

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 eingeprägt 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 verlautbart. 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.:

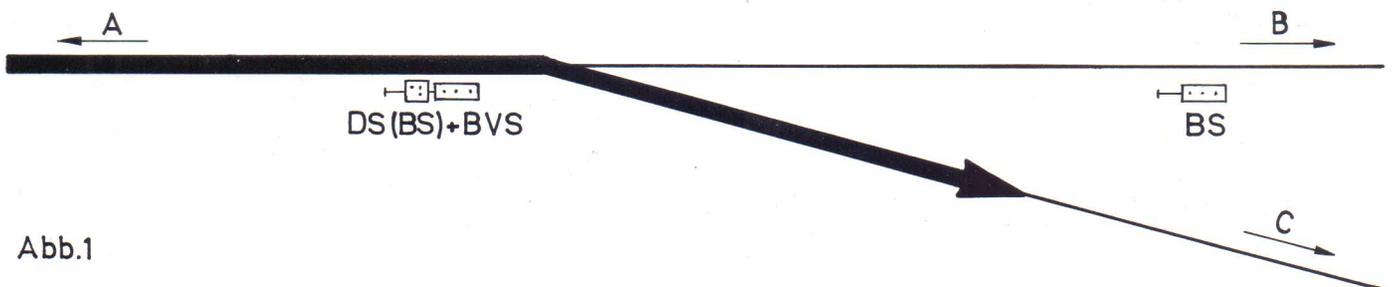


Abb.1



Abb.2

- 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

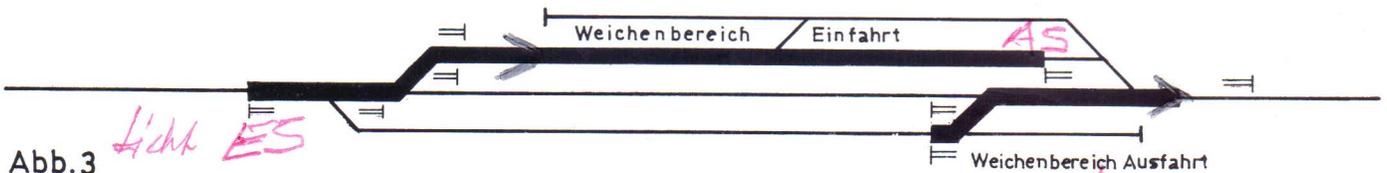
Aber:

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

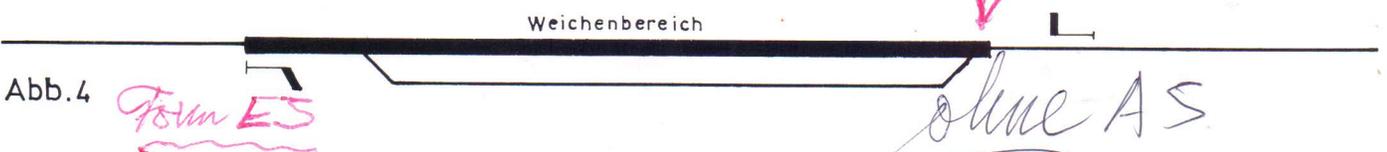
In solchen Fällen wird durch das Hinweisdreieck auf den Abstandstafeln besonders auf diesen Umstand hingewiesen.

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 Ausfahr-Signal bis zur letzten befahrenen Weiche



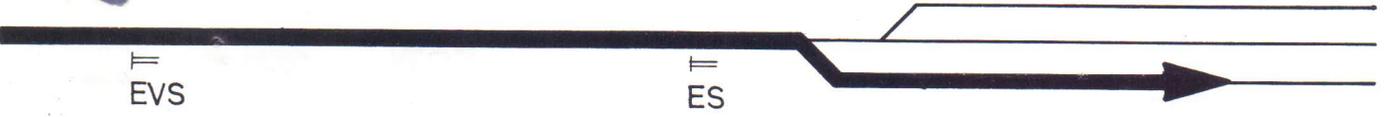
Neu kann auch Signal „Frei“ mit Geschwindigkeitsanzeiger ergänzt werden!

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.:

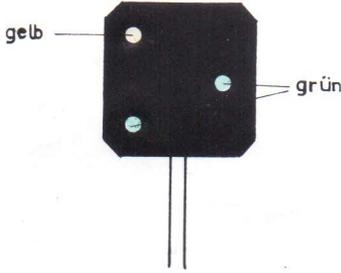
REGTEL



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

Es können folgende Signale gezeigt werden:

Entweder:

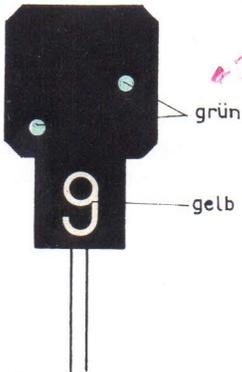


"Kreuzt"



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

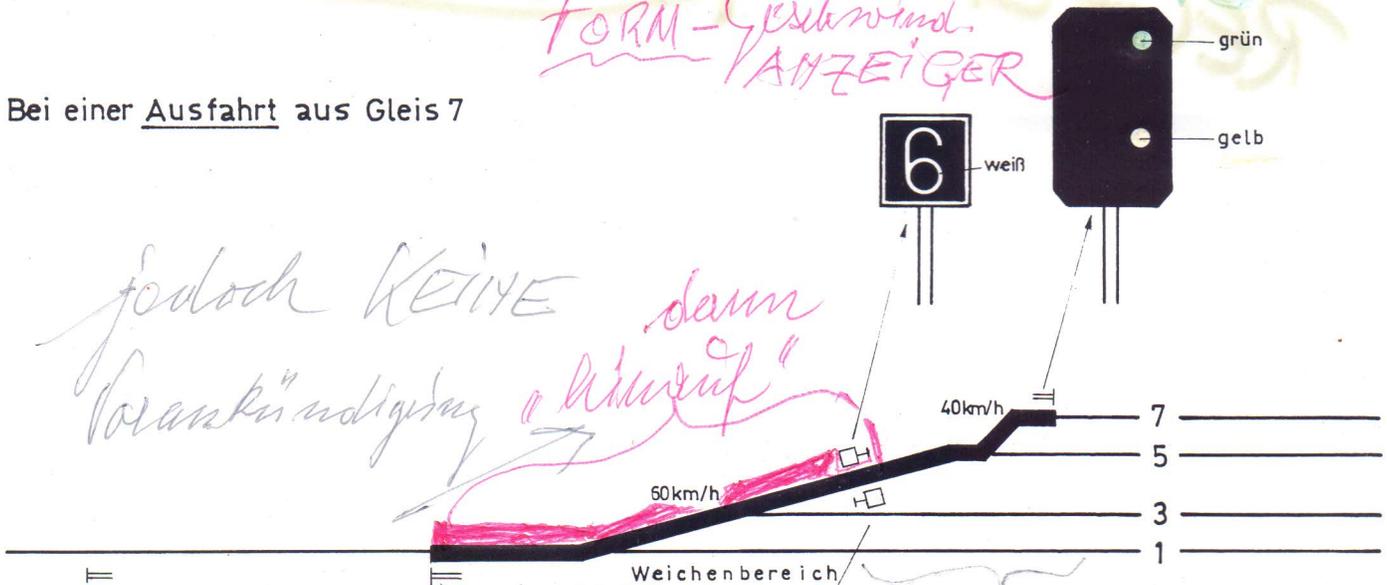
- Die zulässige Geschwindigkeit kann ein mal geändert werden!
z. B.:

Hpt. Signal

FORM-Geschwindigkeit ANZEIGER

40

Bei einer Ausfahrt aus Gleis 7



Bei einer Einfahrt auf Gleis 7

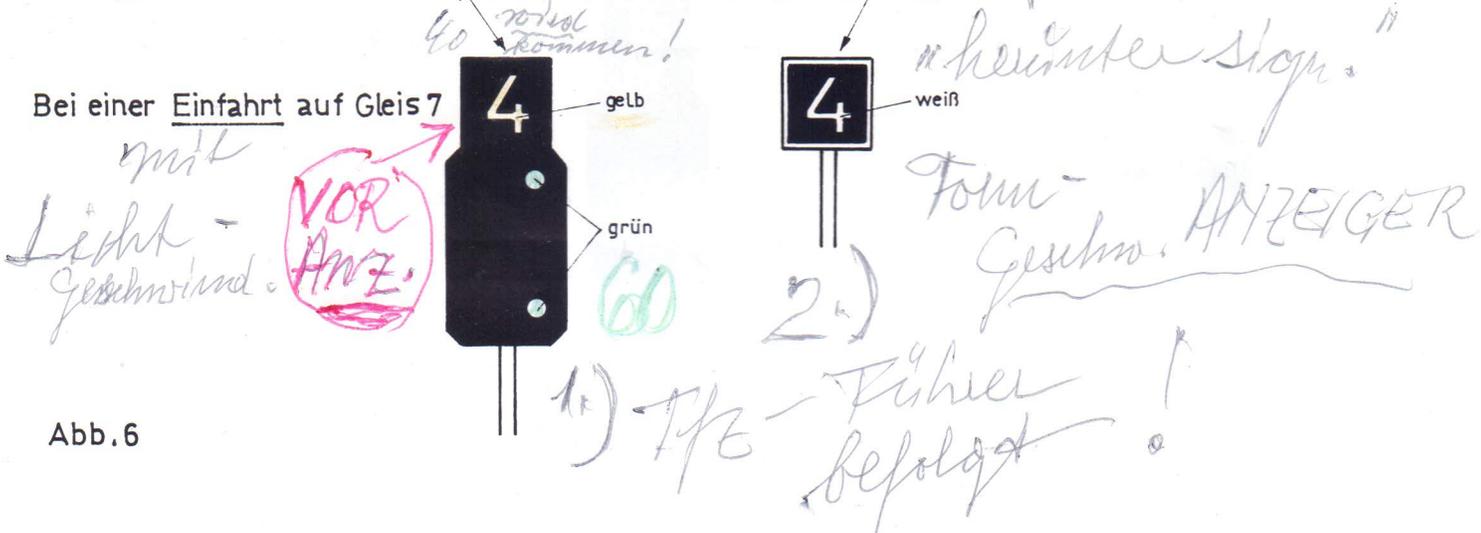


Abb. 6

§ 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.

- Eine Änderung in der Aufstellung der Signale tritt dann ein, wenn einander Langsamfahrstellen so knapp folgen, daß das Ankündigungssignal der zweiten Langsamfahrstelle zwischen Ankündigungs- und Anfangssignal der vorhergehenden Langsamfahrstelle zu stehen käme, z. B.:

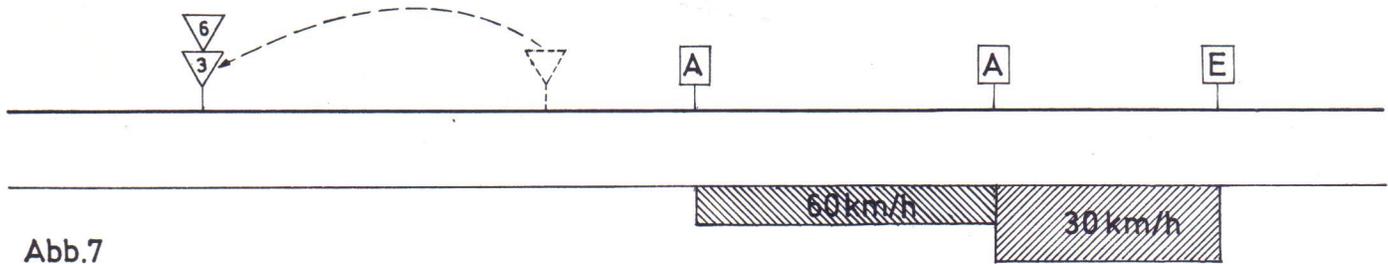


Abb.7

Diesfalls wird das zweite Ankündigungssignal unter dem ersten Ankündigungssignal angebracht.

- **In unvermeidlichen Fällen** dürfen Ankündigungssignale auf kürzere Entfernung als Bremsweglänge vor den Anfangssignalen stehen bzw. Langsamfahrtsignale auf der falschen Seite aufgestellt werden. **Die Züge müssen hievon verständigt sein (Schriftlicher Befehl, La).**
- Der Richtungspfeil wird künftig auch zur Anzeige der Gleiszugehörigkeit einer Verschubhalttafel verwendet, z. B.:

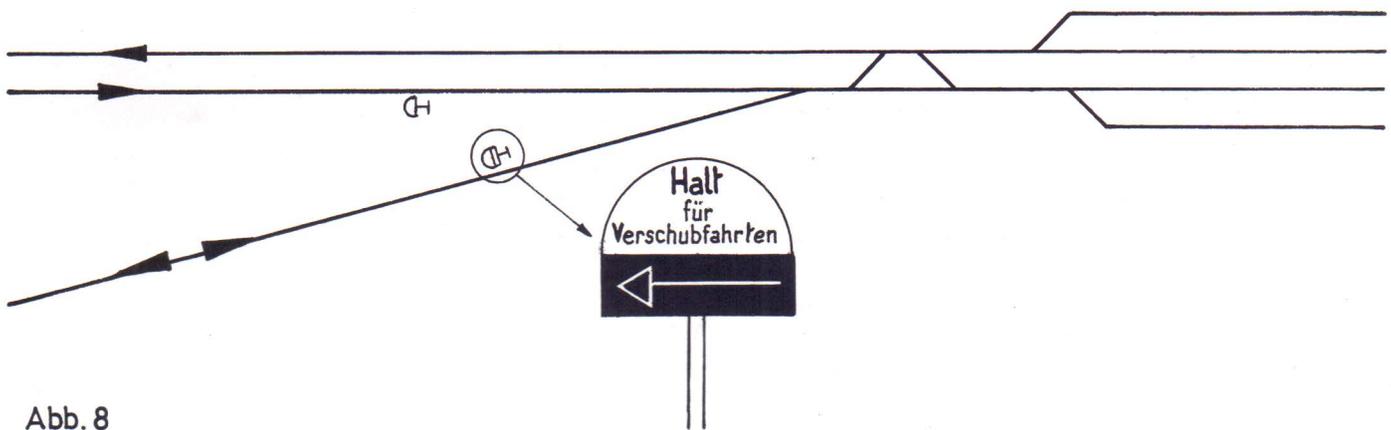


Abb. 8

§§ 18, 19 Fahrleitungssignale

Wesentlich ist, daß Schalt- und Stromabnehmersignale stets für beide Fahrrichtungen aufgestellt sind.

Beim Fahren auf dem falschen Gleis werden die Züge daher von der Lage der Schutzstrecken nicht mehr verständigt!

§§ 20, 21 Weichensignale

- Weichensignale werden nur mehr rückstrahlend ausgeführt.
- Wann Weichensignale entfallen dürfen, ist in Bauvorschriften des Sicherungsdienstes festgelegt. In der Bf-Do sind diese Weichen genannt.

