

# Der Betrieb

Informationsblatt der Betriebsdirektion 1 | 86



# Die Reform der Betriebsvorschriften im entscheidenden Stadium

## 1. Einleitung

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

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

Wir brauchen den qualifizierten, positiv motivierten Mitarbeiter!!!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Was wird geändert?

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

### 2.1 In Kraft treten

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

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

### 2.2 Außer Kraft gesetzt werden

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

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

## 3. Änderung der DV V 2

### § 5 (5)

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

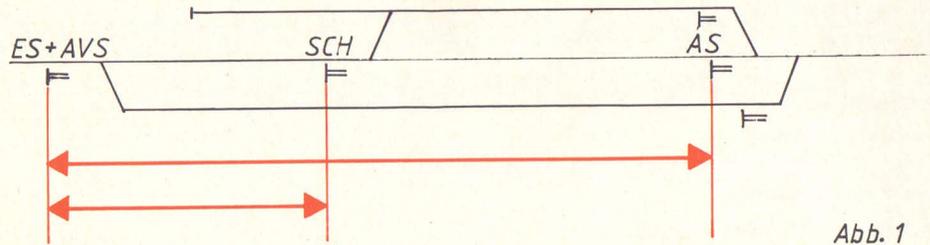


Abb. 1

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

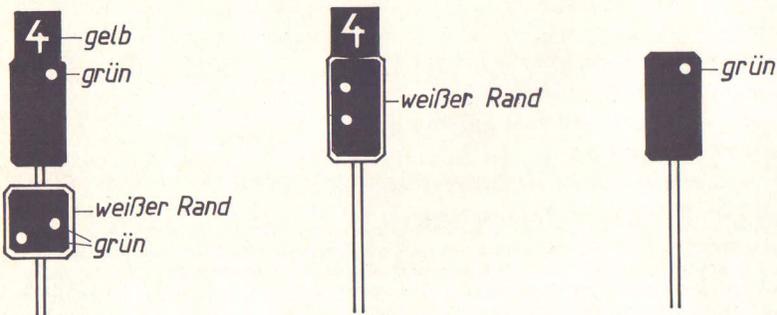
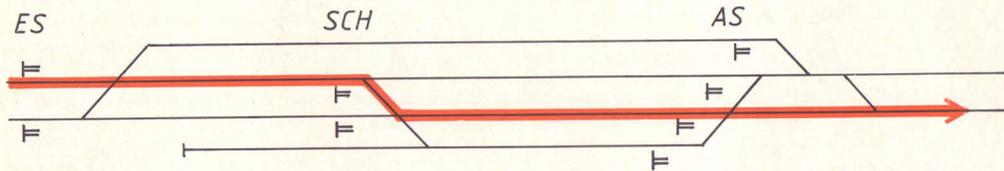


Abb. 2

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

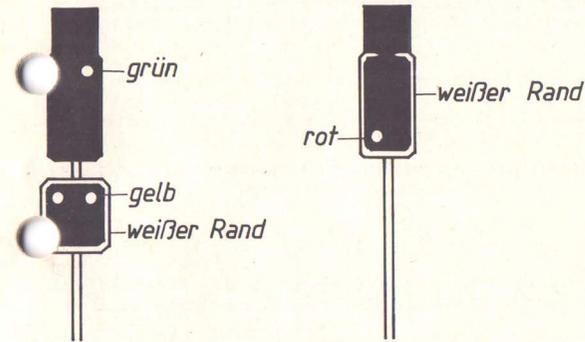
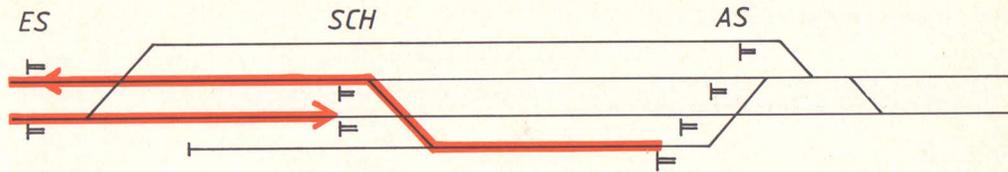


Abb. 3

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

#### §§ 30, 31

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

Die Vollständigkeit einer Nebenfahrt kann am Schlußsignal festgestellt werden!

#### § 37 (11)

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

### 4. Bemerkungen zur DV V 3

#### 4.1. Allgemeines

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

## 4.2 Bemerkungen zum Abschnitt I

### § 1 (4)

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

### § 2 (1), (2)

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

#### Anschlußstellen sind

- + Ladestellen oder
- + Anschlußbahnen.

