund begleiten.

Ihr

Betriebsdirektor

Die Änderung der Betriebsvorschriften zum 1. Juni 1980

1. Einleitung

Im Zuge der Reform der Betriebsvorschriften beginnt die nächste Etappe am 1. Juni 1980. Es handelt sich dabei um einen Reformschritt, der in Umfang und Bedeutung alle bisherigen Änderungen weit übertrifft. Sehr oft wurde von der Notwendigkeit gesprochen, in neuen Bahnen zu denken; das „Umdenken“ wurde bereits zum Schlagwort. Noch nie war das Umstellen auf neue Gedanken, das Mitgehen, so wichtig wie jetzt! Natürlich ist es für den langjährigen, erprobten Mitarbeiter nicht leicht, Grundsätze über Bord zu werfen, die ihm seit Beginn seiner Dienstzeit eingepägt wurden; das selbständige Handeln wurde durch Vorschriften und Verfügungen zuviel eingeengt. Es ist sicher nicht leicht, neues selbständiges Denken im Betriebsablauf zu entwickeln und – innerhalb des zugemessenen Rahmens – selbständig so zu handeln, daß das vorgegebene Ziel erreicht und die gestellte Aufgabe optimal gelöst wird. Es muß zu einem Entwicklungsprozeß kommen, der mit der vorliegenden Etappe der Vorschriftenreform einen bedeutenden Fortschritt erzielt.

Farif: Schwere, kommt besondere Bedeutung

Jeder Einzelne wird sich ständig vor Augen halten müssen, daß neue Wege begangen werden, daß Neues nicht mit alten Maßstäben gemessen werden kann!

2. Was wird geändert?

Neu aufgelegt wird:

2.1. DV V 2, Signalvorschrift

Die DV V 2 wird völlig neu gestaltet; sie entspricht bereits den Grundsätzen der Rahmenvorschrift.

2.2. DV V 3, Betriebsvorschrift

Dieser „Sammelband“ besteht aus

- DV V 3, Betriebsvorschrift
- ZSB, Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift
- DA über die Führung von Zügen ohne Zugbegleitmannschaft.

In der DV V 3 wird – den Grundsätzen der Rahmenvorschrift entsprechend – der Abschnitt III neu gestaltet; die übrigen Abschnitte der DV V 3, die DA über die Führung von Zügen ohne Zugbegleitmannschaft sowie die ZSB werden nur in Teilbereichen geändert. Es handelt sich also um einen Nachdruck der derzeit gültigen Bestimmungen, wobei alle bisher verfügbaren Änderungen sowie die neuen Änderungen bereits eingearbeitet sind. Auf wesentliche neue Änderungen wird dabei durch einen Randstrich hingewiesen.

Als endgültig kann also bloß der Abschnitt III der DV V 3 angesehen werden.

2.3. DB 601, Bestimmungen über Baubetriebsplanung, Betra und La

Dieser Behelf wird ebenfalls neu gestaltet; die Bestimmungen über die Bau- und Betriebsplanung werden jedoch erst später verlaublich. Die La erscheint in neuer Form.

2.4. DB 602, Sammlung betrieblicher Drucksorten

Dieser Behelf wurde notwendig, da Lagerdrucksorten nicht mehr als Muster in den Betriebsvorschriften aufscheinen. Vorerst sind die Lagerdrucksorten aus DV V 3, DB 601 und DB 639 enthalten. Die Lagerdrucksorten aus den übrigen Betriebsvorschriften werden in den DB 602 aufgenommen, sobald diese Vorschriften neu aufgelegt werden.

2.5. DB 639, Fahrplanbehelfe

Die Buchfahrpläne erscheinen in völlig neuer Form, die Bildfahrpläne wurden bereits geändert. Beilagen zu den Bildfahrplänen und Fahrplanhilfstafeln werden als neugeschaffene Arbeitsunterlagen aufgelegt.

2.6. Richtlinien zur Führung des Fahrtberichtes und der Internationalen Wagenliste

Diese Dienstanweisung wurde neu gestaltet. Die Bestimmungen dieser Dienstanweisung sollen beim Aufschreiben der Züge und bei der Führung des Fahrtberichtes immer bei der Hand sein; sie ist daher so gestaltet, daß sie in der Sakkotasche mitgetragen werden kann.