§ 23 Ortsfeste Signale für den Verschubdienst

- Verschubsignale sind weder im Aussehen noch in der Bedeutung geändert.
- Ausnahmsweise dürfen Verschubsignale auch links vom befahrenen Gleis stehen. Das neue Signal „Verschubsignalhinweis“ steht diesfalls dort, wo das Verschubsignal stehen sollte, die Dreieckspitze zeigt zum Verschubsignal.
- Im Weichenbereich ist die Aufstellung von Verschubsignalen schwierig. **Ein zwischen Weichenspitze und Herzstück stehendes Signal gilt für alle im Bereich der Weiche möglichen Fahrten.**

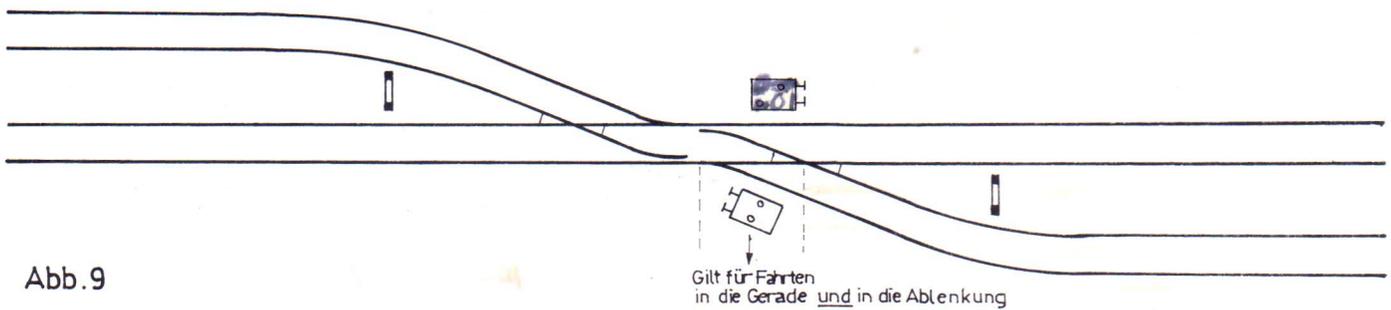


Abb. 9

- Die Kennzeichnung der Verschubsignale, die nur für ein Gleis gültig sind (◇) entfällt.

Dagegen werden Verschubsignale, die für mehrere Gleise gültig sind, besonders mit dem „Verschubsignalzusatz“ (▽) bezeichnet.

Gekennzeichnet werden also die „gefährlichen“ Signale, bei denen unbegleitete Triebfahrzeuge nicht ohne besonderen Auftrag vorbeifahren dürfen!

- Künftig gibt es Verschubsignale, die das Signal „Verschubverbot“ nicht zeigen können (Verschubsignale am Standort von Haupt- und Wartesignalen).

Triebfahrzeugführer Achtung!

In Einzelfällen ist es möglich, daß bei einer Zugfahrt neben den für Zügen erforderlichen Signalen „Verschubverbot aufgehoben“ zeigende Verschubsignale angetroffen werden!

§ 24 Hand-Verschubsignale

- **Hörbare Signale werden nur mehr bei Bedarf gegeben!**
In der Regel wird dies dann der Fall sein, wenn die Aufmerksamkeit des Signalempfängers erregt werden soll.
- Die Signalabgabe ohne Signalfahne ist nur in Ausnahmefällen – beim Signal „Abstoßen“ überhaupt nicht – zulässig.
- Im Aussehen und in der Bedeutung der Signale treten keine Änderungen ein. Besonders wird darauf hingewiesen, daß das Signal „Langsamer“ vom Triebfahrzeugführer verlangt, **langsamer** zu fahren. Wird das Signal „Langsamer“ fortwährend gegeben, so wird der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit eben immer weiter absenken, bis das Signal durch ein anderes Hand-Verschubsignal abgelöst wird.

§ 26 Signale des Triebfahrzeugführers

Die Fälle, in denen Signal „Achtung“ zu geben ist, sind nicht mehr vollzählig genannt. Es wird nur mehr allgemein ausgesagt, wozu das Signal dient. Selbstverständlich kann in Vorschriften oder schriftlichen Aufträgen die Abgabe des Signals „Achtung“ angeordnet sein, darüberhinaus muß der Triebfahrzeugführer selbst entscheiden, wann er das Signal „Achtung“ anwendet.

§ 28 Abfertigungssignale

- Die Signale des Fahrdienstleiters und die Signale des Zugführers wurden zusammengezogen. **Das Signal „Plätze einnehmen“ entfällt!**

- Das Signal „Abfahrt“ gibt der Fahrdienstleiter mit dem Befehlsstab, der Zugführer mit der Winkscheibe.
Das Signal bloß mit dem Arm zu geben, ist nicht mehr zulässig!
- Das Signal „Abfahrt“ darf durch den mündlichen Auftrag „Abfahrt“ ersetzt werden. Dies ist immer und bei allen Zügen zulässig, falls sich der abfertigende Fahrdienstleiter oder Zugführer in unmittelbarer Nähe des Triebfahrzeugführers befindet.
- Das Signal „Abfahrt“ wird auch verwendet, um in **Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal** dem Zug die Erlaubnis zur Durchfahrt zu erteilen (s. auch Bemerkungen zu DV V 3, Punkt 306, Seite 25). Das Signal „Durchfahrt erlaubt“ entfällt.

§ 29 Fahrregelungssignale

Das Planfahrzeichen entfällt. Im übrigen gibt es keine Beschränkung in den Anwendungsbereichen mehr.

§ 30 Spitzensignal

- **Das Spitzensignal leuchtet künftig bei jeder Zugfahrt auf allen Strecken!** Bei geschobenen Zügen braucht allerdings nur ein weißes Licht und nur bei Dunkelheit leuchten.
- Grundsätzlich sind 3 weiße Lichter in Form eines Dreieckes mit nach oben gerichteter Spitze erforderlich. In den Übergangsbestimmungen (ZSB (22)) sind bei Geschwindigkeiten bis 60 km/h noch zwei weiße Lichter zugelassen.
- **Verschiebende Triebfahrzeuge müssen nach vorne immer das Spitzensignal zeigen!** Zweckmäßig wird es sein, bei Sägebewegungen von vornherein das Spitzensignal nach beiden Seiten einzuschalten.

§ 31 (Abs 4–7) Signal „Fahrzeug darf nicht bewegt werden“

Neu ist, daß **vor Anbringen** des Signals die Zustimmung des Fahrdienstleiters – wenn es in der Bf-Do festgelegt ist, die des Stellwerkswärters – eingeholt werden muß.

Diese Regelung soll dem Fahrdienstleiter (Stellwerkswärter) ermöglichen, entsprechende Sicherheitsvorkehrungen, z. B. Verständigung der Verschubmannschaften, **rechtzeitig** zu treffen.

§ 31 (Abs 10, 11) Kleinwagensignal

Das nunmehr vereinheitlichte Signal muß bei **jeder** Fahrt leuchten, gleichgültig, ob mit oder ohne Fahrplanweisung gefahren wird.

Nach vorne ist mindestens ein weißes Licht erforderlich, wenn (z. B. bei SKI) ein vollständiges Spitzensignal vorhanden ist, kann dieses selbstverständlich auch als Kleinwagensignal verwendet werden.

§§ 34, 35 Gefahrensignal

Das Gefahrensignal des Triebfahrzeugführers wurde mit dem Kreis- und Pfeifsignal „Halt“ zusammengelegt.

§ 36 Haltscheibe

- Die nunmehr rückstrahlend ausgebildete Haltscheibe (Haltscheiben in bisheriger Form bzw. rotes Licht allein sind in den Übergangsbestimmungen lt. ZSB (22) zugelassen) wird **grundsätzlich 50 m** vor der Gefahrstelle aufgestellt.
- Die Haltvorscheibe entfällt.
- Unbefahrte Gleisstellen müssen nach beiden Seiten gedeckt sein.

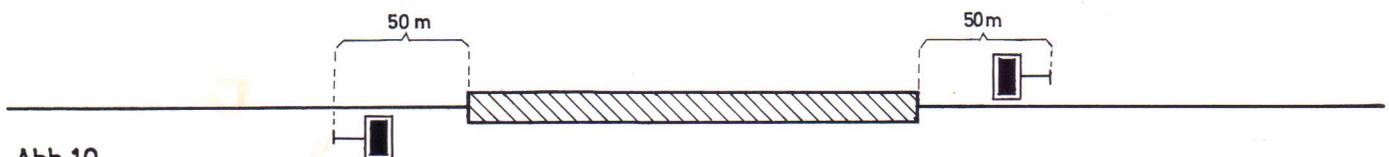


Abb.10

- Bei Einfahrt auf besetztes Gleis ist die Aufstellung einer Haltscheibe nur bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter erforderlich, das Signal steht dann unmittelbar vor der Gefahrstelle!

Diese Erleichterung wurde möglich, da bei einer Einfahrt auf besetztes Gleis der Zug auf Sicht fährt.

§ 37 (Abs 4–6) Signal „Kommen“

Das neugeschaffene Lichtsignal „Kommen“ soll die Lärmbelastigung auf Nebenbahnen vermindern.

§ 37 (Abs 8) Signal „Kreuztafel“

Die Kreuztafel kann nunmehr auch zur Ankündigung der Annäherung an ein Deckungssignal bzw. an eine Trapeztafel verwendet werden.

§ 37 (Abs 10–14) Signal „Haltepunkt“

- Um den Problemen zu begegnen, die bei der Aufstellung des Signals „Haltepunkt“ auftreten, wurde die Aufstellungsseite neu festgelegt. Das Signal befindet sich nunmehr
 - grundsätzlich rechts
 - immer jedoch an einem vorhandenen Bahnsteigdach
 - bei örtlichen Problemen oberhalb des Gleises.
- Die Aufstellung mehrerer ortsfester Signale „Haltepunkt“ für ein und dasselbe Gleis, ergänzt mit zusätzlichen Angaben ist nicht mehr möglich. Wo es erforderlich ist, dürfen weiterhin tragbare Signale verwendet werden. **Der Triebfahrzeugführer hält vor dem ersten Signal „Haltepunkt“, das er erreicht, an!**
- Wo immer das örtlich möglich ist, wird nach Weisung der Bundesbahndirektion auf das Signal „Haltepunkt“ überhaupt verzichtet. Wegen des Verhaltens des Triebfahrzeugführers siehe Bemerkungen zu DV V 3, Punkte 277 und 278, Seite 23.
- In bestimmten Fällen kann dem Triebfahrzeugführer das richtige Anhalten durch Längenbezeichnungen (z. B. am Bahnsteigdach) erleichtert werden.

§ 37 (Abs 15–17) Signal „Fahrwegende“

- Das neue Signal ersetzt das ehemalige Kennzeichen „Haltepunkt“, das als Kastenlaterne oder rückstrahlend in Augenhöhe des Triebfahrzeugführers angebracht war.

§ 38 (Abs 1–6) Geschwindigkeitstafel, Ankündigungstafel

- Die Ankündigungstafel entfällt künftig, wenn die Geschwindigkeit um weniger als 20 km/h herabgesetzt wird.
- Für Schmalspurbahnen besteht nunmehr die Möglichkeit, die örtlich zulässige Geschwindigkeit mit einer Dezimalstelle anzugeben.

§ 39 EK-Überwachungssignal

Das Signal wurde vereinfacht (nur ein gelbes Licht). Das Signal „EK gesichert“ besteht künftig aus einem **gelben** Blinklicht, um Verwechslungen mit dem Ersatzsignal auszuschließen.

§ 40 Schaltstellenpflock

Am Signal ist künftig die kilometrische Lage der zugehörigen EK angegeben.

5. Bemerkungen zur DV V 3

5.1. Allgemeines

- Die DV V 3 wird gemeinsam mit der Dienstanweisung über die Führung von Zügen ohne Zugbegleitmannschaft und den ZSB in einem Ringordner aufgelegt.
- Lagerdrucksorten sind nicht mehr aufgenommen, ihre Muster sind im DB 602 enthalten.
- Die bisherigen „Vorbemerkungen“ sind in den Abschnitt I einbezogen.

5.2. Bemerkungen zum Abschnitt I

zu Punkt 5

- Örtlich Aufsichtsführende von Arbeiterrotten und gefährdeten Rotten zählen zu den Streckenbediensteten.
- Zu den Schrankenwärtern zählen auch Bahnhofbedienstete, die Schranken- oder Blinklichtanlagen auf der Strecke zu bedienen haben.
- Die Begriffe „Triebzug“ und „Blockabschnitt“ sind neu aufgenommen.
- Die Begriffe „Freistellung“ und „Haltstellung“ sind dem Sprachgebrauch angepaßt.

zu Punkt 29

- Der Begriff „Ausweiche“ ist nicht mehr vorgesehen.
- Der Begriff „Blockstellen“ wird als Überbegriff für „Selbstblockstellen“ und „Blockposten“ verwendet.

zu Punkt 37

Hauptsignale sind künftig als Flankenschutz anzusehen.

zu Punkt 46

Künftig ist es zulässig, Fahrten im Bahnhofbereich **als Zugfahrten** durchzuführen. Dies gilt auch dann, wenn von einem Bahnhof in den Nachbarbahnhof **ohne Benützung eines Streckengleises** gefahren wird.

zu Punkt 48

Der Begriff „Verschubzüge“ wird neu eingeführt.

zu Punkt 51

Alle näheren Angaben zu den Fahrplanbehelfen sind im neuaufgelegten DB 639 enthalten.

5.3. Bemerkungen zum Abschnitt II

zu Punkt 65

Aufgenommen wurde die derzeit mit Dienstanweisung verfügte Bestimmung, daß nach beendetem Verschub die Sichträume der EK frei sein müssen (s. auch Bemerkungen zu DV V 3, Punkt 80).

zu Punkt 72

Hauptsignale bedeuten künftig auch für eine Verschubfahrt „Halt“.

Die Erlaubnis zur Vorbeifahrt wird am einfachsten mit einem Verschubsignal erteilt.

Über den Standort eines Hauptsignals ohne Verschubsignal darf nur gefahren werden, wenn für **jede einzelne Fahrt** gesondert ein **mündlicher** bzw. **fernmündlicher Auftrag** (das schließt Aufträge über Verschubfunk ein) des Verschubleiters vorliegt.

Solche Signale werden wie untaugliche Verschubsignale behandelt.

zu Punkt 73

Wird der Auftrag zur Einstellung des Verschubes mit dem Hornsignal „Verschub einstellen“ gegeben, **bedeutet die Wiederholung des Signals, daß der Verschub eingestellt ist!**

zu Punkt 80

Ist beim Verschub **der Sichtraum einer EK verstellt**, die weder durch Schranken- noch Blinklichtanlagen gesichert ist, so muß die EK bewacht werden, wenn Schienenfahrzeuge auf dem Nachbargleis vorbeifahren.