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

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

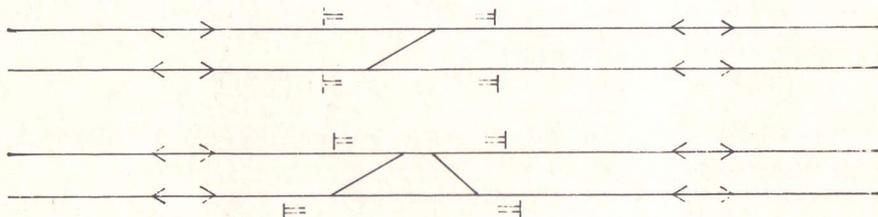


Abb. 4

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

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

### § 2 (6)

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

### § 2 (7), (8)

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

### § 2 (12)

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

### § 2 (14)

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

### § 3 (2)

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

### § 3 (3)

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

### § 3 (6), (7)

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

### § 3 (11)

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

### § 4 (3)

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

### § 4 (6)

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

## 4.3 Bemerkungen zum Abschnitt II

### § 10 (2)

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

### § 10 (6)

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

### § 10 (7), (8)

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

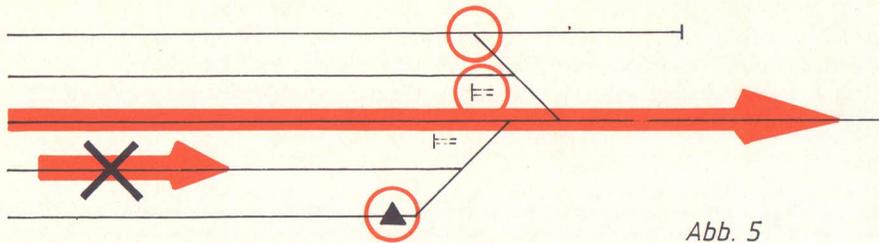


Abb. 5

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

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

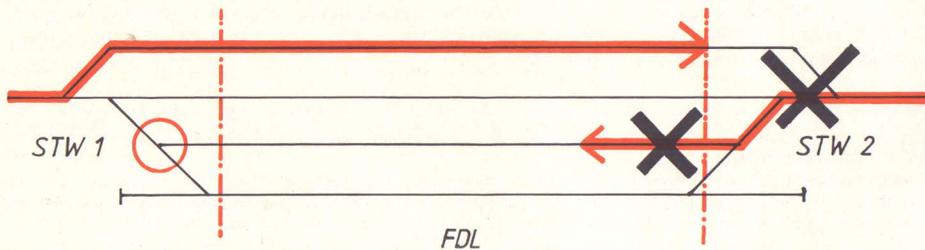


Abb. 6

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

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

#### § 10 (10)

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

#### § 11 (1), (2)

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

#### Die Verschiebungsaufsicht

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

#### § 11 (4), (5), (6)

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

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

#### § 11 (7)

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

#### § 11 (9)

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

#### § 11 (10), (11), (12)

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

#### Der Verschiebemeister

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

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

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

#### § 12 (2)

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

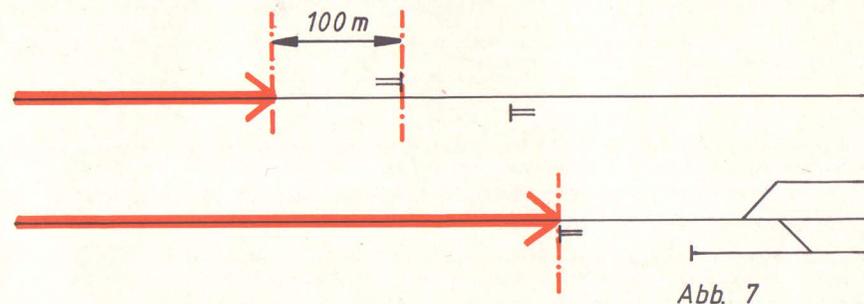


Abb. 7

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

#### § 12 (4)

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

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

- Sinngemäß gilt dies auch in Bahnhöfen mit Trapeztafeln.

§ 12 (5)

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

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

§ 13 (1)

- Englischer Verschieb ist ausnahmslos verboten.

§ 13 (2)

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

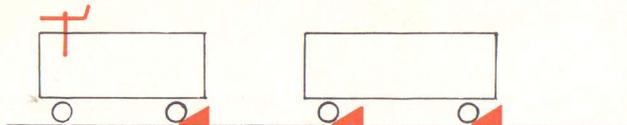


Abb. 8

§ 13 (3)

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

§ 13 (4)

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

§ 13 (9)

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

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

§ 14 (1), (2)

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

§ 14 (4)

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

§ 14 (7)

- Für das Kuppeln ist nunmehr in jedem Fall vorgesorgt.

§ 15 (1)

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

§ 15 (2)

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

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

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

Zwei Beispiele:

(Neigungen nicht höher als 10‰)

1) 2060 10 2-achsige Wagen

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

2) 1064 20 4-achsige Wagen

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

oder umgekehrt

Triebfahrzeug der Reihe 2067, Neigung nicht über 10‰

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

bei schwacher Bremsung jeweils die doppelte Anzahl Achsen!

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

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

§ 16 (2), (3), (4)

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

Beispiele für eine Wagengruppe von ca 300 m Länge:

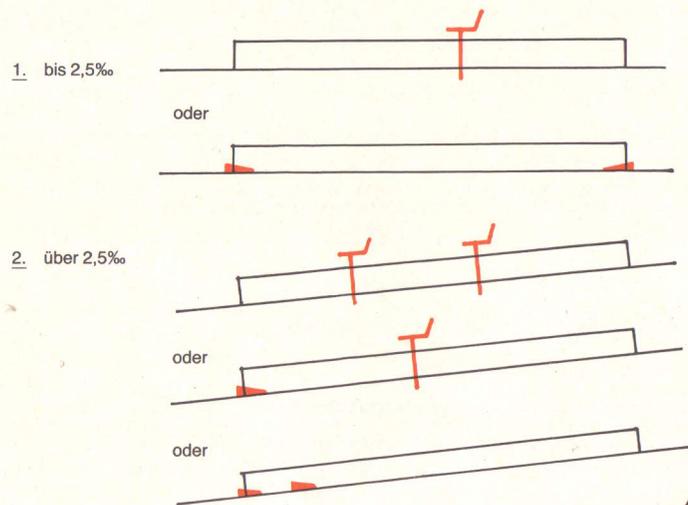


Abb. 9

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

#### 4.4 Bemerkungen zum Abschnitt III

##### § 24 (4)

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

##### § 26 (5), (8)

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

##### § 26 (13)

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

#### 4.5 Bemerkungen zum Abschnitt IV

##### § 35 (5)

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

##### § 36 (3)

- Befehle aller Art darf nunmehr auch der Blockwärter ausfertigen.

##### § 36 (9)

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

##### Dazu zwei Beispiele:

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

##### § 36 (15)

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

##### § 37 (3), (5)

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

##### § 37 (6)

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

##### § 37 (8)

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

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

##### § 37 (11)

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

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

§ 38 (8)

- Bei knapper Zugfolge dürfen nunmehr auch hintereinanderfahrende Züge bedingt angeboten und angenommen werden!

§ 38 (12)

- Eine wichtige Erleichterung tritt beim eingleisigen Betrieb und Gleiswechselbetrieb in folgenden Fällen ein:

- + Wenn an einem untauglichen Hauptsignal vorbeigefahren werden muß
- + Nach unerlaubtem Vorbeifahren an einem Hauptsignal
- + Bei Ausfahrt ohne Ausfahrtsignal
- + Wenn es im Störungs- oder Arbeitsbuch gestattet ist.

+ Ohne Anbieten und Annehmen ist die Fahrt zulässig:

- o Wenn seit der letzten Zugfahrt kein Richtungswechsel erfolgt ist
- o Wenn der Richtungspfeil Ausfahrt weißes oder rotes Dauerlicht zeigt
- o Wenn in keinem Richtungspfeil für dasselbe Gleis Blinklicht besteht
- o Wenn der Richtungspfeil Einfahrt vom selben Gleis dunkel ist.

Richtungswechsel dürfen nicht mehr vorgenommen werden.

+ Anbieten und Annehmen ist erforderlich:

- o Wenn ein Richtungswechsel erfolgen soll
- o Wenn der Richtungspfeil Ausfahrt dunkel ist
- o Wenn ein Richtungspfeil für dasselbe Gleis blinkt
- o Wenn der Richtungspfeil Ausfahrt weißes **und** rotes Dauerlicht zeigt
- o Der Richtungspfeil Einfahrt vom selben Gleis leuchtet.