2.7. Streckenliste (StL)

Die Streckenliste ersetzt den Besonderen Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift.

Außer Kraft gesetzt werden

- DV V 2, Signalvorschrift, Ausgabe 1962
- DV V 3, Verkehrsvorschrift, Ausgabe 1962
- ZSV, Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift, Ausgabe 1962
- DB 601, Bestimmungen über VBA und La, Ausgabe 1962
- DB 639, Fahrplanbeihilfe und Zugbilddipläne, Ausgabe 1969
- DA Zl. 32423-78, Richtlinien zur Führung des Fahrtberichtes und der Internationalen Wagenliste
- DA Zl. 32422-77, Dienstanweisung über die Führung von Güter- und Dienstzügen ohne Zugbegleitmannschaft
- DA Zl. 32452-2-1977, Dienstanweisung über die Abfertigung von Schienenomnibuszügen
- DA Zl. 15-95-1967, Anweisung zum Aufstellen des Fahrplanes für Schrankenposten
- Besonderer Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift.

Geändert werden

- DV V 28, Betriebsvorschrift für den Dienst in Geschäftsführerbahnhöfen
- DV V 28, Auszug für Zug- und Triebfahrzeugführer.

3. Rahmenvorschrift

Die neu erstellten Vorschriften bringen nicht nur sachliche Änderungen; der Aufbau dieser Vorschriften folgt völlig neuen Gedanken. Es ist nicht Aufgabe dieses Informationsblattes, die Festlegung der Grundgedanken darzustellen. Hier soll das Wesentliche der Rahmenvorschrift genannt und das Wichtigste über den Umgang mit der Rahmenvorschrift gesagt werden.

3.1. Was die Rahmenvorschrift sein soll

Derzeit gültige Betriebsvorschriften versuchen, für jede mögliche und denkbare Situation vorzusorgen, ein Rezept zur Lösung der betrieblichen Situation zu bieten. Trotzdem kommt die derzeitige Vorschrift nicht ohne die Vorschreibung aus, daß die Bestimmungen, in Fällen, die in der Vorschrift nicht genau geregelt sind, sinngemäß angewendet werden müssen. Für den Mitarbeiter wurde die Fülle der Bestimmungen kaum mehr überschaubar; die Vorschrift wurde etwas erdrückendes, etwas, das ihn bei der Dienstesausübung scheinbar zu sehr einengt.

Der Gedanke der Rahmenvorschrift bedeutet eine Abkehr vom Versuch, möglichst alles bis ins letzte Detail zu regeln. Die Erstellung folgt den Grundsätzen:

- Dem Mitarbeiter soll möglichst viel Entscheidungsfreiheit eingeräumt werden, jedoch
- wo es primär um Fragen der Betriebssicherheit geht, sind weiterhin präzise Regelungen erforderlich.

Werden Vorschriften nach diesen Gesichtspunkten erstellt, ergeben sich weitere Folgerungen:

- Auf die Erlernbarkeit der Vorschrift ohne Hilfsmittel muß verzichtet werden.
- Die Vorschrift soll als Richtschnur für den voll ausgebildeten Mitarbeiter erstellt sein.

3.2. Der Umgang mit der Rahmenvorschrift

Natürlich erfordert die neue Art der Vorschrift auch eine neue Art und Weise, mit ihr umzugehen. Entscheidend ist, den Sinn einer Bestimmung zu erkennen! Es genügt keinesfalls, eine Bestimmung bloß zu lernen, ohne dabei deren Sinn und Zweck zu erfassen. Für jeden Mitarbeiter gibt es Zielvorgaben sowie Hilfsmittel, damit Zielvorgaben auch erreicht werden können.

- Das vorgegebene Ziel muß erkannt werden.
- Die Hilfsmittel, dieses Ziel zu erreichen müssen bekannt sein.
- Jeder Mitarbeiter muß versuchen, das vorgegebene Ziel in jeder betrieblichen Situation optimal zu erreichen, wobei er die vorgesehenen Hilfsmittel benützt, aber vor allem seine Kenntnisse und Erfahrungen einsetzt!

Bei entsprechendem Einsatz aller Kenntnisse und Erfahrungen kann das angestrebte Ziel erreicht werden, ohne die Frage: „Wo steht das?“ stellen zu müssen!