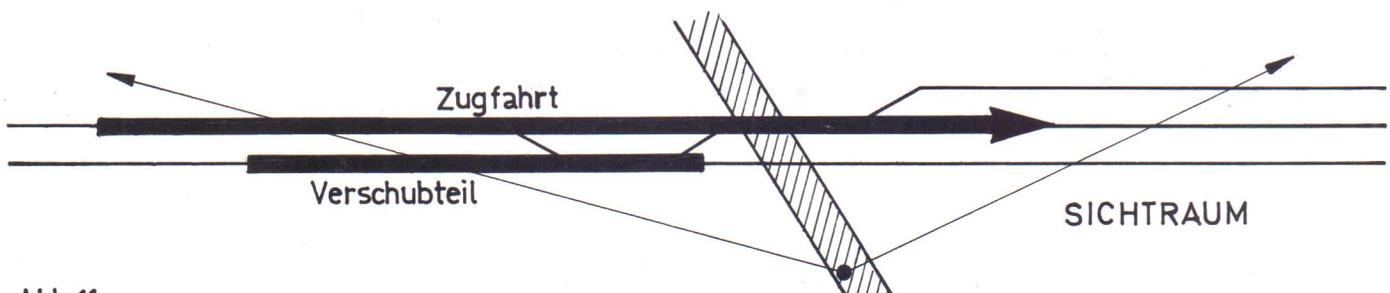


Abb.11

zu den Punkten 91 und 92

- Die Aufzählung der Kupplungen wurde der technischen Entwicklung angepaßt.
- Beim Kuppeln eines Triebfahrzeuges müssen dessen Luftleitungen „ausgeblasen“ werden, damit nicht Wasser und Ölrückstände in die Luftleitungen des Wagenzuges gebracht werden.
- **Für eine Zugfahrt müssen immer alle vorhandenen Kupplungen (einfach) verbunden werden.**

zu Punkt 97

Die Bestimmungen über die Verschubgeschwindigkeit werden neu geregelt. Die zulässige Geschwindigkeit beim Verschub hängt von verschiedenen Faktoren ab, **entscheidend aber ist, daß beim Verschub nicht mit freien Gleisen gerechnet werden darf!**

Beim Verschub muß **auf Sicht** gefahren werden. Höchstens aber darf die Geschwindigkeit 40 km/h (auf Schmalspurbahnen 20 km/h) betragen.

zu Punkt 99

Künftig darf in Richtung auf Wagen, die mit Reisenden besetzt sind, nur mehr dann abgestoßen oder abgerollt werden, wenn vorher mindestens ein Wagen als Anprallschutz in das Gleis gestellt worden ist.

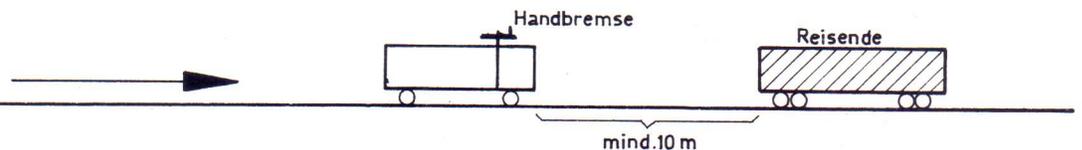


Abb.12

zu Punkt 103

Künftig sind die Betriebsstellen, in denen der englische Verschub **erlaubt oder bedingungsweise gestattet ist**, in der Streckenliste angegeben.

zu Punkt 122

Für Stumpfgleise gibt es künftig wesentliche Erleichterungen beim Sichern von Fahrzeugen. So genügt in einer Wagengruppe das Anziehen einer Handbremse, wenn das Stumpfgleis kein Gefälle Richtung Weiche aufweist. Ist ein solches Gefälle vorhanden, muß **Richtung Weiche** wie bisher gesichert werden.

zu den Punkten 131 und 132

- Bei unbegleiteten Triebfahrzeugfahrten gibt es neue Bestimmungen für den Auftrag zum Beginn der Fahrt:
 - Ein Fahrauftrag mit Signal (auch Hand-Verschubsignal) gilt bis zum nächsten für den Verschubweg gültigen Signal.
 - Bei einem mündlichen (fernmündlichen) Fahrauftrag muß das Ziel immer angegeben werden.
- Unbegleitete Triebzüge dürfen andere Triebzüge und Triebwagen mitführen, **wenn die Führung vom vordersten Führerstand aus erfolgt!**

zu Punkt 133

Unter f) müssen künftig Kesselwagen und Wagen mit öfFnungsfähigem Dach offenen Wagen gleichgehalten werden.

5.4. Bemerkungen zum Abschnitt III

Die Bestimmungen über Anwendung der Bremsen und Bremsberechnung sind im Abschnitt III der DV V 3 enthalten. Technische Bestimmungen verbleiben in der DV M 26.

§ 21 Allgemeines

- Die Bestimmungen sind einfacher gefaßt, auf neue Wagenbauformen ist Rücksicht genommen.
- Muß die Geschwindigkeit eines Zuges herabgesetzt werden, weil Fahrzeuge eingereiht sind, deren Fahrzeughöchstgeschwindigkeit der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit des Zuges nicht entspricht, **ist künftig die Genehmigung der Zugleitung erforderlich!** Selbstverständlich muß in der Zuganzeige darauf hingewiesen werden.

§ 22 Länge der Züge

Sämtliche Längenbegrenzungen aufgrund der Bremsart der Züge entfallen!

- **Wagenzuglänge:** Die bereits bisher festgelegte Länge von 700 m für Wagenzüge (also ohne Länge der arbeitenden und dienstbereiten Triebfahrzeuge) gilt für alle Züge ohne Rücksicht auf deren Bremsart. Ausnahmen können im Einzelfall von der GD (ZVÜ) genehmigt werden.
- **Gesamte Zuglänge:** Zum Vergleich mit der größten zulässigen Zuglänge muß die gesamte Zuglänge verwendet werden.
- Wie bisher muß bei der Zugbildung der Reisezüge auf die Bahnsteiglänge der Haltebahnhöfe (Haltestellen) Rücksicht genommen werden. **Müssen längere Reisezüge gebildet werden, muß für die Sicherheit der Reisenden vorgesorgt werden!**
Entsprechende Maßnahmen können in jedem Einzelfall anders festgelegt werden, z. B.:
 - Vorziehen über das Bahnsteigende
 - Einfahränderung auf ein Gleis mit längerer Bahnsteigkante
 - Verständigung der Reisenden, Hilfeleistung beim Ein- und Aussteigen.

§ 23 Wagenzuggewicht

- „Wagenzuggewicht“ entspricht dem derzeitigen Begriff: „Zuggewicht“. Der Begriff: „Gesamtzuggewicht“ entfällt.
- Die Ermittlung der Gewichte ist nicht mehr in der DV V 3 enthalten! Sie erfolgt nach der Tabelle (Anlage 2) der „Richtlinien zur Führung des Fahrtberichtes und der Internationalen Wagenliste“.

§ 24 Belastung der Triebfahrzeuge

- Die Bestimmungen der Belastungsberechnung sind eng mit denen des DB 639 verknüpft.
- Entscheidend ist, daß die Belastungstabellen nicht mehr im Buchfahrplan enthalten sind; sie bilden einen Teil der „Fahrplanhilftabellen“, die dem Fahrdienstleiter, nicht aber der Zugmannschaft zugänglich sind! **Triebfahrzeugführer und Zugführer kennen die Regelbelastung daher nicht! Es ist allein die Verantwortung des Zugbildebahnhofes, die Züge belastungsmäßig richtig zu bilden!**
- Reicht die Regelbelastung des Triebfahrzeuges nicht aus, so muß der Zugbildebahnhof
 1. prüfen, ob die Fahrplanhilftabellen bei anderen Belastungstabellen höhere Werte vorsehen.
Man kann grundsätzlich bis zur höchsten Belastungstafel der selben Strecke gehen. Die zu erwartenden Fahrzeitüberschreitungen können direkt aus der Dispositionsliste (Spalte Durchfahrzeit) abgelesen werden. **Die dort angegebenen Fahrzeiten sind die errechneten Fahrzeiten für Durchfahrt ohne Zuschläge; die planmäßigen Fahrzeiten sind in der Regel länger!**
Für jeden Halt muß der Anfahr-/Haltzuschlag (A/H-Zuschlag) berücksichtigt werden, der beim Wechsel der Belastungstafel natürlich auch größer wird. Man kann nun beurteilen, ob die zu erwartenden Fahrzeitüberschreitungen entweder überhaupt mit den Fahrzeitreserven gedeckt werden können oder ob sie tragbar erscheinen. **Bei Reise- und Güterschnellzügen ist die Zustimmung der Zugleitung erforderlich!**

Die Zugmannschaft wird von einem Wechsel der Belastungstafel **nicht** verständigt!

Der Triebfahrzeugführer wird bei jeder Belastung versuchen, den Fahrplan einzuhalten; für die zu erwartenden Fahrzeitüberschreitungen trägt der Zugbildebahnhof bzw. die Zugleitung die Verantwortung.

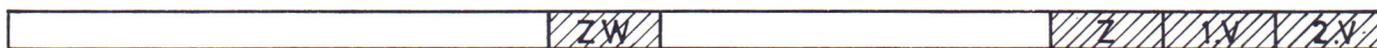
2. weitere Triebfahrzeuge begeben.

Das ist dann notwendig, wenn

- die Fahrzeitverluste untragbar werden oder
- die maximale Belastung (größter Wert der höchsten Belastungstafel, „*“-Wert) überschritten wird.

Das weitere Triebfahrzeug ist grundsätzlich vorzuspannen. Erst wenn die Grenzbelastung ziehender Triebfahrzeuge überschritten wird, darf mit Zwischentriebfahrzeug gefahren werden. Das Nachschieben ist – ausgenommen Notfälle – nur zulässig, wo dies in der Streckenliste gestattet ist (auf besondere Bedingungen achten!).
Höchstens dürfen verwendet werden:

ENTWEDER:



ODER:

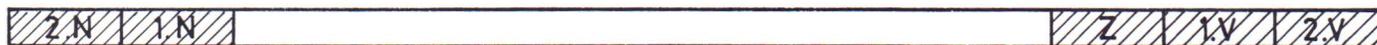


Abb.13

Achtung Fahrdienstleiter! In den Belastungstafeln können Anfahrbeschränkungen vorgeschrieben sein! Muß ein Zug an einer solchen Stelle angehalten werden,
– Triebfahrzeugführer von der Anfahrbeschränkung verständigen
– vorgesehene Maßnahmen treffen!

- Am Schluß eines Zuges darf ein Triebfahrzeug (derzeit „dienstbereites“ Triebfahrzeug) beigegeben werden. **Eine besondere Geschwindigkeitsbeschränkung ist hierfür nicht verlangt!** Das Nachbremsventil eines solchen Triebfahrzeuges muß ausgeschaltet werden.
- Bei Umleitungsverkehr und ähnlichen Ausnahmefällen dürfen bis zu 3 Züge vereinigt werden, **ohne Rücksicht auf die Stellung der Triebfahrzeuge im Zug!**

§§ 25, 26 Anwendung der Bremsen, Bremsberechnung

In diesem Bereich treten wohl die entscheidendsten Änderungen ein!

1. Es darf nur mit der Luftbremse gefahren werden.
Dies betrifft **alle** Züge. Handbremsen dürfen nur mehr im Störfall bedient werden.
2. Alle tauglichen und alle selbstlösenden Bremsen müssen eingeschaltet sein.
3. **Bei jedem einzelnen Fahrzeug muß grundsätzlich die jeweils wirksamste Bremsstellung verwendet werden!** Geschwindigkeit und Zugart sind dabei unerheblich. Kommen dabei Bremsen in Bremsstellung „R“ mit Bremsen in Bremsart „G“ zur Anwendung, muß versucht werden, die R-Bremsen auf „P“ zurückzustellen. Fehlt der Zugartumsteller, bleiben die Bremsen in Bremsstellung „R“.

- Die bremstechnisch zulässige Geschwindigkeit beträgt
 - 140 km/h wenn nur Bremsen in „R“ oder „P“ zur Anwendung kommen
 - 80 km/h wenn ein oder mehrere Fahrzeuge in Bremsstellung „G“ beim Zug sind
 - 50 km/h wenn im Störfall Handbremsen bedient werden.
- Die Nachlauferbestimmungen wurden wesentlich vereinfacht. Besonders muß beachtet werden:
 - Es ist immer nur 1 Nachlaufer zulässig
 - Als Nachlaufer sind künftig auch Wagen mit Gefährzettel Nr. 2 und 3 verboten.
- **Als Bremsweglänge können – von 100 zu 100 m abgestuft – Werte zwischen 400 und 1500 m festgelegt sein.** Diese Angaben sind in den Dispositionslisten zu finden.

Es gibt nur mehr **eine** Bremstafel für alle Bremsweglängen. Steigungen werden nicht mehr wie ebene Strecken behandelt, sie werden mit eigenen Werten angegeben. **Es gibt nur mehr einen Wert Bremshundertstel (die früheren „s“-Werte); die bisherigen „l“-Werte sind nicht mehr vorgesehen!**

- Im Kopf des jeweiligen Buchfahrplanes ist der Wert „Bhmax“, das sind die erforderlichen Bremshundertstel, angegeben. **Abschnittsweise sind die erforderlichen Bremshundertstel nur mehr in den Dispositionslisten angegeben.**

Bei der Bremsberechnung wird das Bremsgewicht nach den „Richtlinien zur Führung des Fahrtberichtes und der Internationalen Wagenliste“ ermittelt und daraus die vorhandenen Brems Hundertstel errechnet. **Die erforderlichen Brems Hundertstel müssen im Zug vorhanden sein.**

- Grundsätzlich müssen Wagenzug und arbeitende Triebfahrzeuge für sich gebremst sein. Beim Wagenzug wird dies bei der Bremsberechnung geprüft, beim Triebfahrzeug überprüft es der Triebfahrzeugführer.
- Bei Mangel an Brems Hundertstel im Wagenzug und dann, wenn der Triebfahrzeugführer dem Zugführer bzw. dem Fahrdienstleiter meldet, daß die erforderlichen Brems Hundertstel bei seiner Lokomotive nicht aufgebracht werden, gilt:
 1. Zuerst wird eine neuerliche Bremsberechnung unter Einbeziehung aller Triebfahrzeuge durchgeführt. Dabei ist neben dem Bremsgewicht auch das Dienstgewicht der Lokomotiven zu berücksichtigen. Ist dann der Zug gedeckt, muß die Geschwindigkeit nicht herabgesetzt werden, für den Zug muß aber ein Bremszettel ausgefertigt werden!
 2. Ist der Zug auch bei der zweiten Berechnung nicht gedeckt, muß für die Weiterfahrt die Genehmigung der Zugleitung eingeholt werden!
 In der Dispositionsliste ist der jeweilige Wert „Erforderliche Brems Hundertstel“ abschnittsweise angegeben. Der Fahrdienstleiter prüft, in welchen Abschnitten die vorhandenen Brems Hundertstel niedriger sind.

Achtung! Es ist durchaus möglich, daß sich kein einziger Abschnitt mit Mangel an Brems Hundertstel ergibt. Der Wert Bhmax im Kopf des Buchfahrplanes ist ja für den Gesamtlauf des Zuges berechnet!