§ 38 (13)

- Bei Selbstblock mit Blockabschnittsprüfung wird der Abschnitt, für den das fernmündliche Rückmelden einzuführen ist, verkürzt:

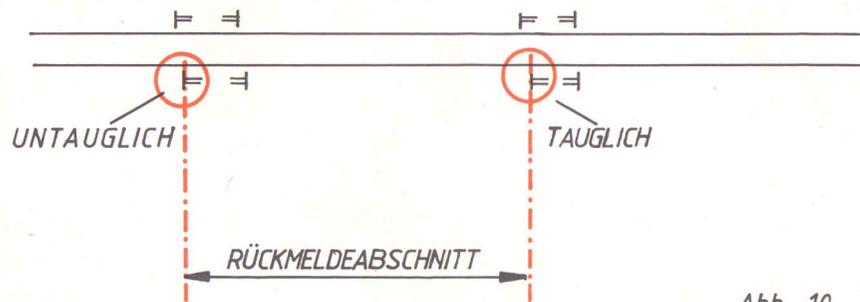


Abb. 10

§ 38 (16)

- Für das Aufheben des fernmündlichen Rückmeldens genügt künftig ein Kontrollzug, gleich welcher Fahrtrichtung! Für die einzelnen Bauarten von Sicherungsanlagen gibt es allerdings in der DV S 58 zusätzliche Bestimmungen (z. B. einwandfreies Auflösen der für diesen Zug gestellten Zugstraßen, zweimaliger Richtungswechsel).

§ 38 (27)

- In der neuen Drucksorte „Verspätungsvormerk“ werden nur Zugnummer, Planabweichung und Verspätungsursachen festgehalten. Sie dient bloß als Unterlage zur Auskunftserteilung.

§ 39 (1)

- Der Begriff des vorrückenden Zuges wurde eingeführt:

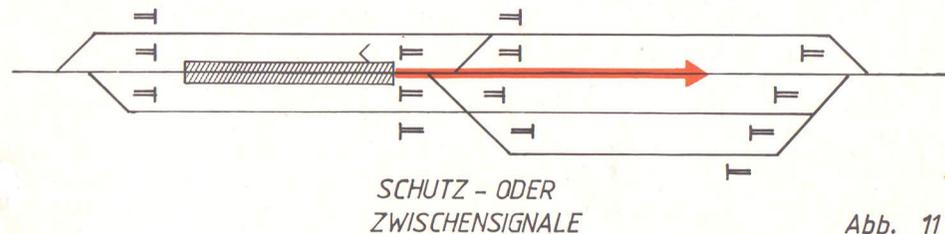


Abb. 11

§ 39 (2)

- Das Ende des Einfahrgleises ist:
    - + Das Ausfahrtsignal
    - + Ein Zwischen- oder ein Schutzsignal
    - + Das Signal Fahrwegende.
- in jeder Stellung nur in der Haltstellung**
- Grenzmarken und Weichenspitzen gelten nur mehr in Bahnhöfen ohne Einfahrtsignal als Ende des Einfahrgleises!**
- Ist in Ausnahmefällen das Ende des Einfahrgleises nicht mit Signalen bestimmt, muß dem Zug das Ende des Einfahrgleises

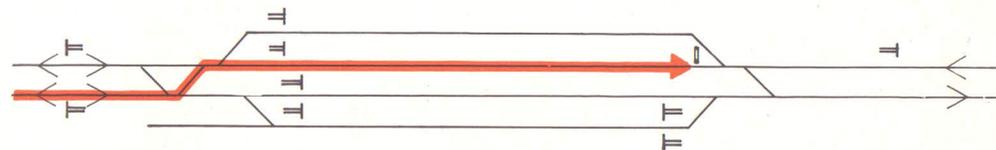


Abb. 12

mit A-Befehl (B-Befehl) vorgeschrieben werden. (Zum gezeigten Beispiel: „Ende des Einfahrgleises erste Grenzmarke auf der Ausfahrseite“).

§ 39 (4), (5)

- Die Begriffe
  - + Zugstraße
  - + Zughilfsstraße
  - + Ersatzstraße sind aus der derzeit gültigen Dienstanweisung übernommen.
- **Zugfahrten dürfen nur über Fahrstraßen zugelassen werden!**
- Von Ausnahmefällen abgesehen, erfolgt die Sicherung von Zugstraßen und Zughilfsstraßen erst ab dem Startsignal.

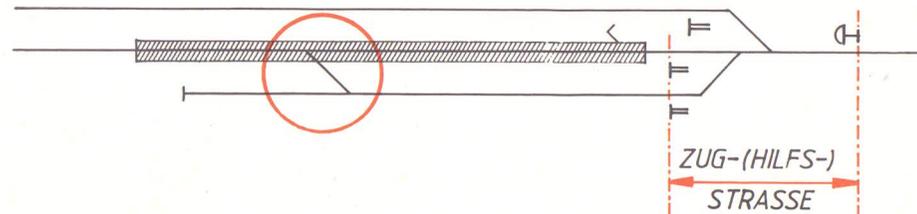


Abb. 13

- In Abzweig- und Überleitstellen entfällt zwar die Prüfung auf Freisein, **nicht aber die Prüfung der richtigen Weichenstellung und deren Sicherung!** Die Weichen dieser Betriebsstellen sind **signalabhängig**, obwohl sie auf der freien Strecke liegen.
- Für **abhängige** Weichen auf der freien Strecke ist keine **Fahrstraßenprüfung** erforderlich. Die Sicherung dieser Weichen ist über das Zugmeldeverfahren gewährleistet.

§ 39 (6), (7), (8)

- Die Prüfung auf Freisein des Fahrweges und der Grenzmarken ist für die Betriebssicherheit von ganz besonderer Bedeutung! Es war notwendig, die Bestimmungen den derzeitigen Gegebenheiten anzupassen.
- Bei tauglichen Gleisfreimeldeanlagen ist der Versuch, das Hauptsignal freizustellen, ohne besondere Prüfung am Stellwerk zulässig! Die Prüfung der Gleisausleuchtung ist erst bei Zughilfs- und Ersatzstraßen erforderlich. **Achtung: Wird eine Zugstraße gestellt und bleibt das Signal in der Haltstellung, verbleibt bloß eine Zughilfsstraße!** Es muß beachtet werden, daß der Bereich von der Zugspitze zum Startsignal von der Gleisfreimeldeanlage nicht geprüft wird.

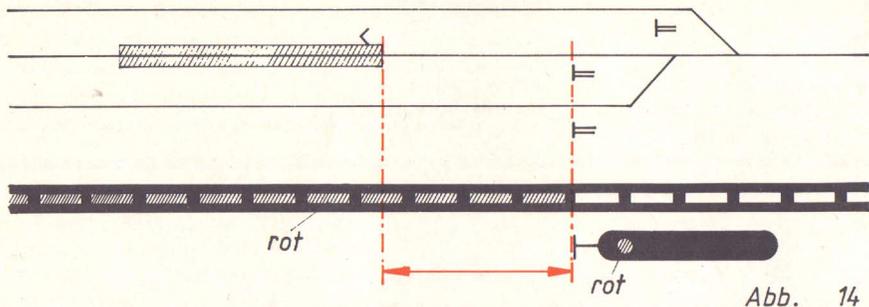


Abb. 14

Stehen im kritischen Bereich Fahrzeuge, ist die Freistellung des Signales möglich! Mehrmals sind Züge in die eigene, eben abgestellte Vorspannlokomotive gefahren. Der kritische Bereich gilt nur dann als frei, wenn dort nicht verschoben wurde. Wurde ein Vershub durchgeführt, muß sich der Bediener Gewißheit verschaffen, daß der Bereich vom Vershub vollständig geräumt wurde!