3.3. Ein Beispiel für eine Rahmenbestimmung

Die derzeit gültige Regelung der Zugfolgeberechnung (DV V 3, Punkt 212) wird durch folgende Bestimmungen ersetzt:

„212. Der Zugverkehr ist unter Beachtung der Rangordnung so zu regeln, daß Zugverhaltungen oder Behinderungen möglichst vermieden werden. Als Hilfsmittel hiezu dienen die Dispositionslisten. Erforderlichenfalls wird die Fahrzeit der Züge mit den Fahrtregelungssignalen beeinflusst.“

- Die Zielvorgabe: Der Zugverkehr muß so geregelt werden, daß Zugverhaltungen oder Behinderungen möglichst vermieden werden, wobei die Rangordnung der Züge berücksichtigt werden muß.
- Die Hilfsmittel:
 - Dispositionslisten
 - Andere Fahrplanbehelfe
 - Fahrtregelungssignale
 - Voraus- bzw. Abmelden.

Die Lösung im Einzelfall muß nun nach bestem Wissen optimal gestaltet werden, ohne daß dem Mitarbeiter im einzelnen vorgeschrieben wird, wie er dabei vorzugehen hat!

3.4. Weitere Maßnahmen

Eine derart tiefgreifende Änderung verlangt völliges Umdenken aller beteiligten Mitarbeiter. Es braucht wohl nicht mehr besonders betont werden, daß dieses Umdenken nicht beim Mitarbeiter im Außendienst beginnen kann. Eine Reihe von Änderungen ist daher erforderlich, bei

- Schulung und Ausbildung
- Prüfungen
- Kontrolle und Überwachung
- Erhebung.

Diese Änderungen sollen hier nicht behandelt werden.

4. Bemerkungen zur DV V 2

Mit mehr „SIGNALEN“

4.1. Allgemeines

Der Aufbau wurde einfacher gestaltet; so sind z. B. Licht- und Formsignale, Tag- und Nachtsignale gleicher Bedeutung immer nebeneinander gestellt. Die Gliederung erfolgt in Paragrafen und Absätze.

Auf Signalnummern wurde verzichtet. Signale müssen daher **immer** mit der vollen Bezeichnung nach DV V 2 genannt werden!

WORTLAUTE

Die Unterscheidung zwischen Signalen, Kennzeichen und zusätzlichen Zeichen entfällt; es sind nur mehr Signale vorgesehen!

Bauvorschriften und betriebliche Regelungen wurden entfernt und in die entsprechenden Vorschriften aufgenommen.

4.2. Bemerkungen zu den wesentlichsten sachlichen Änderungen

§§ 1, 2 Allgemeine Bestimmungen

Bestimmungen, die nur für Nebenbahnen gelten (bisher in Schrägschrift gedruckt), sind nicht mehr besonders gekennzeichnet.

Als erforderliche Sichtweite sind einheitlich 100 m festgelegt; dies gilt für den Anwender. Für ortsfeste Signale bleiben die derzeit gültigen Bestimmungen bestehen; sie waren aber als Bauvorschrift nicht mehr aufzunehmen.

Auf Beleuchtungskalender und Ausstellung der Signalmittel wird verzichtet. *NEU*

Fahrsignale entfallen, sie werden durch den Zugmelderuf ersetzt (s. auch Bemerkungen zu DV V 3, Abschnitt IV, Voraus- bzw. Abmelden, Seite 22).

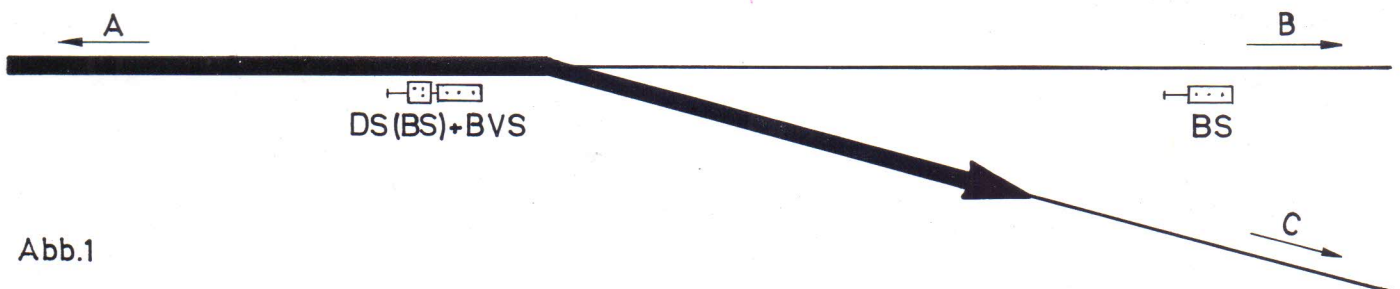
§§ 3–6, 13 (Abs 1–8, 20–25) Haupt- und Vorsignale, Geschwindigkeitsanzeiger und -voranzeiger, Abstandstafeln und Hinweisdreieck