In der Bremsstafel ist der Ausgangspunkt immer die in der Dispositionsliste angegebene Bremsweglänge. Waagrecht wird die Fahrplangeschwindigkeit aufgesucht (erforderlichenfalls auf den nächsthöheren Wert gehen). Unter – in Steigungen über – diesem Wert sucht man nun den in der Dispositionsliste angegebenen Wert Brems Hundertstel auf (erforderlichenfalls auf den nächsthöheren Wert gehen). Nun geht man in der gefundenen Zeile so weit nach links, bis der erste, gerade noch gedeckte Wert erreicht wird. Die noch zulässige Geschwindigkeit steht über diesem Wert in der Zeile der in der Dispositionsliste angegebenen Bremsweglänge. z. B.: In einem Abschnitt mit 1000 m Bremsweglänge sind bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h 84% erforderliche Brems Hundertstel angegeben. Im Zug sind nur 58% vorhanden.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Vorsignalabstand (m) | 1400 | 24 | 30 | 36 | 41 | 47 | 59 | 67 | 76 | 83 | 90 | 95 | 101 | 105 | 110 | 115 | 119 | 123 | 127 | 130 | 134 |
| | 1300 | 23 | 29 | 34 | 40 | 46 | 57 | 65 | 73 | 80 | 87 | 91 | 97 | 101 | 106 | 111 | 115 | 119 | 122 | 125 | 129 |
| | 1200 | 22 | 27 | 33 | 38 | 44 | 45 | 62 | 70 | 77 | 83 | 88 | 93 | 97 | 102 | 106 | 111 | 114 | 117 | 121 | 124 |
| | 1100 | 21 | 26 | 32 | 37 | 42 | 52 | 60 | 67 | 73 | 80 | 84 | 89 | 93 | 98 | 102 | 106 | 109 | 112 | 115 | 119 |
| | 1000 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 50 | 57 | 64 | 70 | 76 | 80 | 85 | 89 | 93 | 97 | 101 | 104 | 107 | 110 | 113 |
| | 900 | 20 | 24 | 29 | 34 | 39 | 47 | 54 | 62 | 68 | 73 | 78 | 82 | 86 | 89 | 93 | 97 | 100 | 103 | 105 | 109 |
| | 800 | 19 | 23 | 27 | 32 | 37 | 45 | 52 | 59 | 65 | 70 | 74 | 78 | 82 | 86 | 88 | 92 | 95 | 98 | 100 | 104 |
| | 700 | 19 | 22 | 25 | 30 | 34 | 42 | 49 | 56 | 61 | 66 | 70 | 74 | 77 | 80 | 83 | 87 | 89 | 92 | 94 | 97 |
| | 600 | 18 | 20 | 24 | 28 | 32 | 39 | 46 | 52 | 57 | 62 | 65 | 69 | 72 | 75 | 77 | 81 | 83 | 85 | 88 | 90 |
| | 500 | 18 | 19 | 22 | 26 | 30 | 37 | 42 | 48 | 53 | 57 | 60 | 63 | 66 | 69 | 71 | 74 | 76 | 78 | 80 | 83 |
| | 400 | 17 | 18 | 20 | 23 | 27 | 34 | 39 | 44 | 48 | 51 | 54 | 57 | 60 | 62 | 64 | 66 | 69 | 71 | 73 | 74 |
| Geschwindigkeit (km/h) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|
| Hülle (%) | 0 | 6 | 6 | 6 | 6 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | |
| | 2 | 6 | 6 | 6 | 7 | 12 | 17 | 22 | 27 | 33 | 37 | 43 | 48 | 53 | 58 | 65 | 68 | 73 | 78 | 83 | |
| | 4 | 6 | 6 | 7 | 9 | 15 | 20 | 25 | 30 | 36 | 40 | 46 | 51 | 56 | 61 | 67 | 71 | 76 | 82 | 87 | |
| | 6 | 6 | 7 | 8 | 10 | 12 | 17 | 22 | 27 | 33 | 39 | 43 | 49 | 54 | 60 | 65 | 71 | 75 | 80 | 85 | 91 |
| | 8 | 7 | 9 | 10 | 12 | 14 | 20 | 25 | 30 | 35 | 41 | 46 | 52 | 57 | 62 | 68 | 74 | 78 | 83 | 89 | 95 |
| | 10 | 10 | 11 | 12 | 14 | 16 | 22 | 27 | 32 | 38 | 44 | 49 | 55 | 60 | 66 | 71 | 77 | 81 | 87 | 93 | 98 |
| | 12 | 12 | 13 | 14 | 16 | 18 | 24 | 30 | 35 | 41 | 47 | 52 | 58 | 63 | 68 | 74 | 81 | 85 | 90 | 96 | 100 |
| | 14 | 14 | 15 | 17 | 18 | 21 | 27 | 32 | 38 | 43 | 50 | 54 | 61 | 66 | 71 | 77 | 84 | 88 | 93 | 99 | 102 |
| | 16 | 16 | 17 | 19 | 21 | 23 | 29 | 35 | 40 | 46 | 52 | 57 | 64 | 69 | 75 | 81 | 88 | 92 | 97 | 102 | 106 |
| | 18 | 18 | 19 | 21 | 23 | 25 | 32 | 37 | 43 | 49 | 55 | 60 | 67 | 72 | 78 | 84 | 91 | 95 | 100 | 105 | 109 |
| | 20 | 20 | 21 | 23 | 25 | 28 | 34 | 40 | 45 | 51 | 58 | 63 | 70 | 75 | 81 | 87 | 93 | 98 | 102 | 108 | 113 |

Abb.14

Die noch zulässige Geschwindigkeit beträgt 80 km/h.

Dem Zug muß die noch zulässige Geschwindigkeit dann vorgeschrieben werden, wenn sie um mehr als 2 km/h unter der Fahrplangeschwindigkeit liegt! Ist keine Geschwindigkeitsverminderung erforderlich, wird dies im Bremszettel angegeben.

- Die Festhaltebremsen sind nunmehr in der Streckenliste angegeben.
- **Grundsätzlich entfällt der Bremszettel.**
Ein Bremszettel wird nur mehr ausgefertigt
 - bei Mangel an Bremsen (auch wenn keine Geschwindigkeitsverminderung erforderlich ist!)
 - wenn im Störfall Handbremsen bedient werden müssen
 - wenn mehr als die Hälfte der bedienten Bremsen des Wagenzuges einlöslich ist.

Der Triebfahrzeugführer muß immer verständigt werden über

- die Länge des Wagenzuges
- Anzahl der Scheibenbremsen
- Anzahl der Wagen mit Kunststoffbremssohlen.

- Bei **allen** Zügen, die ausschließlich aus Triebwagen bzw. Triebzügen zusammengesetzt sind, entfällt die Bremsberechnung, wenn **alle** beim Zug befindlichen Bremsen tauglich und eingeschaltet sind (z. B.: Fällt bei einem Triebzug der Reihe 4010 die Magnetschienenbremse oder die E-Bremse des Triebkopfes aus, ist eine Bremsberechnung erforderlich!).
- Bei Bremsstörungen auf der Strecke muß künftig wie folgt vorgegangen werden:

Züge mit Zugführer

- Die noch vorhandenen Bremsen errechnen.
- Vergleich mit den Mindestbremsen.
- Pro fehlendes Bremsen um 1 km/h langsamer fahren. **Im Bremszettel noch zulässige Geschwindigkeit angeben!**

Züge ohne Zugbegleitmannschaft

- Wenn nicht mehr als die Hälfte der bedienten Bremsen ausgefallen ist, **ohne Bremsberechnung** mit höchstens 20 km/h – im Gefälle mit höchstens 10 km/h – weiterfahren.

Im nächsten mit Fahrdienstleiter besetzten Bahnhof anhalten und Berechnung nachholen.

§ 28 Gefährliche Güter

- Die Bestimmungen wurden vereinfacht und gestrafft.
- Bei Wagen mit Gefahrzettel Nr. 1 darf künftig die Luftbremse eingeschaltet bleiben, **wenn beim Zug sonst die erforderlichen Bremsen nicht erreicht werden!** Diese Änderung beruht auf einer Vereinbarung im Rahmen der UIC.

5.5. Bemerkungen zum Abschnitt IV

zu Punkt 184

Künftig darf bei allen handschriftlichen Eintragungen auch der Name der Betriebsstelle (nach DV V 20) abgekürzt werden. Auf die Besonderheiten bei schriftlichen Aufträgen wird besonders hingewiesen.

zu den Punkten 186–190

- Die La zählt zu den schriftlichen Aufträgen. **Vorschreibungen, die sonst mit V-Befehl erfolgen müssen, dürfen nunmehr in die La aufgenommen werden.**
- Die neue Drucksorte „Sammelbefehl“ wurde eingeführt. Näheres hierzu siehe Bemerkungen zur Einlage 34 der ZSB, Seite 31.
- Der Fahrdienstleiter darf künftig **jedem** V-Bedienteten den Auftrag zur Befehlsausfertigung erteilen.
- Die Befehlsbeigabe über mehrere Befehlsstrecken ist in der Einlage 34 der ZSB geregelt.
- **Abkürzungen nach Anlage 1 sind zulässig, die Namen von Betriebsstellen müssen jedoch ausgeschrieben werden.**

Befehle werden grundsätzlich nur mehr dem Führer des führenden Triebfahrzeuges ausgefolgt!

Es ist Sache des ausfertigenden Fahrdienstleiters, die Befehlsvorschriftung darauf zu überprüfen, ob der Zugführer bzw. die Führer weiterer beim Zug befindlicher Triebfahrzeuge verständigt werden müssen (z. B. Verständigung der Reisenden von der geänderten Aussteigeseite in einer Haltestelle beim Fahren auf dem falschen Gleis, Auftrag Stromabnehmer senken und Schwungfahren usw.). Diesfalls muß der Fahrdienstleiter die Anzahl der Ausfertigungen erhöhen und für deren Ausfolgung sorgen!

- Wird der A-Befehl mit Vordruck verwendet, muß für jede Vorschriftung ein gesondertes Muster verwendet werden.
- In den **zur Befehlsbeigabe vorgesehenen** Bahnhöfen (Befehlsbahnhof nach ZSB 34, Zugausgangsbahnhof) **müssen alle Vorschriften fortlaufend nummeriert werden!** Die auf den Strecken Wien Westbf – Salzburg und Wien Südbf – Graz Hbf probeweise eingeführte Regelung wurde in die DV V 3 übernommen. Die Numerierung erfolgt in einem A-Befehl, alle übrigen Befehle werden – dem Zuglauf entsprechend – in die Numerierung einbezogen, z. B.:

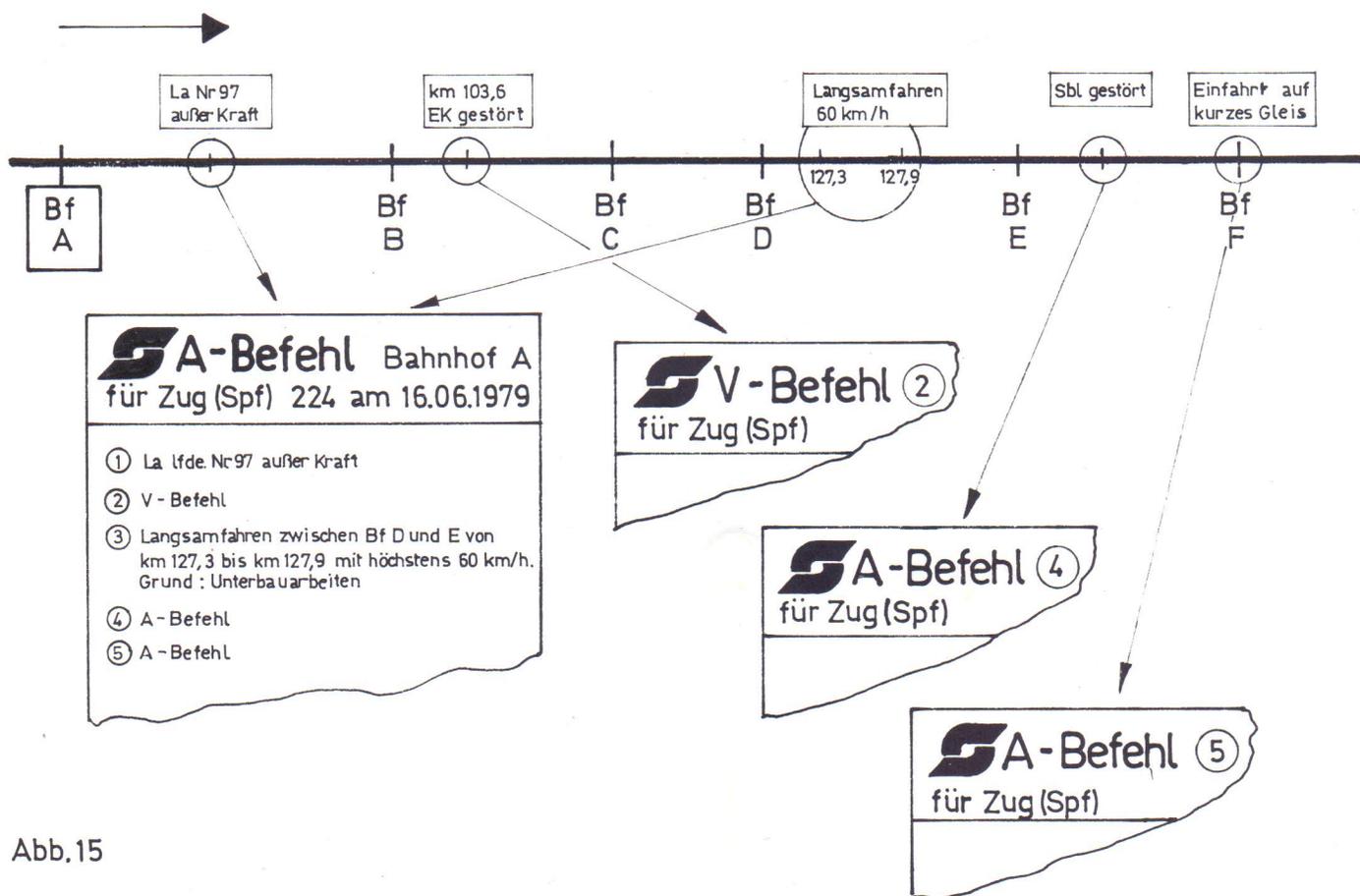


Abb.15

Die Numerierung entfällt in den übrigen Bahnhöfen. Sind die derart nummerierten Befehle bereits ausgefolgt und wird nachträglich eine weitere Vorschriftung notwendig, so wird diese nicht mehr nachnummeriert. Die im 3. Absatz des Punktes 188 genannten Vorschriften werden überhaupt nicht in die Numerierung einbezogen.

- **Zur Ausfolgung schriftlicher Befehle kann jeder V-Bedienstete herangezogen werden!**
- Die Notwendigkeit der Vollzugsmeldung ist allgemein geregelt.