- In Bahnhöfen ohne Gleisfreimeldeanlage oder bei untauglicher Gleisfreimeldeanlage muß das Freisein am Gleis geprüft werden. Der **gesamte** Bereich muß eingesehen werden, auch bei Nebel oder Schneetreiben!

Die bisher in der ZSB 18 nur für bestimmte Bahnhöfe zugelassenen Erleichterungen gelten künftig allgemein:

**Keine** Prüfung auf Freisein, wenn

- + ein Zug (eine Nebenfahrt) den Abschnitt befahren hat,
  - + mit Schlußsignal eingetroffen ist oder rückgemeldet wurde (**bei Selbstblock gilt nur die fernmündliche Rückmeldung.** Im Einzelfall wird zu entscheiden sein, welche Vorgangsweise zweckmäßiger erscheint: Die Prüfung auf Freisein vorzunehmen oder die Meldung über die Vollständigkeit des Zuges von der nächsten besetzten Zugfolgestelle einzuholen. Die Blockabschnittsprüfung darf diesfalls nicht angewendet werden),
  - + im Bereich nicht verschoben wurde,
  - + nicht wegen Sturm und dgl. Hindernisse zu befürchten sind.
- Eine Zeitgrenze wurde nicht festgelegt!

- Bei Zughilfs- und Ersatzstraßen entfällt der Schutzweg, auch wenn die entsprechende Zugstraße einen verlangen würde.

§ 39 (12)

- Zu der schon bisher bestehenden Erleichterung für die Kreuzungsabwicklung in Bahnhöfen mit ortsbedienten Weichen kommt eine weitere Erleichterung für die Ausfahrt der beiden Züge:

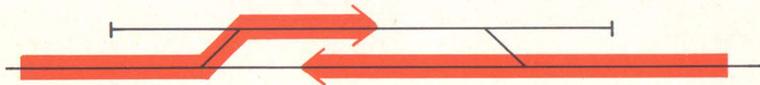


Abb. 15

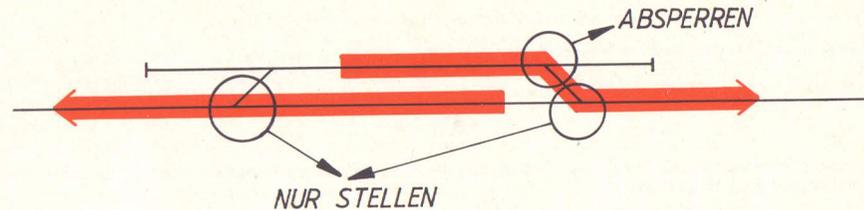


Abb. 16

Der Weichenwärter zeigt den Vollzug mit dem Signal –ABFAHRBEREIT– an.

§ 39 (14), (15)

- Aus den Wortlauten wurde jeweils „... und sichern“ weggelassen. Geber und Empfänger müssen sehr genau wissen, ob nur zu prüfen oder auch zu sichern ist!

§ 41 (3)

Die Rangordnung der Züge wird durch eine Zahl bestimmt.

- Planmäßig werden nur ungerade Zahlen festgelegt

- |    |   |
|----|---|
| 1  | Vorbehalten für dringliche Hilfszüge                        |
| 3  | IC-Züge, TEE-Züge, Expreßzüge                               |
| 5  | Schnellzüge   |
| 7  | Güterschnellzüge  |
| 9  | Eilzüge   |
| 11 | Gütereilzüge  |
| 13 | Regionalzüge, Dienstpersonenzüge                            |
| 15 | Ferngüterzüge   |
| 17 | Bezirksgüterzüge, Lokzüge, Personen- und Triebwagenleerzüge |
| 19 | Vershubzüge, Überstellzüge und Probezüge.                   |

Der Rang der Postzüge wird einzeln bestimmt.

- Abweichungen von der vorgenannten Tabelle sowie der Rang der Postzüge werden im Einführungserlaß zum Jahresfahrplan – wie bisher – angegeben, doch erfolgt die Angabe mit der „Neuen Kennzahl“. Über die Aufnahme der Rangzahlen in den Bildfahrplan wird noch entschieden.
- Geht bei Bedarfs- und Sonderzügen der Rang nicht ohnehin aus der Bezeichnung – nicht aus der Zugnummer – des Zuges hervor, wird er in der Fahrplananordnung oder bei der Einleitung festgelegt.
- Natürlich besteht die Möglichkeit, den Rang des Zuges im Einzelfall zu ändern, durch
  - + die GD (auch ZVÜ)
  - + die Direktionen (auch Zugleitung)
  - + den Disponenten
  - + auf Strecken ohne Disponenten durch den Befehlsbahnhof.
 Die Änderung erfolgt fernschriftlich oder fernmündlich. Für die Änderung wird die jeweils passende **gerade** Zahl verwendet.

Die neue Form der Bestimmung der Rangordnung der Züge soll die Disposition vereinfachen und die dafür notwendigen Gespräche verkürzen.

§ 41 (4)

- Zwischen der Festlegung des Fahrplanes eines Bedarfszuges und dem Umlegen eines Zuges muß genau unterschieden werden.
  - + Einem Bedarfszug wird der Fahrplan nur **mündlich oder fernmündlich** bekanntgegeben. Das gilt auch dann, wenn abschnittsweise mehrere Zugnummern verwendet werden.
  - + Wurde der Fahrplan bereits bekanntgegeben und soll davon abgewichen werden, handelt es sich bereits um ein Umlegen. **Der Zug wird diesfalls mit A-Befehl verständigt.**

§ 41 (6), (7)

- Die Bestimmungen über gleichzeitig anfallende Zugfahrten sind wesentlich vereinfacht.

Diese Bestimmungen sind ein Teil der Disposition und haben daher primär keine Bedeutung für die Betriebsheit.

§ 42 (3)

- Beim Gleiswechselbetrieb wird das befahrene Streckengleis bei allen Zugmeldungen angegeben und im Zugmeldevormerk bzw im Vorausmeldevormerk eingetragen.

§ 42 (2), (4), (5)

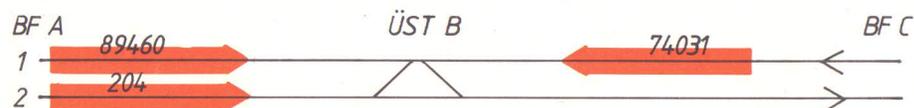
- Um die Möglichkeiten des Gleiswechselbetriebes voll nutzen zu können, wurde die Disposition entscheidend vereinfacht.

Als Grundsatz gilt, daß jede Abweichung vom planmäßigen Verkehr im gegenseitigen Einvernehmen der beiden Fahrdienstleiter festzulegen ist.

- + Die Änderung von Kreuzung und Vorfahren entfällt.
- + Das Befahren des Gegengleises legen beide Fahrdienstleiter gemeinsam fest.
- + Den Wechsel des Streckengleises in einer Überleitstelle bestimmen ebenfalls beide Fahrdienstleiter gemeinsam.