- Signale und Signalbegriffe bleiben grundsätzlich gleich. **Hauptsignale in Haltstellung gebieten künftig auch Verschiebfahrten Halt!** Selbstverständlich gilt das auch für Hauptsignale, die – im Störfall – erloschen sind.

Der große Vorteil dieser Lösung liegt darin, daß das „Lichtermeer“ in den Bahnhöfen etwas eingeschränkt werden kann. Ist am Standort eines Hauptsignales ein Verschiebsignal angebracht, so wird das Signal „Verschiebverbot“ nicht mehr benötigt und daher verlöscht (s. auch Signaldarstellungen der Beilage, Tafel IV).

Ein rotes Licht bedeutet **Halt** für **alle** Fahrten, also für Zug-, Verschieb- und Kleinwagenfahrten.

- Hauptsignale – auch Schutzsignale – werden durch rückstrahlende weiß-rot-weiße Schilder gekennzeichnet. Auf Notrot kann daher verzichtet werden.
- Deckungssignale gibt es nur mehr auf der Strecke. Im Bahnhof heißen alle Hauptsignale zwischen Einfahr- und Ausfahr- signal „Zwischensignale“.
- Bei Gruppensignalen, die mit Schutzsignalen ergänzt sind, brauchen die einschränkenden betrieblichen Bestimmungen für Gruppensignale nicht mehr angewendet werden (z. B. Verständigung eines Zuges, dem vorgefahren wird).
- In der DV V 2 ist nur mehr der Zweck der Vorsignale enthalten, Bauvorschriften sind nicht mehr aufgenommen. Der Triebfahrzeugführer darf nicht erwarten, daß einem Vorsignal **immer** ein Hauptsignal folgt z. B.:



- Vorsignale stehen auf Bremsweglänge vor dem zugehörigen Hauptsignal. **Diese Entfernung ist nicht mehr unbedingt die starre Bremsweglänge von 1000, 700 oder 400 m! In bestimmten Fällen kann sie zwischen 400 und 1500 m betragen.** Sie ist in den Dispositionslisten angegeben.

Die in den Dispositionslisten angegebenen Bremsweglängen sind jedenfalls bei der Bremsberechnung berücksichtigt. **Die Vorsignalabstände sind bremstechnisch ausreichend.**

In erster Linie will man mit dieser Lösung bestehende größere Vorsignalentfernungen bremstechnisch nützen. Sicherlich werden aber auch beim Bau neuer Anlagen in Einzelfällen Neigungsverhältnisse, beabsichtigte Geschwindigkeit und Bremsverhältnis der Züge zur Festlegung längerer oder kürzerer Bremsweglängen (Vorsignalabstände) zwingen. Aus den eben festgestellten Gedanken ergibt sich aber auch, daß es den Begriff des „verkürzten Vorsignalabstandes“ nicht mehr geben kann.

HINWEIS  Standort Licht VS | Form VS |  Rückstrahlrolle *auf den Abstandstafeln*

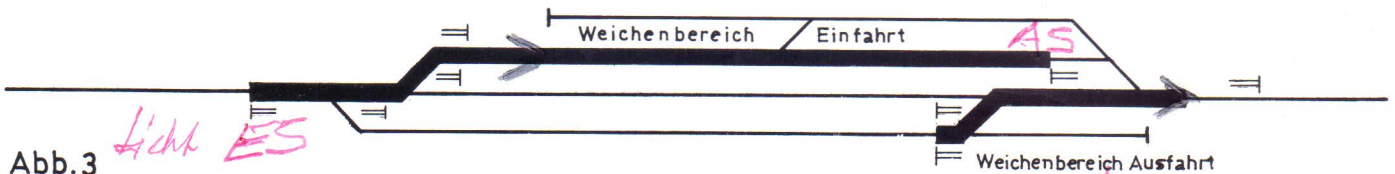
Aber:

In Einzelfällen kann ein Vorsignalabstand **für einen bestimmten Zug bremstechnisch nicht mehr reichen**, er ist „**bremstechnisch unzureichend**“.