- Bei einem Wechsel des Triebfahrzeugführers (Zugführers), einem Triebfahrzeugwechsel, bei der Beigabe oder dem Abstellen von weiteren Triebfahrzeugen muß davon ausgegangen werden, **daß nur der Führer des führenden Triebfahrzeuges weiß, ob noch weiterhin gültige Befehle vorhanden sind!**

Der Führer des führenden Triebfahrzeuges muß daher

- bei Führerwechsel, Triebfahrzeugwechsel oder Beigabe eines Vorspanntriebfahrzeuges noch gültige Befehle dem Führer des nunmehr führenden Triebfahrzeuges übergeben.

Die Übergabe soll womöglich direkt erfolgen. Ist dies nicht möglich, vermittelt bei Zügen mit Zugführer dieser, sonst der Fahrdienstleiter bzw. Zugvorbereiter. Zur Bestätigung verwendet der Triebfahrzeugführer das Übergabebuch, der Zugvorbereiter sowie der Zugführer das Einschreibbuch, der Fahrdienstleiter ein im Block verbleibendes Befehlsmuster

- bei der Beigabe von Triebfahrzeugen im Zugverband oder am Zugschluß prüfen, ob die Führer dieser Triebfahrzeuge noch gültige Vorschreibungen ebenfalls benötigen. Diesfalls veranlaßt er die Ausfertigung und Ausfolgung weiterer Gleichschriften durch den Fahrdienstleiter.

zu den Punkten 206 und 207

- Arbeiterrotten – auch gefährdete Rotten – müssen künftig auf mehrgleisigen Strecken **das Arbeitsgleis** angeben. Ob ein Gleis oder beide Gleise als Arbeitsgleis gelten, **bestimmt der örtlich Aufsichtsführende.**
- Alle erforderlichen Verständigungen werden nur für Fahrten auf dem Arbeitsgleis gegeben.
- Sobald eine gefährdete Rotte angemeldet ist, müssen Züge auf dem Arbeitsgleis vorausgemeldet werden (s. Bemerkungen zu Punkt 221 der DV V 3, Seite 22).
- Kann einer gefährdeten Rotte eine Zugfahrt nicht vorausgemeldet werden, ist der Zug im Bereich der Arbeitsstelle zum Fahren auf Sicht zu beauftragen.
- Grundsätzlich wird eine **gefährdete Rotte im Bahnhofsbereich** nur von Fahrten auf dem Arbeitsgleis verständigt. Der örtlich Aufsichtsführende kann – wenn dies die Arbeit erfordert – die Verständigung von Fahrten auf einem oder auf beiden Nachbargleisen verlangen.

zu Punkt 212

Die herkömmliche Zugfolgeberechnung entfällt!

Obwohl der Abschnitt IV der DV V 3 noch nicht nach den neuen Gedanken der Rahmenvorschrift erstellt ist, wurde dieser Punkt bereits als Rahmenbestimmung gefaßt. Die Dispositionsliste (Näheres siehe zum Abschnitt III der DV V 3) ist dabei nur **ein Hilfsmittel; im wesentlichen wird es darauf ankommen, bei der Regelung des Zugverkehrs alle Erfahrungen und Kenntnisse einzusetzen, um den jeweiligen Einzelfall optimal lösen zu können!**

zu Punkt 213

Es ist nicht mehr erforderlich, Zugmeldungen, die auf der Streckenfernsprechverbindung gegeben werden, das Wort „Zugmeldung“ voranzusetzen.

zu den Punkten 215–220

- Der Wortlaut, mit dem die fernmündliche Rückmeldung bestätigt wird, wurde geändert.

z. B.: „Zug 2791 hier. Block Amstetten 1, Müller“

„Zug 2791 in Block Amstetten 1“.

Die Sicherheit, daß die die Rückmeldung empfangende Stelle einwandfrei verstanden hat, wo der rückgemeldete Zug eingetroffen ist, kann folgenschwere Mißverständnisse vermeiden.

- **Die Fälle, in denen auch bei vorhandenem Streckenblock fernmündlich rückgemeldet werden muß, sind zusammengefaßt; der Streckenblock muß – soweit möglich und zulässig – bedient werden.**

Die Zuständigkeit für das Einführen des fernmündlichen Rückmeldens ist nun einfacher geregelt. Die Reihenfolge – zuerst rückmelden, dann rückblocken – muß (ausgenommen beim Selbstblock) eingehalten werden. Wie diese Reihenfolge im Einzelfall gewährleistet wird, ist nicht mehr bestimmt; die Vorgangsweise hängt ja von der Bauart der Sicherungsanlage ab. **Bei eingeführtem fernmündlichen Rückmelden darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein!**

- Tritt eine Störung nur einmal auf und wird das einwandfreie Arbeiten des Streckenblocks bei der Fahrt der „Kontrollzüge“ festgestellt, darf das fernmündliche Rückmelden ohne weiteres aufgehoben werden. Bei der Eintragung der Störung und im Meldeweßen treten keine Änderungen ein.

In diesem Fall ist für das Aufheben des fernmündlichen Rückmeldens die Austragung im Störungsbuch durch den Mitarbeiter des Sicherungsdienstes nicht mehr Voraussetzung!

- Der Streckenblock mit Blockabschnittsprüfung wird immer häufiger gebaut, die Besonderheiten dieses Selbstblocks mußten daher berücksichtigt werden.

Die Anzahl der Fälle, in denen fernmündlich rückgemeldet werden muß, ist geringer. Auch bei der Blockabschnittsprüfung entfällt die Schlußfeststellung. Das fernmündliche Rückmelden braucht nur vom letzten deckenden Signal bis zur nächsten besetzten Zugfolge eingeleitet werden, z. B.:

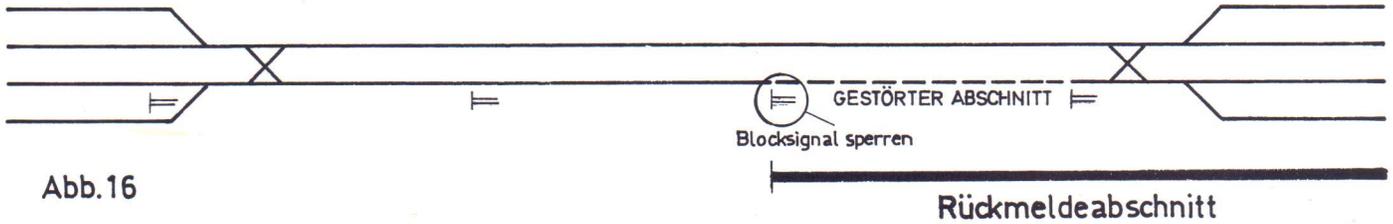


Abb.16

Die Blockabschnittsprüfung besteht aus

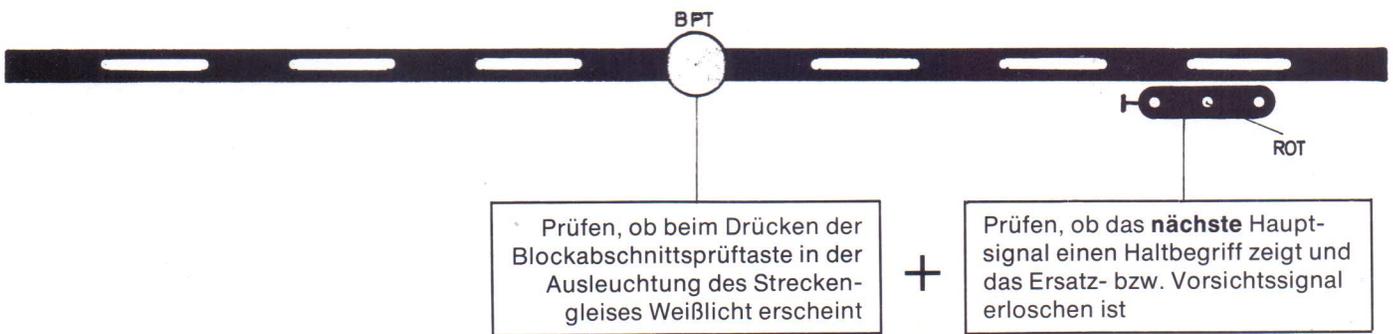


Abb.17

Die Wirkungsweise der Blockabschnittsprüfung beruht auf einer Prüfung der Gleisfreimeldeanlage; sie ist daher nicht zulässig, wenn die Gleisfreimeldeanlage gestört ist oder wenn die Achszählgrundstellungstaste bedient wurde!

Die Blockabschnittsprüfung ersetzt die fernmündliche Rückmeldung. Es darf weiter im Blockabstand gefahren werden. Eine Eintragung ist nur erforderlich, wenn die Blockabschnittsprüfung für den Nachbarbahnhof gemacht wird!

z. B.:

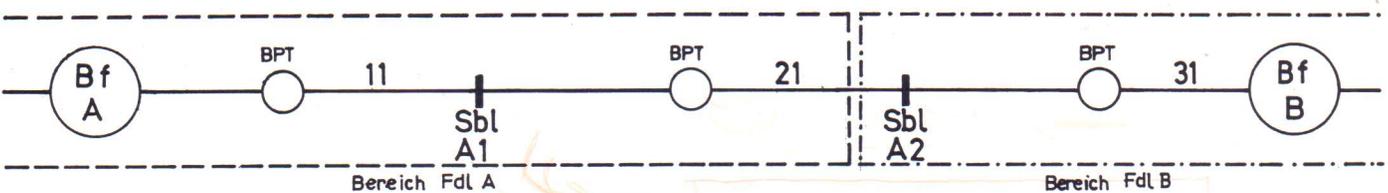


Abb.18

Zugfahrt von A nach B

Fdl A prüft Abschnitt 11 und das Sbl A 1. Der Zug befährt Abschnitt 11.

Fdl A ist im Besitz der Rückmeldung vom Bf B (gegeben für Sbl A2!). Der Zug befährt Abschnitt 21.

Fdl B prüft Abschnitt 31 und das Einfahrsignal A. Der Zug befährt Abschnitt 31.

Fdl A prüft Abschnitt 21 und meldet an Bf B: „21 frei“ (in das Zugmeldebuch eintragen). Fdl B prüft nun das Sbl A2 und hat nun alle Voraussetzungen für die Abgabe der fernmündlichen Rückmeldung an Bf A.

„Zug 227 hier, **Block A2** Berger“

„Zug 227 in **Block A2**“.

Der Zug fährt im Bahnhof B ein.

Es muß darauf geachtet werden, daß außerdem das Anbieten und Annehmen in bestimmten Fällen notwendig ist!

zu den Punkten 221 und 222

Für das richtige Verständnis der neuen Bestimmungen ist es erforderlich, zuerst die Bemerkungen zu Punkt 475 der DV V 3 zu lesen (Seite 27).

- Die Neuregelung war erforderlich, um den Dienst des Schrankenwärters zu erleichtern.

Es muß damit gerechnet werden, daß es künftig zum Fahren mit Vorsprung kommt, das weder vereinbart noch angekündigt wird!

- **Die Bestimmungen der ZSV, Einlage 28, entfallen.**

Es wird unterschieden zwischen

Vorausmelden

- **vor Zulassung** der Zugfahrt
- Zugmelderuf auf der Streckenfernsprechverbindung

- mithören müssen
Nachbarfahrdienstleiter
Blockwärter
Schrankenwärter
Bewacher von EK
Gefährdete Rotten

Meldet sich ein Schrankenwärter oder ein Bewacher einer EK nicht, Zug anhalten, mit V-Befehl nach DV V 3, Punkt 320 verständigen!

Meldet sich eine gefährdete Rotte nicht, Zug anhalten, mit V-Befehl nach DV V 3, Punkt 207 verständigen!

- Zwei Züge – auch Züge entgegengesetzter Fahrtrichtung – dürfen gleichzeitig vorausgemeldet werden.
- Wortlaut: z. B.: „Zug 227 voraussichtlich ab 19“
- **Jede Abweichung** muß sofort allen Beteiligten nachgemeldet werden.
- Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet sein.

Abmelden

- **nach Durchführung** der Zugfahrt
- Zugmelderuf auf der Streckenfernsprechverbindung, bei Abschnitten ohne Streckenbedienstete freie Wahl der Fernsprechverbindung und des Rufzeichens
- mithören müssen
Nachbarfahrdienstleiter
Blockwärter

Nichtmelden bleibt folgenlos.

- Wortlaut: z. B.: „Zug 227 ab 20“

- Grundsätzlich wird abgemeldet (bei tauglicher Zugnummernmeldeanlage entfällt die Abmeldung). Vorausgemeldet wird

- wenn es die Bf-Do bestimmt (bei Schrankenwärtern auf der Strecke)
- wenn EK bewacht werden oder gefährdete Rotten angemeldet sind.

Diesfalls **muß das Vorausmelden besonders eingeführt werden.**

- Die Bundesbahndirektion kann in der Bf-Do zusätzliche Maßnahmen anordnen (z. B. bei Schranken, die sehr nahe bei einem Bahnhof liegen).

zu Punkt 226

Die neue Definition war aufgrund der vielen Signale erforderlich, die durch den Zug auf Halt gestellt werden.

zu Punkt 240

Eine besondere Kennzeichnung untauglicher Signale ist nur bei in Freistellung untauglichen Form-Hauptsignalen erforderlich.

zu Punkt 257

Die Ankündigung der Blockbedienung ist nicht mehr vorgesehen.

zu Punkt 260

Wegen der Schwierigkeiten, die bei Ausfahrt ohne Ausfahrtsignal bei der Signalbeachtung auftreten, war eine Neuregelung erforderlich.

Die Bestimmungen des Punktes 260 sind solche für den Notfall. Solange das irgend möglich ist, müssen Ausfahrten ohne Ausfahrtsignal vermieden werden!

– Die Vorgangsweise wird künftig so geregelt:

- **Alle** Voraussetzungen für die Zugfahrt müssen gegeben sein (Zugmeldeverfahren, Fahrstraßenprüfung und -sicherung, etc.).
- Der Zug wird mit A-Befehl verständigt „Zug fährt ohne Ausfahrtsignal aus!“
- Aufgrund des Befehles werden Hauptsignale im Ausfahrweg nicht beachtet, **auch wenn sie unmittelbar rechts stehen!**

zu den Punkten 262, 263 und 264

- Der Begriff „Fahrstraße“ konnte vereinfacht werden.
- Als Ende des Einfahrgleises gilt nunmehr **auch das neue Signal „Fahrwegende“**.
- **Wenn es in der Bf-Do vorgesehen ist** und der Fahrweg nicht **auf Freisein** überprüft werden kann (z. B. Störung der Gleisfreimeldeanlage), darf der Zug zum Fahren auf Sicht beauftragt werden.