- Muß mit untauglichen Signalen gefahren werden, bleiben alle Möglichkeiten des Gleiswechselbetriebes erhalten.
- In Abschnitten mit Überleitstellen muß jeder Zugmeldung zugefügt werden, wie weit sie gilt. Die Gültigkeit muß jedenfalls mit einem vorgesehenen Gleiswechsel begrenzt werden.

Dazu ein Beispiel:



Die beiden Fahrdienstleiter haben vereinbart:

- + Die Züge 204 und 74031 befahren das Regelgleis.
- + Z 89460 befährt das Gegengleis.
- + Nach der Vorbeifahrt des Z 204 in der Überleitstelle B wechselt dort Z 74031 auf das Gegengleis.

Wird nun auf Gleis 1 wegen einer Streckenblockstörung das fernmündliche Rückmelden eingeführt, sieht der Lauf der Zugmeldungen – dargestellt am Beispiel des Annehmens – wie folgt aus:



Abb. 17

§ 43 (2)

- Wenn Bedarfs- oder Sonderzüge das durchgehende Hauptgleis befahren, braucht der Fahrdienstleiter keine Verständigung der Mitarbeiter des Bahnhofes vornehmen.

§ 44 (1), (2)

- Personenbefördernde Züge und Postzüge bei **planmäßigen** Halten (nicht bei Betriebsaufenthalten) müssen bahnsteiggerecht zum Halten kommen
  - + In Bahnhöfen mit dem Signal Haltepunkt fährt der Triebfahrzeugführer **immer** bis zum ersten erreichten Signal Haltepunkt! Die Regelung muß daher mit dem tragbaren Signal Haltepunkt erfolgen.
  - + In allen anderen Betriebsstellen hält der Triebfahrzeugführer selbst so an, daß
    - o Reisende ein- und aussteigen können,
    - o Ladearbeiten möglich sind,
    - o der Weg zu den Bahnsteigzugängen möglichst kurz ist.
  - Muß an einer bestimmten Stelle angehalten werden, muß der Zug hievon verständigt werden.
- **In allen anderen Fällen fahren die Züge bis zum Ende des Einfahrgleises!**

§ 45 (1), (2), (3)

- Das System der Abfertigung der Züge wurde im Jahr 1980 neu gestaltet. Es bleibt im wesentlichen unverändert, doch wurden die seither herausgegebenen Auslegungen in den Text der Vorschrift eingearbeitet.
- Den **Abfahrauftrag** erteilt grundsätzlich der Zugführer, erteilt ihn der Fahrdienstleiter selbst, so ist dies in der Streckenliste angegeben.
- Ein Abfahrauftrag ist nur mehr notwendig,
  - + wenn personenbefördernde Züge und Postzüge im Bahnsteigbereich stehen,
  - + in anderen Fällen, wenn dies die Streckenliste bestimmt.
- Wird ein Abfahrauftrag in anderen Fällen nötig, muß der Zug mit A-Befehl oder La hiezu beauftragt werden.

§ 48 (3), (4), (5), (6), (7)

- **Das Ändern von Kreuzungen und Vorfahren ist ein Teil der Disposition und hat daher primär keine Bedeutung für die Betriebssicherheit!**
- Für die Disposition ist das Ändern von Kreuzungen und Vorfahren unbedingt notwendig. Das Verfahren konnte vereinfacht werden:
  - + Kreuzungen und Vorfahren werden gleich behandelt.
  - + Für das Verfahren ist es gleichgültig, ob ein Vorfahren nach vor (früher Reihenfolge) oder nach zurück (früher Vereinbarung) geändert wird.
  - + Verfahren und Wortlaute sind einfacher geworden.
- Verfügt der Disponent die Änderung einer Kreuzung oder eines Vorfahrens, ist kein Verfahren zwischen den Fahrdienstleitern mehr nötig.
- Stellwerks- und Weichenwärter brauchen nur mehr verständigt werden, wenn sich ihre Tätigkeit ändert (z. B. eine Kreuzung, die planmäßig in einem anderen Bahnhof vorgesehen war, ist abzuwickeln; Sicherheitsverantwortung ist mit der Mitteilung nicht verbunden)!

§ 48 (8)

- Die Bekanntgabe der geänderten Reihenfolge hat immer wieder Probleme bereitet. Die Zulässigkeit, nur jene Züge anzusagen, deren Reihenfolge bekannt ist, wird diese Probleme bereinigen können.

Dazu ein Beispiel:

- + Z 643 ist ca 60 Minuten verspätet, die genaue Reihenfolge ist noch nicht bekannt. Dem Fahrdienstleiter ist nur bekannt: „643 ca +60, Rf 6115, 463, 221“
- + Nach der Fahrt der angesagten Züge steht fest, daß noch Z 3603 und dann der verspätete Z 643 fahren wird. Der Fahrdienstleiter gibt bekannt: „Rf 3603, 643“.

§ 49 (1), (4)

- Für den Verkehr überlanger Züge auf Dispo-Strecken ist nur mehr die Zustimmung des Disponenten erforderlich.
- Das Bilden von Reisezügen, die länger als die Bahnsteigkanten der Haltebahnhöfe bzw Haltestellen sind, ist in vielen Fällen nicht zu vermeiden. Um die Probleme besser als bisher in den Griff zu bekommen, wurde das dafür notwendige Verfahren geändert:
  - + Der Bahnhof, der den Zug bildet oder umbildet, verständigt die Haltebahnhöfe, für die der Zug zu lang ist.
  - + Die so verständigten Bahnhöfe versuchen durch Vorziehen oder durch Einfahränderungen doch alle besetzten Personenwagen an die Bahnsteigkante zu bringen.
  - + Erst wenn das nicht möglich ist, verlangen sie den Auftrag an die Zugbegleiter, die Reisenden zum Vorgehen zu veranlassen.
  - + An der Direktionsgrenze übernimmt der nächste Befehlshof die Aufgaben des Zugbildebahnhofes. Für ständig wiederkehrende Fälle (z. B. Regionalzüge an bestimmten Tagen in Haltestellen) trifft die Direktion Anordnungen in der Streckenliste oder in einer Dienststanweisung.

§ 50 (1)

- Ordnungsgemäßes Wirken von einer in Pkt e) angeführten Einrichtung bezieht sich hier nur auf die jeweilige Außeneinrichtung der Sicherungsanlage.

Dazu zwei Beispiele:

- + Umstellversuch einer Weiche im Stellwerk ist wirkungslos; Weiche zeigt nach wie vor Ordnungsstellung – Die Signalabhängigkeit ist **nicht** aufzuheben.
- + Bei der Weichenbesichtigung wurde beim Weichenantrieb ein gebrochener Teil festgestellt – Die Signalabhängigkeit ist aufzuheben.