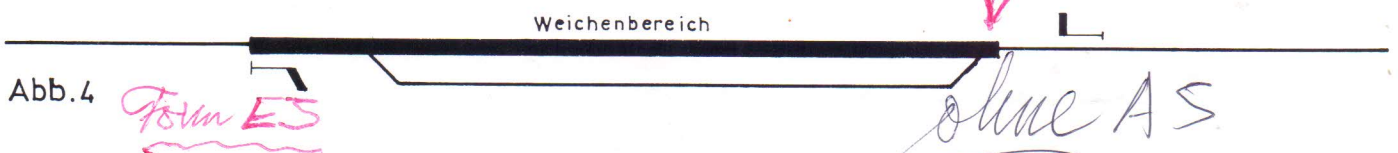
In solchen Fällen wird durch das Hinweisdreieck auf den Abstandstafeln besonders auf diesen Umstand hingewiesen.

Wegen des Verhaltens des Triebfahrzeugführers siehe Bemerkungen zu DV V 3, Punkt 453, Seite **27**

- Die Vorsignaltafel entfällt. *NEU*
- Abstandstafeln sind künftig aufgestellt:
 - grundsätzlich eine (bis 60 km/h) bzw. drei bis fünf (über 60 km/h)
 - vor Vorsignalen in Bahnhöfen und Vorsignalen am Standort eines Hauptsignals nur, wenn die Sichtweite fehlt oder wenn bremstechnisch unzureichender Vorsignalabstand besteht.
- Der Begriff des Weichenbereiches ist neu gefaßt.
Der Weichenbereich reicht vom Einfahr- bzw. Zwischensignal bis zum nächsten Hauptsignal



bei Ausfahr- und Deckungssignalen und in Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal bis zur letzten befahrenen Weiche



Neu kann auch Signal „Frei“ mit Geschwindigkeitsanzeiger ergänzt werden!

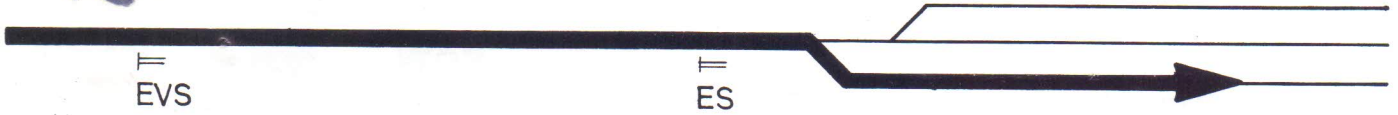
Geschw. AMZ: am Hpt. Signal, so bereits auf. Beeinträchtigung
 ein Geschw. **VOR** Anzeiger (am EVS oder KREUZTAFEL) §13(5)

Wird die Geschwindigkeit gegenüber dem Hauptsignal **um mehr als 10 km/h herabgesetzt**, befindet sich am zugehörigen Vorsignal ein Geschwindigkeitsvoranzeiger.

z. B.:

REGEL

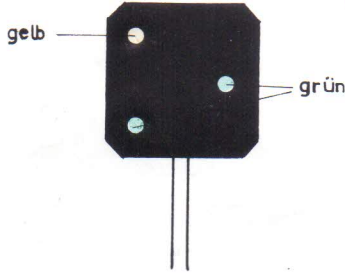
so



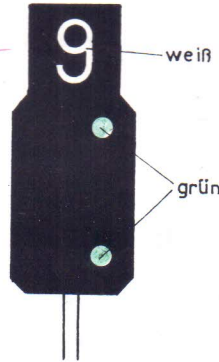
Örtlich zulässige Geschwindigkeit 120 km/h
 Einfahrgeschwindigkeit 90 km/h

Es können folgende Signale gezeigt werden:

Entweder:

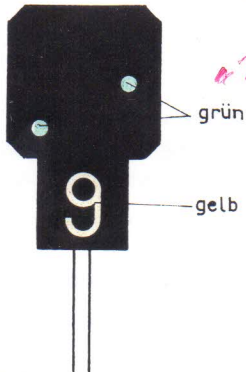


"Kreuzt"

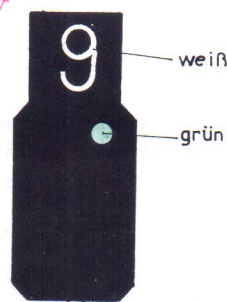


Signalisiert!

Oder:



"herunter" Sign.



Grundsatz: mehr als 10 km/h **IMMER**
 Beträgt die örtlich zulässige Geschwindigkeit nur 100 km/h, entfällt der Geschwindigkeitsvoranzeiger.

Abb. 5

Vorankündigung

Geschw. BRUCH hinter

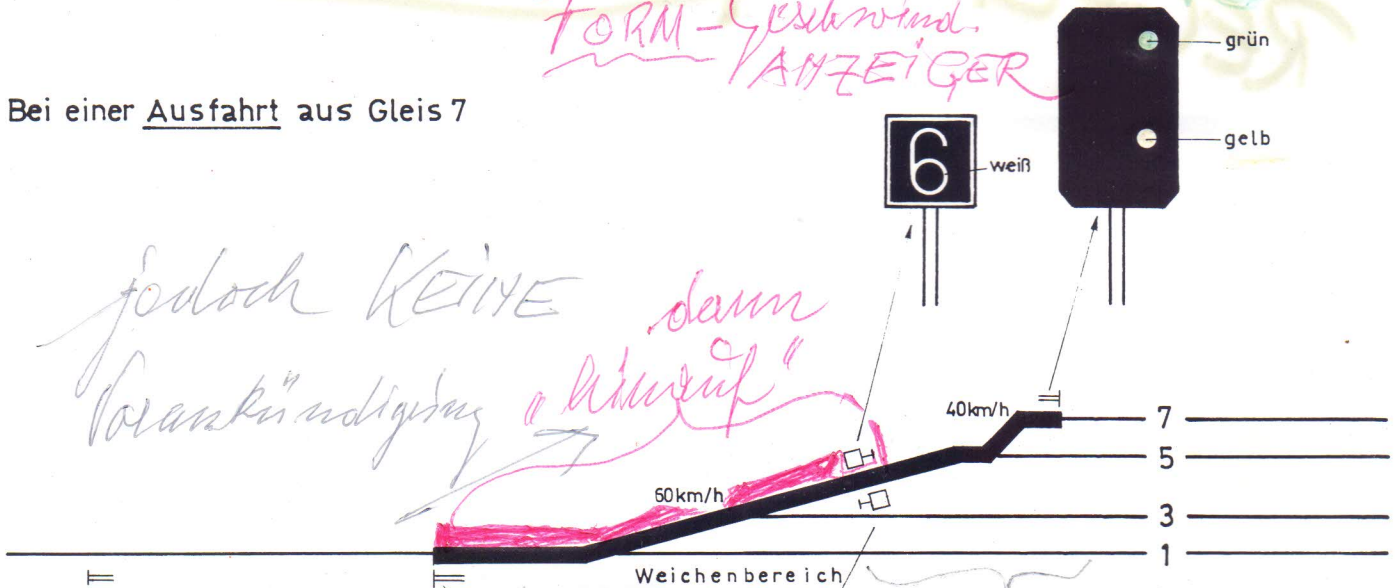
– Die zulässige Geschwindigkeit kann ein mal geändert werden!
z. B.:

Hpt. Signal

FORM-Geschwindigkeit
ANZEIGER

40

Bei einer Ausfahrt aus Gleis 7



Bei einer Einfahrt auf Gleis 7

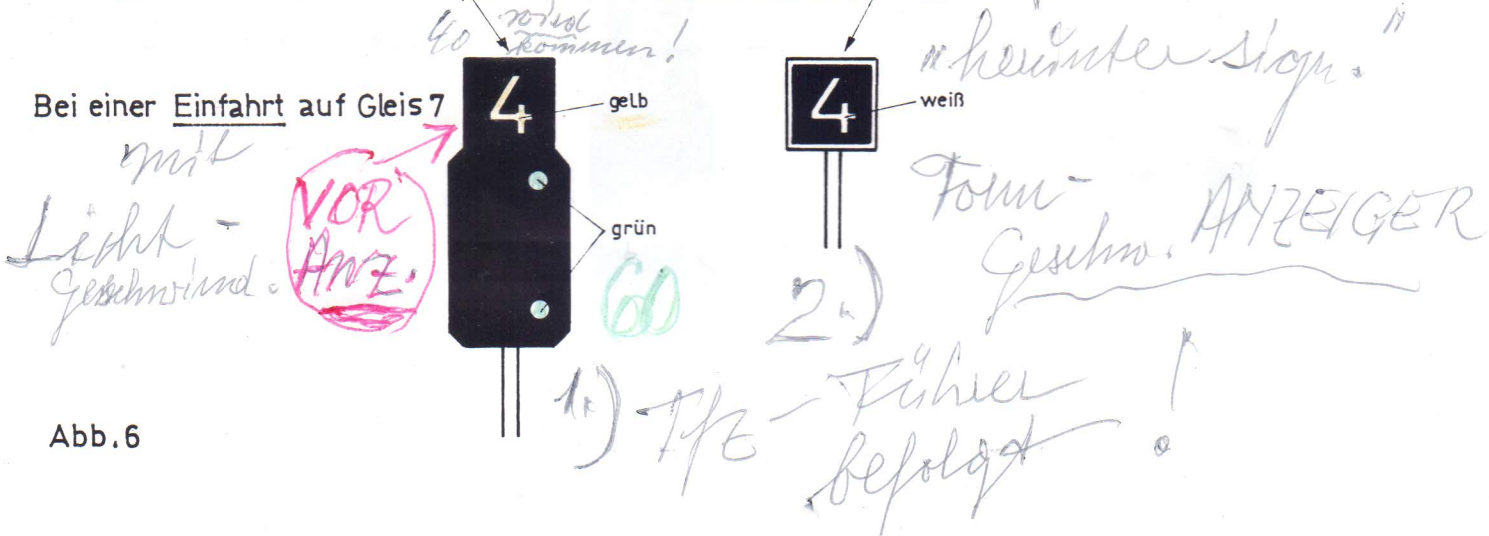


Abb. 6

§ 13 (Abs 30–38) Ersatzsignal, Vorsichtssignal, Signal „Vorbeifahrt erlaubt“

- Handsignal und Lichtsignal „Vorbeifahrt erlaubt“ wurden geteilt; in Bedeutung und Abgabe sind keine Änderungen eingetreten. Das Lichtsignal heißt künftig „Ersatzsignal“ und besteht nur mehr aus einem weißen Blinklicht. Kostenverminderung war der Grund für diese Änderung.
- Das Vorsichtssignal ist in seiner Ausführung bewußt dem Ersatzsignal ähnlich (s. Beilage, Tafel III). Es hat auch die gleiche Bedeutung wie das Ersatzsignal, beauftragt jedoch den Triebfahrzeugführer darüber hinaus, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren! (Siehe auch Bemerkungen zur ZSB (33), Fahren auf Sicht, Seite 31).

§§ 10, 11, 14 und 15 Schutzsignal und Sperrsignal

- Für das bisherige Gleissperrlichtsignal wurde der neue Begriff „Schutzsignal“ festgelegt, um dieses Signal mit seiner besonderen Bedeutung von den Sperrsignalen abzuheben.
- In Bedeutung und Verwendung tritt keine Änderung ein. Das Signal „Fahrverbot“ besteht nur mehr aus einem roten Licht (s. Beilage Tafel VII); Einsparungen können damit erzielt werden.
- Sperrsignale werden nur mehr rückstrahlend ausgeführt.

§§ 16, 17 Langsamfahrsignale, Richtungspfeil

- Alle Langsamfahrsignale sind rückstrahlend ausgeführt.
- Die Teilung in „vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen“ und „dauernde Langsamfahrstellen“ entfällt; „dauernde Langsamfahrstellen“ gibt es nicht mehr, diese sind in der „örtlich zulässigen Geschwindigkeit“ berücksichtigt.