Diese Erleichterung betrifft nur die Prüfung nach Punkt 264a). Die übrigen Bestimmungen des Punktes 264 müssen auch dann eingehalten werden, wenn der Zug zum Fahren auf Sicht beauftragt ist!

zu Punkt 274

Die Verpflichtung, besetzte Einfahrgleise zu kennzeichnen, wurde verschärft. In Hinkunft müssen **alle** Mitarbeiter, denen ein Prüfbereich zugewiesen ist, **bereits bei einer voraussichtlich 10 Minuten** dauernden Besetzung eines Hauptgleises die entsprechende Kennzeichnung vornehmen.

zu den Punkten 277 und 278

- Das neue Signal „Fahrwegende“ gilt als Haltepunkt.
- Personenwagen- und Triebwagenleerzüge haben nunmehr bei planmäßigem und außerplanmäßigem Anhalten den selben Haltepunkt.

– In Betriebsstellen ohne Signal „Haltepunkt“ muß der Triebfahrzeugführer – soweit das möglich ist – beim Anhalten auch auf den Bahnsteigzugang Rücksicht nehmen!

zu den Punkten 284–287

Die neue Regelung bringt wesentliche Vereinfachungen.

- Der Fahrdienstleiter **erteilt den Abfahrtauftrag entweder selbst** (Bf-Do, Streckenliste) oder er gibt die **Zustimmung zur Abfahrt**.

- Steht der Zug vor einem Schutzsignal, darf der Abfahrauftrag bzw. die Zustimmung zur Abfahrt auch bei haltzeitigem Ausfahr-(Zwischen-)signal erteilt werden!

Diese Änderung soll es ermöglichen, mit einem Zug bereits anzufahren, wenn die Voraussetzungen für die Ausfahrt (z. B. Rückblockung fehlt) noch nicht gegeben sind. **Sinnvoll ist diese Vorgangsweise nur dann, wenn erwartet werden kann, daß der Zug beim Ausfahr-(Zwischen-)signal nicht mehr angehalten werden muß.**

- Erteilt der Fahrdienstleiter nicht selbst den Abfahrauftrag, **so fahren alle Züge ohne Zugbegleitmannschaft (also auch Lokomotivzüge) ohne Abfahrauftrag – aufgrund der erhaltenen Zustimmung – ab.**
- In Einzelfällen kann auf die Zustimmung zur Abfahrt verzichtet werden (Bf-Do, StL). Während der Sperre mit Zugverkehr entfällt die Zustimmung zur Abfahrt überhaupt.
- Es ist zulässig, einen zur Abfahrt bereitstehenden Zug – z. B. bei Abwicklung einer Kreuzung – als Verschubfahrt vorziehen zu lassen und **dem fahrenden Zug den Abfahrauftrag bzw. die Zustimmung zur Abfahrt zu erteilen. Der Zug braucht nicht mehr anzuhalten!**

zu Punkt 289

In der Zuganzeige wird die Achsenzahl eines Zuges nicht mehr angegeben.

Länge in m

zu Punkt 293

Aufgrund der geänderten Bestimmungen der DV V 2 brauchen Züge von Einfahränderungen mit Geschwindigkeitsverminderung nur mehr verständigt werden:

*1.
2.*

- In Bahnhöfen mit Form-Einfahrsignalen ohne Geschwindigkeitsvoranzeiger.
- In Bahnhöfen mit Einfahrsignalen ohne Vorsignal.

In allen anderen Fällen reicht die Signalisierung zur Verständigung der Züge aus!

zu den Punkten 294 und 295

40

Die Verständigung der Züge von der Einfahrt auf ein freies Stumpfgleis entfällt! Die Einfahrtgeschwindigkeit darf höchstens 40 km/h betragen, dies wird signalisiert!

- Bei Einfahrt auf **besetztes Gleis** wird der Zug zum **Fahren auf Sicht** beauftragt. Die Möglichkeiten zur Verständigung können nur als Aufzählung verstanden werden; man muß die im Einzelfall schnellste und günstigste Möglichkeit herausuchen.

Der Zug muß ab dem letzten, deckenden Hauptsignal auf Sicht fahren!

z. B.:

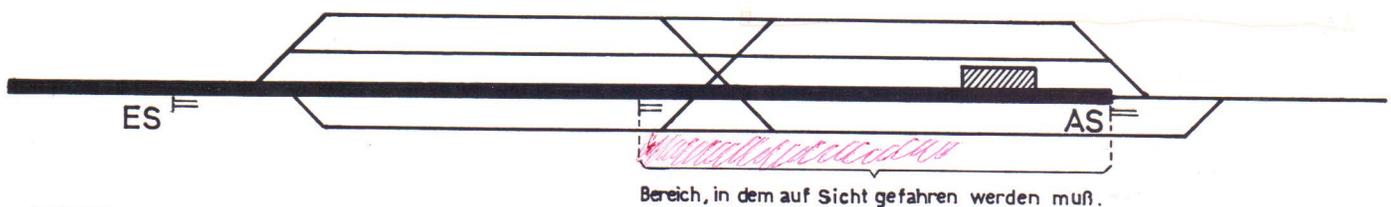


Abb.19

- Von der Einfahrt auf **kurzes Gleis** muß der Zug verständigt sein, die Einfahrtgeschwindigkeit darf höchstens 30 km/h betragen. **Unter den Begriff „kurzes Gleis“ fallen alle kürzeren Einfahrmöglichkeiten eines Bahnhofes!** In der Bf-Do ist festgelegt, welche Einfahrten unter den Begriff „Einfahrt auf kurzes Gleis“ fallen.

30

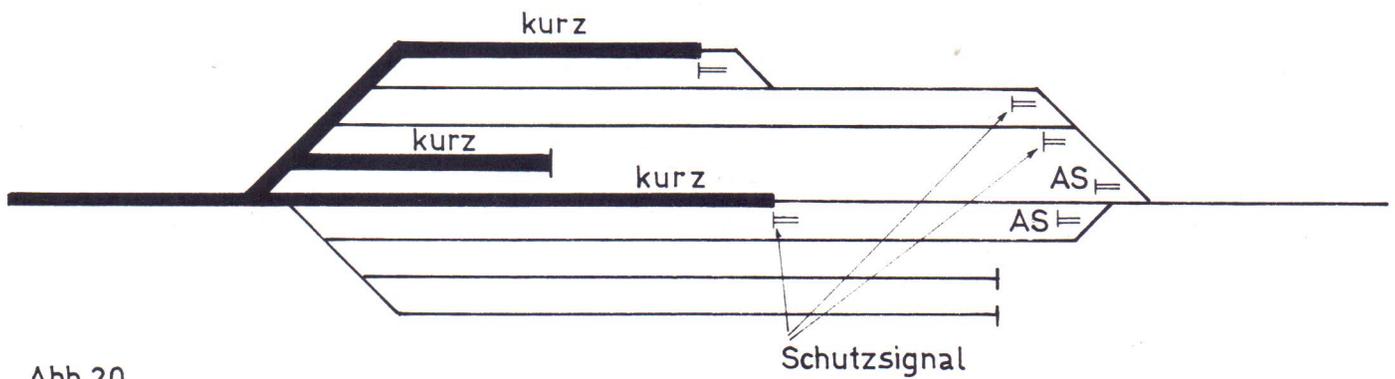


Abb. 20

Auch hier sind die Verständigungsmöglichkeiten nur als Aufzählung zu verstehen.

zu Punkt 306

Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß Signal „Durchfahrt erlaubt“ nicht mehr vorgesehen ist!

Es muß unterschieden werden zwischen

personenbefördernden Zügen

- grundsätzlich dürfen nur Betriebsaufenthalte und außerplanmäßige Aufenthalte entfallen. **Soll ein planmäßiger Aufenthalt, der nicht im Aushangfahrplan enthalten ist (z. B. bei Sonderzügen) entfallen, muß der Zug hievon mit A-Befehl verständigt werden.**

anderen Zügen

- **alle** (planmäßigen und außerplanmäßigen) Aufenthalte dürfen entfallen.

auch Als Durchfahrauftrag genügt die Freistellung des Ausfahr-(Zwischen-)signals, bei untauglichen Signalen das Ersatz-(Vorsichts-)signal bzw. das Signal „Vorbeifahrt erlaubt“.

In Bahnhöfen ohne Ausfahr-Signal wird dem einfahrenden Zug Signal „Abfahrt“ gegeben. **Selbstverständlich ist die Verständigung mit A-Befehl immer zulässig.**

zu Punkt 308

Aufgrund der geänderten Bestimmungen der DV V 2 dürfen Züge mit unvollständigem Spitzensignal EK ohne Schranken- oder Blinklichtanlagen nur mehr mit höchstens 60 km/h befahren.

zu Punkt 330

Die Regelung zur Abwicklung von Kreuzungen mit überlangen Zügen wurde schärfer gefaßt. Der überlange Zug muß als zweiter Zug in den Kreuzungsbahnhof einfahren, **wenn dem nicht zwingende Gründe entgegenstehen.**

zu den Punkten 332, 333 und 334

Achtung Fahrdienstleiter, Bf- und Streckenbedienstete!

Ein Vorsprungfahren, das dadurch entsteht, daß der Triebfahrzeugführer im Hinblick auf zu erwartende Fahrzeitverluste bis zur Fahrplangeschwindigkeit beschleunigt, wird weder vereinbart, noch werden hievon die Strecken- und Bahnhofbediensteten verständigt!

Ein solches Vorsprungfahren wird nur über das Voraus- bzw. Abmelden bekannt.

zu Punkt 341

Die Verpflichtung zur Bekanntgabe einer Verspätung an die Reisenden beginnt künftig bereits bei einem Verspätungsmaß von 5 Minuten.

zu Punkt 353

Die Bestimmungen dieses Punktes entfallen. Bei der Verbuchung einer Kreuzungsvereinbarung gelten daher künftig die allgemeinen Bestimmungen, das heißt, es sind Abkürzungen nach Anlage 1 **und Abkürzungen der Betriebsstellen nach DV V 20 zulässig.**

zu Punkt 372

Im B-Befehl wird die zulässige Geschwindigkeit nur dann angegeben, wenn sie für den Zug Geschwindigkeitseinschränkungen mit sich bringt!

Die kilometrische Lage der Schutzstrecken wird nicht mehr angegeben (s. auch Bemerkungen zu DV V 2, §§ 18 und 19, Seite 9).

zu Punkt 374

Jedes Streckengleis kann künftig außer Betrieb genommen werden. Die erforderlichen Anordnungen sind in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra, bisher VBA) festgelegt, wobei die Rahmenbestimmungen des DB 601 beachtet werden müssen. (Näheres siehe Bemerkungen zum DB 601, Seite 31).

zu Punkt 375

Die für den Gleiswechselbetrieb aufgelegten Einlagen der Tafel B 20 und die betreffenden betrieblichen Anweisungen entfallen!

Die Bestimmungen des Punktes 375 des DV V 3 wurden entsprechend ergänzt. **Wird im gegenseitigen Einvernehmen der beiden Fahrdienstleiter das Gegengleis befahren, entfällt die Kreuzungsvereinbarung.**

zu den Punkten 376–380

Bei völlig gestörter Verständigung wird **auf Sicht** gefahren.

zu Punkt 396

Für Streckenabschnitte mit Sperre **ohne** Zugverkehr wird die bisherige Tafel B 18 als Anhang **zur Streckenliste** aufgelegt. Muß während der Sperre ohne Zugverkehr ausnahmsweise ein Zug verkehren, wird der Zugmannschaft der betreffende Anhang zur Streckenliste ausgefolgt **und gilt als V-Befehl!**

5.6. Bemerkungen zum Abschnitt V

zu Punkt 425

Die Bestimmungen für die Führung von Zügen mit dem Zugführer allein wurden denjenigen über die Führung von Zügen ohne Zugbegleitmannschaft angeglichen.

zu den Punkten 439–441

Die Bestimmungen über die Anzahl und Reihung der Triebfahrzeuge beim Zug sind im Abschnitt III der DV V 3, maschinentechnische Bestimmungen in den entsprechenden technischen Vorschriften enthalten.

zu den Punkten 442–445

– Der Begriff „Streckenhöchstgeschwindigkeit“ entfällt!

Die jeweils „örtlich zulässige Geschwindigkeit“ ist in einem Verzeichnis – nur für den Gebrauch der Zentralstellen – enthalten. **Im Buchfahrplan sind alle örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (auch jene, die derzeit in der Tafel B 1, Spalte 8, festgelegt sind) berücksichtigt!**

- Es muß zwischen den Begriffen „**Fahrplangeschwindigkeit**“ (abschnittsweise in Spalte 1 des Buchfahrplanes festgelegt) und „**Fahrplanhöchstgeschwindigkeit**“ (im Kopf des Buchfahrplanes – „Vmax = ...“ – für den gesamten, im jeweiligen Buchfahrplanheft dargestellten Zuglauf) unterschieden werden.

zu Punkt 453

Das Verhalten des Triebfahrzeugführers bei einem „bremstechnisch unzureichenden Vorsignalabstand“ wurde geregelt:

- Daß **auf der Strecke** für bestimmte Züge unzureichender Vorsignalabstand besteht, kann an den Hinweisdreiecken erkannt werden
- Daß dies **für den eigenen Zug** zutrifft, kann im Buchfahrplan abgelesen werden
z. B.:

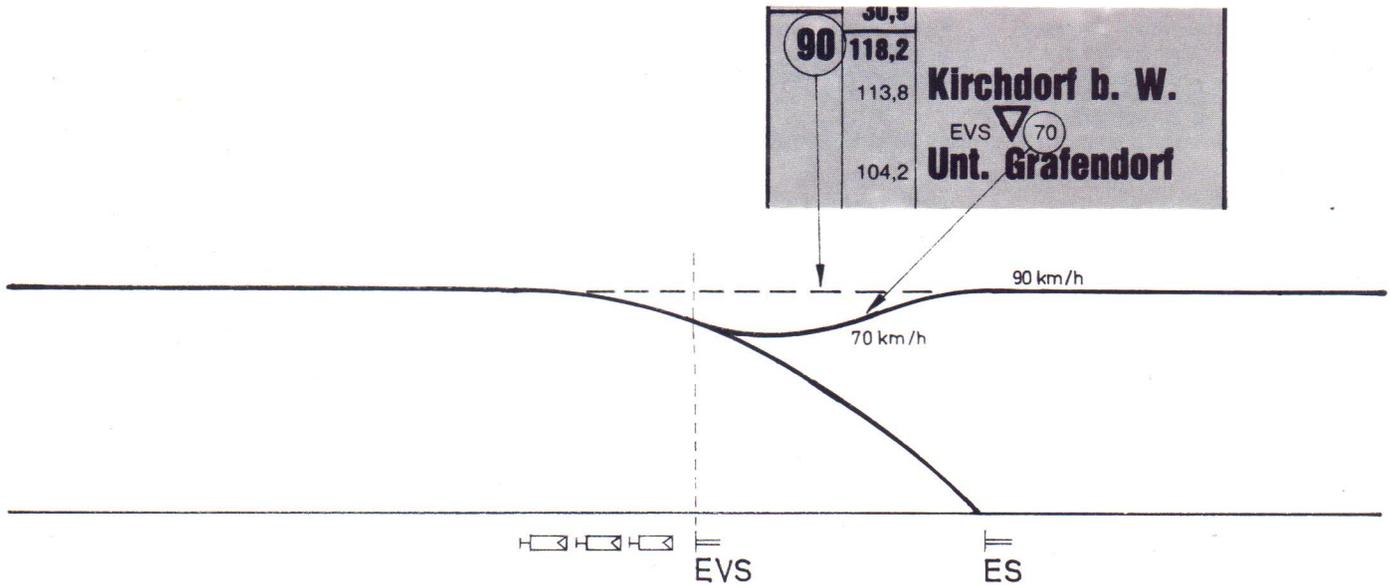


Abb. 21

zu Punkt 475

Es handelt sich hier um eine typische Rahmenbestimmung.