#### § 51 (4)

- Die Voraussetzung für das Bedienen der Achszählgrundstellungstaste ist die Prüfung, ob der gestörte Abschnitt von Fahrzeugen frei ist. Die Möglichkeiten hierfür sind:
  - + Für den Zug, der nicht voll ausgezählt hat, wird
    - o die fernmündliche Rückmeldung eingeholt oder
    - o die Vollständigkeit durch den Zugführer überprüft. Dazu wird der Zug bei einem Blocksignal oder in einer Haltestelle angehalten.
  - + Der Folgezug wird zum Fahren auf Sicht beauftragt.

**Das fernmündliche Rückmelden ist nicht einzuführen.**

#### § 53 (6)

- Fährt ein in Haltestellen anhaltender Zug auf dem Gegengleis oder auf dem falschen Gleis, wird bei Inselbahnsteigen auf die Verständigung der Reisenden verzichtet. Gemäß DV B 53 wird nur ein Bahnsteig mit schienenfreiem Zugang als Inselbahnsteig bezeichnet.

#### § 54 (3)

- Beim Fahren auf dem falschen Gleis entfällt das Ändern von Kreuzungen! Ähnlich wie beim Gleiswechselbetrieb müssen beide Fahrdienstleiter im Einvernehmen handeln.

#### § 54 (6)

- In Bahnhöfen mit Richtungsbetrieb wird vorbereitend ein Zugmeldevormerk für eingleisige Strecken bzw für mehrere zusammenlaufende Strecken aufgelegt. Wird das Fahren auf dem falschen Gleis notwendig, darf auf diesen Zugmeldevormerk gewechselt werden, **damit entfallen die – bisher nötigen – umfangreichen Eintragungen in der Spalte Bemerkungen!**

#### § 55 (1), (2), (5), (9)

- Der neue Begriff Dienstruhe ersetzt den bisher gültigen Begriff der zeitweisen Sperre von Betriebsstellen.
- Die Unterscheidung zwischen Sperrungen mit und Sperrungen ohne Zugverkehr wurde fallengelassen. Die Fahrplangeschwindigkeiten sind daher unabhängig vom Sperrzustand zulässig.
- Die Wortlaute zur Verständigung bei Abweichungen vom Verzeichnis der Betriebsstellen mit Dienstruhe konnten vereinfacht werden.
- Die Möglichkeit, Bahnhöfe bei Dienstruhe als Selbstblockstellen zu schalten, wurde berücksichtigt.
- Die komplizierten Bestimmungen über die Dienstruhe von Zugausgangs- und Zugendbahnhöfen sind nur mehr in den ohnehin notwendigen Merkblättern enthalten.

### **4.6 Bemerkungen zum Abschnitt V**

#### § 61 (1)

- Die Besetzung folgender Züge mit einem Zugführer ist **unbedingt** notwendig:
    - + Personenbefördernde Züge (ausgenommen Militärzüge, da hierfür immer ein Transportoffizier verantwortlich ist)
    - + Postzüge.
- Alle anderen Züge **können** mit einem Zugführer besetzt werden.

#### § 61 (2)

- Die Meldung des Zugführers am Beginn der Vorbereitungszeit und in der Abschlußzeit muß persönlich beim Fahrdienstleiter erfolgen. Der persönliche Kontakt zwischen Fahrdienstleiter und Zugführer ist für die rechtzeitige Übermittlung von Aufträgen, Meldungen und Informationen von großer Bedeutung.

#### § 61 (3)

- Die Bestimmung über den Platz des Zugführers wird nicht sofort und nicht in allen Fällen eingehalten werden können. Muß abgewichen werden, ist der Platz des Zugführers in der Zuganzeige bekanntzugeben.

#### § 62 (7), (8)

- Bei Lokzügen entfallen die Aufgaben des Zugvorbereiters überhaupt, **Zugführeraufgaben übernimmt der Führer des führenden Triebfahrzeuges.**
- Bei Triebwagenleerzügen, für die keine Bremsberechnung erforderlich ist, braucht bloß die Abfahrtsbereitschaft festgestellt werden (achten, ob sich nicht Personen im Zug befinden, Schließen der Türen usw).

#### § 63 (4)

- Die Aufgaben, die Zugbegleiter in ihrem zugewiesenen Bereich durchzuführen haben, wurden gestrafft.
- Die Aufgaben, die einem Zughelfer übertragen werden dürfen, sind nun genau aufgezählt.

Alle hier genannten Aufgaben, **auch die Überprüfung, ob sich nicht Hemmschuhe unter den Fahrzeugen befinden**, obliegen bei Zügen ohne Zugbegleiter dem Zugvorbereiter!

#### § 61 (1), (4)

- Die wichtigste Aufgabe der Zugbegleiter ist der Dienst am Kunden.

Mit dem Zugbegleiter hat der Reisende den engsten Kontakt; sein Auftreten, sein Service entscheidet häufig, ob sich der Reisende im Zug wohl fühlt und zufrieden ist!

Um diesen Aufgaben nachkommen zu können, muß sich jeder Zugbegleiter soweit möglich in seinem Bereich aufhalten und immer wieder durch die Personenwagen gehen. **Er soll den Reisenden seine Dienste „anbieten“!**

#### § 64 (6)

- Beleuchtung der Personenwagen bei Dunkelheit ist das Minimum an Komfort, das wir den Reisenden bieten müssen. Haben die Wagen bloß Einzelschaltung der Beleuchtung, muß für die Durchfahrt durch Tunnels eben früher ein- und später ausgeschaltet werden.

#### § 67 (1)

- Auf Dispo-Strecken entfällt die Führung des Fahrtberichtes:

#### § 67 (4), (5)

- Die Frequenzaufschreibungen erfolgen mit der neuen Drucksorte „Zählzettel“. Näheres s DB 610.

#### § 68 (2)

- Die Verständigung zwischen Spitzenschaffner und Triebfahrzeugführer über Funk ist nur dann zulässig, wenn das Triebfahrzeug mit einer fahrbaren Funksende- und Empfangsanlage (s DB 975.01) ausgestattet ist. Die Aufnahme einer Strecke in die Anlage 1 der DV V 15 ist nicht erforderlich; die Fahrt bleibt dennoch eine Zugfahrt.

#### § 69

- Der Nachschiebedienst wird in Zukunft wegen seiner beträchtlichen Vorteile ausgeweitet werden. Die Gründe hierfür wurden bereits bei der Besprechung des Abschnittes III genannt.
- Die neuen Bestimmungen für den Nachschiebedienst werden seit Jahren erprobt und sind derzeit in Dienstweisungen für die Brenner-, Arlberg- und Tauernstrecken verfügt.
- Von besonderer Bedeutung ist die taugliche Zugfunkeinrichtung in Betriebsart C. Ausgenommen in Notfällen kann darauf nicht verzichtet werden.

#### § 70 (3)

- Die Fälle, in denen das Fahren auf Sicht angeordnet werden darf, sind künftig bei den in Betracht kommenden Bestimmungen einzeln genannt. Es wird daran erinnert, daß das Fahren auf Sicht nur in jenen Fällen angewendet werden darf, die in den Vorschriften ausdrücklich vorgesehen sind.

#### § 71 (2)

- Die Beförderung gefährlicher Güter auf die Schiene zu verlegen, ist öffentlicher Auftrag und daher eine Verpflichtung für die ÖBB, da die Sicherheit wesentlich größer als bei Straßentransporten ist.
- Die DV V 3 enthält nur Hinweise für die Beförderung gefährlicher Güter. Nach Abschluß der Vorschriftenreform wird der gesamte Komplex überarbeitet; der Information wird breiter Raum gewidmet werden.

#### § 71 (3), (4), (5), (6)

- **Sämtliche außergewöhnliche Fahrzeuge werden künftig gleich behandelt!**
- Für jedes Fahrzeug werden die Beförderungsbedingungen – **auch wenn es keine Lademaßüberschreitung aufweist** – in einem Schnellbrief-LÜ festgelegt.
- Jedes außergewöhnliche Fahrzeug muß instradiert werden.

#### § 71 (12)

- Kommt ein Zug **im Bahnhof** zum Stillstand, ohne daß er mit einem Haupt- oder Schutzsignal angehalten wurde, **darf nur auf Weisung des Fahrdienstleiters weitergefahren werden!** Der Fahrdienstleiter darf jede denkbare Weisung erteilen:
  - + Weiterfahrt als Zugfahrt,
  - + Weiterfahrt als Verschubfahrt,
  - + bis auf weiteres stehenbleiben.
- Der Fahrdienstleiter soll damit in die Lage versetzt werden, rasch und richtig disponieren zu können.

#### 4.7 Bemerkungen zu den Abschnitten VI und VII

##### **Kleinwagenfahrten und Sperrfahrten werden gemeinsam durch die neue Betriebsform „Nebenfahrten“ ersetzt.**

- + Bei Nebenfahrten dürfen Regelfahrzeuge und Kleinwagen eingesetzt werden.
- + Die Bremsweglänge gilt wie für Züge.
- + Die Geschwindigkeit ist nur mehr
  - o von der örtlich zulässigen Geschwindigkeit,
  - o von der Fahrzeughöchstgeschwindigkeit,
  - o vom Ergebnis der Bremsberechnung abhängig. Die für Sperrfahrten vorgesehene Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h entfällt!
- + Es gibt

##### **NO-Fahrten**

- o Fahrten von KI (sie beeinflussen die Sicherungsanlage nicht).

##### **NM-Fahrten**

- o Fahrten mit Regelfahrzeugen und SKI, ggf mit Anhängern (als SKI werden alle KI eingestuft, die die Sicherungsanlage verlässlich beeinflussen).

#### § 75 (2), (3)

- Für Fahrten mit Regelfahrzeugen gilt:
  - + Führt das Triebfahrzeug allein, übernimmt der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des **KI-Führers**.
  - + Werden Wagen befördert, übernimmt der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des **KI-Fahrers**. Die Aufgaben des KI-Führers übernimmt dann ein anderer Mitarbeiter (z. B. Verschubleiter beim Fahrverschub).

#### § 75 (4)

- Die Verantwortung wurde zwischen KI-Führer und KI-Fahrer geteilt. Der **KI-Fahrer** ist verantwortlich für
  - + Bremsprobe
  - + Einhaltung der Geschwindigkeit
  - + Signalbeachtung und Beobachtung der Strecke
  - + Signalabgabe
  - + Einhaltung der Vorschriften

#### § 76 (1), (2), (3)

- Die Belastung der KI wurde den gestiegenen technischen Möglichkeiten dieser Fahrzeuge angepaßt:
  - + **luftgebremst** – Die Anhängelast wird für jedes Fahrzeug einzeln festgelegt und am KI angeschrieben.
  - + **handgebremst** – 4 KI oder 6 Ax Regelfahrzeuge (über 15% Neigung nur 2 Ax).
  - + **handgeschoben** – 4 KI.
- Zu den handgeschobenen KI zählen auch motorisierte KI mit einer zulässigen Geschwindigkeit bis 5 km/h.

#### § 76 (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10)

- Beim Verschub ist die Bremsbedienug gleich wie beim Verschub mit Regelfahrzeugen.
  - **Bei allen anderen Nebenfahrten ist eine Bremsberechnung erforderlich.** Die für Zugfahrten gültigen Bestimmungen gelten auch für Nebenfahrten, mit folgenden Einschränkungen:
    - + Die erforderlichen Bremswertstufen sind für eine ganze Befehlsstrecke im Kopf des Auszuges aus dem VzG, nach Geschwindigkeiten abgestuft, enthalten.
    - + Die Berechnung der vorhandenen Bremswertstufen ist dem KI-Führer nur für **KI** möglich. Gesamt- und Bremsgewicht der **Regelfahrzeuge** muß ein Zugvorbereiter oder der Fahrdienstleiter ermitteln.
    - + **Bestimmungen bei Mangel an Bremswertstufen sind nicht vorgesehen.** Tritt dieser Fall ein, muß auf eine entsprechend niedrigere Geschwindigkeit laut Angaben im Kopf des VzG gegangen werden.
    - + Bei allein verkehrenden, motorisierten KI besteht die Bremsberechnung nur aus dem Vergleich der vorhandenen mit den erforderlichen Bremswertstufen.
  - Für allein verkehrende Triebfahrzeuge entfällt die Bremsberechnung überhaupt. Die zulässige Geschwindigkeit bestimmt sich aus der örtlich zulässigen Geschwindigkeit und der Fahrzeughöchstgeschwindigkeit.
- Die Bremsberechnung bestimmt auch die zulässige Geschwindigkeit der Nebenfahrt. Sie muß daher in die Fahrtrweisung eingetragen werden.

#### § 77 (1), (2), (3)

- Nebenfahrten im Bahnhof werden Verschubfahrten von Triebfahrzeugen gleichgehalten.
- Für die Stellung eines Spitzenverschiebers sind Erleichterungen möglich.

#### § 77 (4)

- **Gleisfreimeldeanlagen – auch von Weichen – werden nur von SKI verlässlich beeinflusst!**
- Ein KI-Anhänger, der selbst die Gleisfreimeldeanlage nicht beeinflusst, ist mit der Überlänge der Gleisfreimeldeabschnitte gedeckt.