Die Zielvorgabe: Es muß alles darangesetzt werden, den Fahrplan einzuhalten.

Der Triebfahrzeugführer wird also bei verspäteten Zügen – im Rahmen seiner Möglichkeiten – bis zur Fahrplangeschwindigkeit beschleunigen, um die Verspätung zu verringern.

Sind Fahrzeitüberschreitungen zu erwarten, so wird er auch bei nicht verspäteten Zügen bis zur Fahrplangeschwindigkeit beschleunigen, um die zu erwartende Verspätung gewissermaßen „im Voraus“ aufzufangen!

Natürlich erfordert das ein besonderes Mitdenken des Triebfahrzeugführers. Als Hilfsmittel kann dabei die **La** dienen, die **den zu erwartenden Zeitverlust einer Langsamfahrstelle künftig angibt.**

zu Punkt 482

Wird die Fahrleitung spannungslos, so darf der Zug bis zum nächsten Fernsprecher ausrollen, doch muß dabei auf Sicht gefahren werden.

zu Punkt 483

Die Bestimmung war zu streichen, da es bei Güterzügen Schlußschaffner in der Regel nicht mehr gibt.

5.7. Bemerkungen zum Abschnitt VI

zu Punkt 535

- Künftig müssen Kleinwagenfahrten Lichtraumeinschränkungen, z. B. durch nicht lichtraumfrei eingehängte Erdungsstangen, in der Fahrplanweisung bekanntgegeben werden. **Werden Erdungsstangen auf der Strecke nicht lichtraumfrei eingehängt, muß dies der Mitarbeiter, der diese Erdungsstangen anbringt, den Fahrdienstleitern beider Nachbarbahnhöfe unter Angabe der kilometrischen Lage melden!**
- Es ist nunmehr zulässig, die Fahrt eines Kleinwagens beim Fahrdienstleiter fernmündlich zu beantragen.

Diese Bestimmung soll den in großen Bahnhöfen immer wieder auftretenden Schwierigkeiten begegnen.

zu Punkt 542

Muß eine Zugfahrt auf ein Streckengleis zugelassen werden, das durch eine Kleinwagenfahrt besetzt ist, so muß der Zug zum **Fahren auf Sicht** beauftragt werden. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, daß vor der Zulassung einer solchen Zugfahrt auch deren Zweckmäßigkeit geprüft werden muß. Handelt es sich z. B. um einen Kleinwagen der nicht ausgehoben werden kann (z. B. Motorturmwagen), so wird es kaum zweckmäßig sein, mit einem schweren Zug nachzufahren. **Bevor überhaupt an eine Zugfahrt unter solchen Umständen gedacht werden kann, müssen alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft werden, Nachricht über den Verbleib des Kleinwagens zu erhalten!**

zu Punkt 546

Kleinwagen müssen die örtlich zulässige Geschwindigkeit beachten!

Die Heimatdienststellen der Kleinwagenführer müssen ihre Mitarbeiter mit Auszügen aus dem „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ für den jeweiligen Bereich betreiben, für den der Kleinwagenführer streckenkundig ist.

zu Punkt 547

Die Signalbedienung und Signalbeachtung bei Kleinwagenfahrten wurde neu geregelt.

Kleinwagen

ohne Fahrplanweisung

- Signalbedienung und Signalbeachtung **wie bei Fahrten unbegleiteter Triebfahrzeuge.**

keine V-Fahrt

mit Fahrplanweisung

- Signalbedienung grundsätzlich **wie für Zugfahrten**, Hauptsignale werden jedoch nur bedient, wenn es die Bf-Do vorsieht (abhängig von der Bauart der Sicherungsanlage).
 - Signalbeachtung grundsätzlich **wie bei Zugfahrten**, in Höhe **haltzeigender** Hauptsignale muß angehalten werden. Die Erlaubnis zur Vorbeifahrt wird diesfalls wie bisher erteilt.
- Ersatz-(Vorsichts-)signal darf nicht angewendet werden!**

bei Kl

zu Punkt 550

Die Meldung der vollständigen Ankunft darf künftig auch fernmündlich gegeben werden.

zu Punkt 554

Der Punkt war zu streichen, da die betreffenden Bestimmungen in der Praxis nicht zur Anwendung gekommen sind.

5.8. Bemerkungen zum Abschnitt VII

zu Punkt 569

Die Numerierung der Sperrfahrten beginnt nunmehr in jeder einzelnen Sperre mit 1.

zu Punkt 575

Die „Anzeige der Abfahrt“ einer Sperrfahrt entfällt.

Sperrfahrten müssen künftig wie andere Züge voraus- bzw. abgemeldet werden!

zu Punkt 582

Für die Durchführung einer Streckenverladung sind nunmehr zwei Möglichkeiten vorgesehen. Es steht der Bundesbahndirektion zu entscheiden, welche der beiden Möglichkeiten im Einzelfall zur Anwendung kommt.

● Bewachung und Deckung der Wagen wie bisher.

● Entfall der Bewachung und Deckung. Sicherung nach beiden Seiten mit sperrbaren Klemmkeilen, Schlüssel bei einem der beiden Nachbarfahrdienstleiter. Eine Bewegung der zurückgelassenen Wagen am Ladeplatz ist diesfalls nicht möglich!

6. Bemerkungen zu den ZSB

6.1. Vorbemerkungen

Eine neue Fassung erschien notwendig, um klarzustellen, in welchem Ausmaß der einzelne Mitarbeiter die Bestimmungen der ZSB kennen muß.

6.2. Bemerkungen zu den einzelnen Einlagen

zu Einlage 2

Eine Neuregelung wurde erforderlich, um den Besonderheiten moderner Sicherungsanlagen Rechnung tragen zu können.

- Allen Bezeichnungsgrundsätzen liegt der Gedanke zugrunde
 - ein **Gleis** in seiner ganzen Länge durchgehend zu bezeichnen und
 - erforderlichenfalls **Gleisabschnitte** zu nennen, **wobei die Nummer des Gleises in der Einer- bzw. Zehnerstelle erhalten bleibt**
 - z. B.: Streckengleis (2) ist geteilt in die Abschnitte 12, 22 und 32 oder
 - Bahnhofgleis (13) ist geteilt in die Abschnitte 113, 213, 313 und 413.
 - Die Abschnittsbezeichnung wird auch zur Fahrstraßeneinstellung mittels Nummernstellpult verwendet.
- Schleifengleise, Umfahrs- und Mittelgleise werden in die normale Gleisbezeichnung einbezogen.
- In bestehenden Anlagen kann eine Anpassung an die neue Bezeichnung nur bei Umbauten größeren Umfangs erfolgen.

zu Einlage 4

Motorbahnwagen der Bauart JW 100 wurden berücksichtigt.

zu Einlage 5

- Die Verwendung von geraden und ungeraden Zugnummern in beiden Fahrtrichtungen einer Strecke ist künftig allgemein zulässig.
- Im übrigen wurden nur Anpassungen vorgenommen.

zu Einlage 6

Diese Einlage entfällt, da das Spitzensignal immer verwendet wird.

zu Einlage 8

Diese Einlage wurde völlig neu gestaltet.

Zu den Kupplungen besonderer Bauart zählen künftig **alle** jene, die von der Regelbauart abweichen!

Die Bestimmungen der Einlage 8 können technische Beschreibungen (Bedienungsanweisungen) nicht ersetzen. Es wurden nur jene Bestimmungen aufgenommen, die zur Betriebsabwicklung oder zur Wahrung der persönlichen Sicherheit erforderlich sind.

zu Einlage 9

Im Punkt 7 wurden Bestimmungen für Wagen neuerer Bauart mit Fernschaltung der Beleuchtung aufgenommen.

zu Einlage 10

Im Punkt 5 wurden Bestimmungen für Wagen mit Brauchwasserheizung aufgenommen.

zu Einlage 13

Soweit auf Bestimmungen der bisherigen Einlage 13 nicht verzichtet werden konnte, wurden diese in den Abschnitt III der DV V 3 und in die Einlage 8 der ZSB übernommen. Die Einlage 13 kann daher entfallen.

zu Einlage 15

- Die Bestimmungen waren zu ändern, da die derzeit gültigen Bestimmungen der Bauart der verwendeten Geräte nicht mehr entsprechen.
- **In der Führung des Fernsprechvormerkes treten wesentliche Erleichterungen ein!**
Künftig braucht dort nur mehr eingetragen werden
 - Einleitung und Absage
 - Zuganzeige
 - Vollzugsmeldung.

zu Einlage 17

Die Bestimmungen der derzeit gültigen Einlage 17 sind in die DV V 2 aufgenommen worden. Die Einlage 17 kann daher entfallen.

zu Einlage 19

Die Neugestaltung war erforderlich, da die derzeit gültigen Bestimmungen bereits mit einer Reihe von Dienstanweisungen geändert bzw. ergänzt sind. Alle bestehenden Dienstanweisungen sind eingearbeitet.

- **Lautsprecheransagen in Bahnhöfen**
 - Die Einleitung der Ansagen mit Gong wurde berücksichtigt.
 - Züge mit automatischer Türschließenrichtung verlangen bei der Ansage der bevorstehenden Abfahrt einen besonderen Wortlaut.
 - **Bei jeder Ansage muß bei allen Zügen – ausgenommen Personenzüge – die Zugnummer angesagt werden!**
 - Bei Verspätungen ab 20 Minuten wird neben dem Verspätungsausmaß die voraussichtliche Ankunfts-(Abfahrts-)zeit angesagt.
- **Lautsprecheransagen in Zügen**
Die wichtigste Neuregelung besteht darin, daß dem Zugführer künftig eine Zusammenstellung der für jeden Zug durchzuführenden Ansagen – streckenweise zusammengefaßt – zur Verfügung steht.

zu Einlage 21

Die Zulässigkeit der Mitfahrt auf Triebfahrzeugen wurde neu geregelt.

- **Künftig wird zwischen besetztem und unbesetztem Führerstand unterschieden.**
- Auf dem besetzten Führerstand dürfen nur mehr höchstens 2 Personen mitfahren. Eine Ausnahme besteht nur **bei den als Sperrfahrten geführten Zügen des Fahrverschubes**; hier darf die gesamte Mannschaft mitfahren, **wenn andere geeignete Beförderungsmöglichkeiten fehlen.**

zu Einlage 23

Die Bestimmungen über die Durchführung der Pufferprobe sind in der DV M 31 enthalten.

zu Einlage 28

Aufgrund der Neuregelung des Zugmeldeverfahrens können die Bestimmungen der Einlage 28 entfallen.

Die bisher festgelegten Erleichterungen bei den Eintragungen bleiben bestehen.

Es entfällt die Verbuchung

- der Vereinbarung des Vorsprungfahrens
- der Verspätungsanzeige an Strecken- und Bahnhofbedienstete
- der Änderung der Reihenfolge
- der Bekanntgabe über die Vereinbarung von Kreuzungen und Vorfahren sowie der geänderten Reihenfolge an Bahnhofbedienstete.

Ansagen ja

erwähnen NICHT mehr

zu Einlage 33

- Die Bestimmungen über das Fahren auf Sicht sind in dieser Einlage zusammengefaßt.

- Das **Fahren auf Sicht** bedeutet, daß je nach den örtlichen Gegebenheiten und den Sichtverhältnissen so gefahren werden muß, **daß vor einem Hindernis sicher angehalten werden kann! Eine zahlenmäßige Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht vorgesehen!**
Es obliegt einzig und allein dem Führer des führenden Triebfahrzeuges, die Geschwindigkeit so zu wählen, daß das rechtzeitige Anhalten vor einem Hindernis gewährleistet ist!

- Die Fälle, in denen das Fahren auf Sicht angeordnet werden darf, **sind erschöpfend aufgezählt!** In anderen, hier nicht genannten Fällen, darf das Fahren auf Sicht nicht angeordnet werden.
- Besonders wird darauf hingewiesen, daß der Bereich, in dem auf Sicht gefahren werden muß, **genau abzugrenzen ist.**

zu Einlage 34

– zu § 1

- Der Sammelbefehl ist ein Vordruck, der alle anderen Befehlsmuster ersetzen kann.

Er ist nicht zur Ausfolgung von Mitarbeiter zu Mitarbeiter bestimmt, sondern soll dort, wo schriftliche Befehle diktiert werden müssen, die Arbeitsweise erleichtern.

Die Verwendung ist daher auf Strecken mit Zugfunk und Fernsteuerstrecken beschränkt; diese Strecken sind in der Anlage 1 der ZSB (34) genannt.

– zu § 2

Derzeit werden in den Bereichen Wien – Salzburg und Wien – Graz schriftliche Befehle probeweise über mehrere Befehlsbereiche hinweg beigegeben. Die Vorgangsweise wird nun auf den Gesamtbereich erweitert und in der Anlage 2 der ZSB (34) festgelegt.

zu Einlage 35

In dieser neuen Einlage wurden sämtliche **betrieblichen** Bestimmungen für selbstschließende Türen festgelegt. Besonders wird auf die neue Regelung bei Erteilung des Abfahrauftrages hingewiesen.

6. Bemerkungen zum DB 601

Betra

6.1. Allgemeines

- Um die Bezeichnungen so weit als möglich international zu vereinheitlichen, wurde „Verkehrs- und Bauanweisung (VBA)“ auf „Betriebs- und Bauanweisung (Betra)“ geändert.
- Künftig ist die Aufnahme von Bestimmungen über die Bau- und Betriebsplanung vorgesehen. Die Fertigstellung dieser Bestimmungen war noch nicht möglich, Abschnitt I wird daher später nachgeliefert.

6.2. Bemerkungen zum Abschnitt II

zu § 7

- Der „Antrag für Betra“ ist nunmehr einheitlich für alle Dienstzweige vorgesehen.
- Die Fristen zur Antragstellung wurden verlängert, damit die für die La erforderlichen Angaben rechtzeitig zur Verfügung stehen.

zu § 8

- Die Erstellung eines Hilfsbildfahrplanes ist bei zeitweise eingleisigem Betrieb und bei Gleiswechselbetrieb – wenn nur ein Gleis befahren wird – verbindlich.
- Für Fahrten auf dem „Baugleis“ wurden Rahmenbestimmungen in der Anlage 4 festgelegt. Innerhalb dieses Rahmens müssen die jeweils zutreffenden Bestimmungen in der Betra festgelegt werden.

Die **wesentlichsten** neuen Bestimmungen sind:

- Alle Fahrten sind **Verschubfahrten**, sie fahren **auf Sicht** und mit höchstens 20 km/h.
- Verschubteile – ausgenommen Kleinwagen – müssen luftgebremst sein, als erforderliche Bremsleistung gelten die Mindestbremsleistung. Für Bremsberechnung und Bremsprobe gelten die Bestimmungen für Züge sinngemäß.
- **Jeder** Fahrt in das Baugleis muß der in der Beta genannte zuständige Fahrdienstleiter zustimmen; die Betriebsaufsicht bzw. der „verantwortliche Mitarbeiter“ müssen verständigt sein.
- Die Verschubteile müssen mit Funk ausgerüstet sein.
- Verschubleiter, Triebfahrzeugführer und Kleinwagenführer müssen zumindest mit dem Teil der Beta persönlich beteiligt werden, der die Bestimmungen für die Fahrten im Baugleis enthält.
Eine eingehende Information aller Beteiligten ist erforderlich!

zu § 9

Die Vorgangsweise bei der Verteilung der Beta wurde vereinfacht. Der Versand erfolgt als eingeschriebene Dienstpost, die Empfangsbestätigung entfällt.

6.2. Bemerkungen zum Abschnitt III

zu § 13

Es sind auch solche Vorschriften zulässig, für die sonst ein V-Befehl vorgeschrieben ist.

zu § 15

- Der Aufbau der La ist im wesentlichen unverändert geblieben.
Drucktechnisch wurde die Lesbarkeit der La entscheidend verbessert!
 - Neue La-Nummern sind fett gedruckt.
 - Der Beginn einer La-Stelle ist im Schriftgrad größer und fett gedruckt.
 - Die Zahlen der zulässigen Geschwindigkeit sind wesentlich größer als bisher gedruckt, neue Symbole erleichtern die Lesbarkeit.
- Die verwendeten Abkürzungen entsprechen nunmehr den Abkürzungen, die auch in schriftlichen Befehlen angetroffen werden können!
- Auf die Aufnahme von Zeitangaben für den zu erwartenden Fahrzeitverlust wurde bereits hingewiesen.

7. Bemerkungen zum DB 639

7.1. Buchfahrplan

- Der Buchfahrplan wurde völlig neu gestaltet.

Der Buchfahrplan soll nur jene Angaben enthalten, die die **Zugmannschaft** braucht. Die Lesbarkeit dieser Angaben war zu verbessern.

- Im Buchfahrplan scheinen daher nicht mehr auf:
 - Die Belastungstafeln
 - Die abschnittsweise angegebenen Bremsleistung
 - Die Angaben der Spalte „Trifft Züge“.
- **Jede Geschwindigkeitsänderung ist angegeben!**
(Auch die Geschwindigkeitsvermindierungen, die derzeit in Spalte 8 der Tafel B 1 verzeichnet sind).
- Auf einer Seite können zwei verschiedene Züge dargestellt sein.

P 7801_x

(An Sa als TP)

(Hohenberg-) **Lanzendorf-Endmannsdorf** (-Burgstadt)

B. T. 126a Lf-Fe
136a Fe-Gl
126a Gl-Ef

7801

BG 77855_t

mit Personenbeförderung

Kirchdorf b. W. — Freiberg täglich
Freiberg-Untertal-St. Corona ✕

An als 77955

B. T. 126b Kd-Fe
136b Fe-Gl
126c Gl-UI

77855

V_{max} = 100 km/h
B_{hmax} = 88%

16-1
16-5
16-1

| 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|----------------|----------|-------|-----------|-------------|-------------------------|---|---|---|
| 12.30 | | 12.45 | 50 | 0,0 | Lanzendorf A 40 | | | |
| 50 | | 50 | | 4,2 | Lingenau Hst | | | |
| 56 | | 57 | | 8,4 | Altach H-Lst | | | |
| | | | 60 | 10,1 | Weisching Lst | | | |
| | | | | 10,4 | | | | |
| (13.03) | + | 13.05 | 50 | 12,9 | Karlstetten E 40 | | | |
| | | | | 16,8 | Bl Ka 1 | | | |
| | | | | 19,7 | Bl Ka 2 Sasendorf Hst | | | |

In der Mitte befindet sich ein gelber Teil mit den Grundspalten (Angaben, die für **beide** Züge gelten), links und rechts davon sind die Zugspalten.

- In den Grundspalten sind Fahrplangeschwindigkeit, kilometrische Lage der Geschwindigkeitsbrüche und Bahnhofnamen hervorgehoben.
- Alle Block- und Abzweigstellen sind angegeben.
- Die Lage der Indusi-Magnete zur Sicherung von Geschwindigkeitsbrüchen ist ebenfalls angegeben.
- Bremstechnisch unzureichende Vorsignalabstände (s. Bemerkungen zu DV V 2 und DV V 3, Punkt 453, Seite 27) sind angegeben.
z. B. EVS ▽ 80
- In den Zugspalten ist die jeweilige **Ankunftszeit** besonders hervorgehoben. **Betriebsaufenthalte** sind doppelt gekennzeichnet; wie bisher mit dem Zeichen +, zusätzlich ist die Ankunftszeit mager gedruckt und in fette Klammern gesetzt.

7.2. Bildfahrplan

Im Bildfahrplan selbst treten keine Änderungen ein. Da im Buchfahrplan die Angaben der Spalte „Trifft Züge“ nicht mehr aufscheinen, wurden die entsprechenden Angaben in einer

Beilage zum Bildfahrplan

zusammengefaßt. In dieser Beilage sind enthalten

- Der gegenseitige Ausschluß des Verkehrs von Zügen
- Die Festlegung der Bahnhöfe, in denen Züge kreuzen bzw. vorfahren, wenn sich die Zuglinien im Bildfahrplan auf der Strecke schneiden.

7.3. Fahrplanhilfstafeln

Die Fahrplanhilfstafeln liegen beim Fahrdienstleiter und Maschinenmeister auf.

Zu jedem Buchfahrplan gehört ein Heft „Fahrplanhilfstafeln“.

Dieses Heft enthält

- die Bremstafel
- die Dispositionslisten
- die Belastungstafeln.

Näheres zu den Dispositionslisten siehe Bemerkungen zu DV V 3, Abschnitt III, Seite 15.

7.4. Fahrplan für Schrankenposten

Die Tätigkeit des Schrankenwärters zählt wohl zu den schwierigsten und unangenehmsten Dienstleistungen im Betriebsdienst. Wenn irgendwo, dann ist es hier angebracht, die Vorschrift als Rahmenbestimmung zu gestalten.

Die Zielvorgabe:

Schranken rechtzeitig zu schließen, Blinklichtanlagen rechtzeitig einzuschalten, wobei die Schließzeiten nach DV V 3, Punkt 316 eingehalten werden müssen.

9. Richtlinien zur Führung des Fahrtberichtes und der Internationalen Wagenliste

Die Bestimmungen sind im großen und ganzen unverändert geblieben; der Fahrtbericht wurde der neuen Vorschriftenlage angepaßt.

- Der Behelf ist so gestaltet, daß er in der Sakkotasche Platz findet.
- Bestimmungen zur Gewichts- und Bremsgewichtsermittlung sind in Anlagen in Form von Tabellen dargestellt.

10. Übergangsmaßnahmen

Grundsätzlich gilt als Übergangszeitpunkt für das Inkrafttreten der neuen Vorschriftenbestimmungen der 1. 6. 1980, 0.00 Uhr. Aus arbeitstechnischen Gründen sind aber für die Aufstellung der neuen oder geänderten Signale bzw. für die Abtragung der alten Signale, Kennzeichen und zusätzlichen Zeichen Übergangsfristen notwendig.

Achtung Triebfahrzeugführer!

Folgende Signale **können** schon vor dem 1. 6. 1980, 0.00 Uhr angetroffen werden und **müssen** beachtet werden

bis zu 2 Monaten vorher

- Versubsignalhinweis
- Hauptsignalhinweis (rotes Dreieck auf weißem Grund)
- Geschwindigkeitsvoranzeiger am Vorsignal und Geschwindigkeitsanzeiger am zugehörigen Hauptsignal **statt** Langsamfahrtafel zur Ankündigung einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Weichenbereich
- Gleisperrlichtsignal mit einem weiß-rot-weißen Schild

bis zu 2 Wochen vorher

- Versubsignalzusatz
- Geschwindigkeitsanzeiger „60“ **statt** zusätzliches Zeichen „60“ an Formhauptsignalen mit einem Freibegriff

Folgende Signale **können noch bis zu 1 Woche nach dem 1. 6. 1980, 0.00 Uhr**, angetroffen werden und **müssen** beachtet werden

- Schutzsignal mit zwei roten Lichtern
- Ersatzsignal mit zwei weißen Lichtern (weißes Wechsellicht)
- Aufleuchten eines Vorrücksignals (alt) anstatt Signal „Verschubverbot aufgehoben“
- EK-Überwachungssignal
 - a) zwei gelbe Lichter statt einem gelben Licht
 - b) weißes statt gelbes Blinklicht
- Signal „Verschubverbot“ am Mast eines Lichthauptsignals.

Beginnend mit 1. Mai 1980 werden bereits die zusätzlichen Tafeln (mit Ax-Angaben) auf den Kennzeichen „Haltepunkt“ bzw. mehrere für ein Gleis aufgestellte Kennzeichen „Haltepunkt“ **abgetragen!**

Das Signal „Fahrwegende“ **kann bis zu 2 Monaten** am selben Mast des Kennzeichens „Haltepunkt“ in Augenhöhe des Tzf-Führers bzw. hinter diesem Kennzeichen angetroffen werden; die Abtragung des Kennzeichens „Haltepunkt“ erfolgt in diesem Fall bis zu 2 Wochen **nach** dem 1. 6. 1980, 0.00 Uhr!

Folgende Signale, Kennzeichen und zusätzliche Zeichen haben ab 1. 6. 1980, 0.00 Uhr keine Bedeutung mehr, können aber innerhalb der angeführten Fristen noch angetroffen werden

bis zu 1 Woche nachher

- weißes Dreieck mit schwarzem Rand auf EK-Überwachungssignal

bis zu 1 Monat nachher

- weiße quadratische Scheibe mit schwarzem Rand auf Versubsignal
- weißes Dreieck mit schwarzem Rand auf Abstandstafel

bis zu 2 Monaten nachher

- zusätzliches Zeichen „60“ an Vorsignalen und Formhauptsignalen

bis zu 3 Monaten nachher

- Vorsignaltafeln

Achtung Fahrdienstleiter!

Das Signal 30b darf ab 1. 6. 1980, 0.00 Uhr nicht mehr eingeschaltet werden! Dieses Signal wird innerhalb 1 Woche nach dem 1. 6. 1980, 0.00 Uhr abgeschaltet!

Die Übergangsbestimmungen zur neuen Bremsberechnung werden in den Einführungserlässen der Bundesbahndirektionen zum Fahrplanwechsel festgelegt.

Arbeitnehmerschutz

Neuordnung der DV A 40

In Erfüllung des Vorstandsbeschlusses Nr. 50/2 v. 2. 4. 1975 über die Neuordnung der Dienstvorschriften wurde auch die „Vorläufige Unfallverhütungsvorschrift“ (A 40), die zum Teil bereits seit dem Jahr 1962 in Geltung steht, komplett neu gestaltet, wobei sowohl die gesetzlichen Bestimmungen als auch die technischen Belange berücksichtigt wurden. Durch die Neugestaltung der Unfallverhütungsvorschrift nach „Dienstzweigprinzip“ wird auch ein wesentlicher Einsparungseffekt erreicht werden, da künftighin jeder Mitarbeiter grundsätzlich nur das jeweilige Dienstzweigheft bekommt. Lediglich für Sicherheitsbeamte und Vertrauensleute für den ANS ist außerdem die Beteiligung mit den Heften 1, 2 und 3 vorgesehen.

Von der neuen DV A 40 „Arbeitnehmerschutz“ sind bereits folgende, unser Arbeitsgebiet berührende Hefte in Kraft:

Heft 1 „Allgemeine Bestimmungen und Organisation des ANS-Dienstes der ÖBB“

Heft 2 „Gemeinsame Bestimmungen“
Heft 3 „Schutz(Arbeits)kleider und Schutzstücke“.

Mit 1. Juni 1980 tritt das für jeden Mitarbeiter des ausführenden Betriebs- und Kommerziellen Dienstes maßgebliche Dienstzweigheft in Kraft:

Heft 5 „Unfallverhütungsbestimmungen für den Betriebs- und Kommerziellen Dienst“.

Ab diesem Tag treten für die genannten Mitarbeiter die Hefte 2–41 der „Vorläufigen Unfallverhütungsvorschrift“ außer Kraft, da alle für den Betriebs- und Kommerziellen Dienst in Betracht kommenden Bestimmungen im neuen Dienstzweigheft integriert sein werden.

Auf folgende wichtige Neuerungen wollen wir Sie besonders hinweisen:

In der mit gleichem Tag wirksam werdenden DV V 2 scheinen die Kennzeichen „Objekte mit zu geringem Abstand vom Gleis (K 113)“ nicht mehr auf. Die inhaltlich gleiche Regelung wird sinnvollerweise nun in den in Betracht kommenden Dienstzweighef-

ten der DV A 40 „Arbeitnehmerschutz“ – also selbstverständlich auch im Heft 5 – getroffen.

Die bisher in verschiedenen Dienstabweisungen angeordnete Anbringung von gelben Warnanstrichen an bestimmten Gefahrenstellen, die eine Höhe von 1,5 m nicht übersteigen, wie Schutzkästen an Weichenantrieben, Hemmschuhständer, Kabelverschlüsse, Kabelsteine, Fixpunkte u. dgl. wird ebenfalls in der DV A 40 neu geregelt. Dabei wird dem Grundgedanken gefolgt, daß das Wissen um latente Gefahrenpunkte und deren sinnvolle Kennzeichnung bei den örtlichen Stellen – Dienstvorstände, Sicherheitsbeamte, Vertrauensleute für den ANS – liegt. In gemeinsamer Überlegung wird dieser Personenkreis bei den für die Erhaltung der gefährbringenden Objekte zuständigen Stel-

len deren Kennzeichnung mittels Anstrich oder Folie im Rahmen eines Ortsaugenscheines beantragen. Zumindest einmal im Jahr, zweckmäßigerweise zu Beginn der schneefreien Zeit, wird bei einer Begehung durch eben diese Personen der Zustand der Kennzeichnung zu überprüfen und allenfalls deren Erneuerung zu veranlassen sein. Notwendige Ergänzungen und Erneuerungen sind natürlich auch zwischendurch vorzunehmen.

Im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit bitten wir Sie, sich mit dem Inhalt Ihres Dienstzweigheftes, das Ihnen persönlich zur Verfügung gestellt werden wird, vertraut zu machen und die Anweisungen, die ja ausschließlich zum Schutz unserer Mitarbeiter – **also zu Ihrem Schutz** – geschaffen wurden, entsprechend zu verwerten.