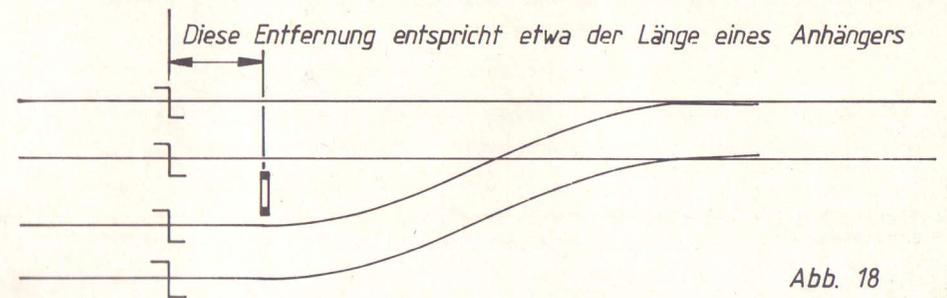


Abb. 18

#### § 78 (3), (4), (5), (6), (7)

- Wird eine Nebenfahrt auf die freie Strecke beantragt, entscheidet der Fahrdienstleiter, ob sie als NO- oder NM-Fahrt durchzuführen ist. Maßgebend hierfür ist
  - + die Art der Fahrzeuge, bzw
  - + ob die Fahrt im Blockabstand durchgeführt werden kann.

- **NO-Fahrten** werden im wesentlichen so behandelt, wie derzeit KI-Fahrten durchgeführt werden.
- **NM-Fahrten**
  - + **fahren im Blockabstand** (also auch zwischen Zugfahrten!),
  - + fahren auf Hauptsignal und Streckenblockbedienung (Achtung, bei Selbstblock zusätzliche Bestimmungen der DV S 58 für KI-Anhänger beachten),
  - + werden daher sinngemäß wie eine Zugfahrt eingetragen und angekündigt.

- Nebenfahrten auf der freien Strecke werden für jeden Bahnhofabstand **täglich fortlaufend** numeriert und mit „N“ bezeichnet.

#### § 78 (8)

- **KI-Führer sind mit der Stl und der La beteiligt.** Alle Vorschriften, die Züge mit Befehlen erteilt werden, sind in die Fahrtafeln einzutragen.

#### § 78 (9), (10)

- Zustimmung zur Abfahrt, Abfahrtafeln und Signalbeachtung entspricht den Bestimmungen für Zugfahrten.

**ACHTUNG:** Im Bahnhof wird **immer** auf Sicht gefahren! Trotz Freistellung der Signale darf nicht mit freien Gleisen gerechnet werden.

#### § 78 (14)

- Für Fahrten, die nicht durch den **Fahrauftrag** gedeckt sind,
    - + Weiterfahrt über die vereinbarte Strecke hinaus,
    - + vorzeitige Rückfahrt,
    - + Verlängerung der Ausbleibezeit
- ist eine neuerliche Vereinbarung und Ankündigung notwendig. Zuständig ist der rückgelegene Fahrdienstleiter.

#### § 78 (15), (16), (17), (18)

- NO-Fahrten werden mit der Freimeldung beendet. Wortlaut und Voraussetzungen zur Abgabe der Freimeldung sind gleich denen der Rückmeldung.
- Die Freimeldung gibt
  - + der Fahrdienstleiter oder
  - + der KI-Führer nach dem Einsperren in einer Ausweichanschlußstelle.
- Die Meldung der vollständigen Ankunft entfällt.

#### § 79

- SKI-Fahrten sind NM-Fahrten, die innerhalb eines Befehlsbereiches über mehrere Bahnhöfe vereinbart werden.
- Im übrigen bleiben die Bestimmungen den heute gültigen gleich.

#### § 80

- Sonderbestimmungen für Gleismaßgeräte entfallen. Die Fahrt dieser Geräte wird nach den Bestimmungen für Streckenbegeher abgewickelt.

#### § 85 (2)

- Gleissperren sind nur noch bei unbefahrten Gleisstellen notwendig
    - + bei Bauarbeiten
    - + nach Unfällen und Naturereignissen.
- Die Streckenverladung kommt als Sonderfall hinzu.

#### § 86 (1)

- Künftig ist es zulässig, nur einzelne Blockabschnitte zu sperren. Dies ist zur Verlängerung der Arbeitszeit innerhalb knapper Zuspätkommen notwendig.

#### § 87 (2), (3)

- Die Sicherung gesperrter Bahnhofgleise wurde neu festgelegt.

- + Das Gleis muß **nicht** befahren werden:
  - o Die Zugangsweichen werden in abweisender Stellung gesichert, dann entfallen Haltscheibe und Warnschild.
  - o Die Zugangsweichen können nicht in abweisender Stellung gesichert werden. Haltscheiben und Warnschild sind wie bisher notwendig.
- + Das Gleis **muß** befahren werden:
  - o Ein provisorischer Gleisabschluß ist notwendig, er wird mit der Haltscheibe gekennzeichnet.

#### § 91

- Derzeit ist der Streckenbegeher nur auf Strecken mit Gleiswechselbetrieb ausreichend geschützt. **Um den Schutz ausweiten zu können, werden die für Gleiswechselbetrieb bestehenden Bestimmungen auf alle Strecken angewendet.**

Die Verständigung des Streckenbegeher ist wie folgt geregelt:

- + Den Regelzugverkehr kennt der Streckenbegeher aufgrund seiner Fahrplanunterlagen.
- + Alle anderen Fahrten dürfen nur zugelassen werden, wenn der Streckenbegeher hievon verständigt werden konnte. **Dies gilt auch für Regelzüge, die das Gegengleis oder das falsche Gleis befahren sollen und für Züge, die mit Vorsprung fahren!**
- + Muß ausnahmsweise eine Fahrt ohne Verständigung des Streckenbegeher zugelassen werden, wird der Zug zum Fahren auf Sicht und zur Abgabe von Achtungssignalen beauftragt.

**STRECKENBEGEHER:** Das Melden bei jedem Fernsprecher ist von ganz besonderer Bedeutung, um betriebliche Behinderungen durch fehlende Verständigungen zu vermeiden.

#### § 92

- Alle Abweichungen und zusätzlichen Bestimmungen für Geschäftsführerbahnhöfe sind im § 92 zusammengefaßt.

Sonst gelten die übrigen Bestimmungen der DV V 3!

- Die in der DV V 28 festgelegte Vorgangsweise wurde im wesentlichen beibehalten. Neu sind folgende Bestimmungen:
  - + Geschäftsführerbahnhöfe sind in der Stl angegeben.
  - + Ab- bzw. Vorausmelden obliegt künftig auch dem Geschäftsführer; Arbeiterrotten und gefährdete Rotten melden sich daher nicht nur bei den Fahrdienstleitern, sondern auch beim Geschäftsführer an.

#### § 93

- Bei den Bestimmungen über Fahrten bei abgeschalteter Bahnhoffahrleitung werden vor allem die Wortlaute der erforderlichen Vorschriften gekürzt.
- Gegenüber der bisherigen Vorgangsweise gilt:
  - + Beim Schwungfahren im Bahnhof darf die Lage der Trennstellen nur mehr mit
    - o der kilometrischen Lage der Stromabnehmersignale oder
    - o den begrenzenden Haupt- oder Schutzsignalen angegeben sein.
  - + Der mündliche oder fernmündliche Auftrag zum Heben des Stromabnehmers nach dem Anhalten des Zuges ist zulässig.

#### § 94

- Bleibt ein Zug auf der freien Strecke liegen, ist die Sperre des Gleises nicht mehr erforderlich.
  - Das Hilfstriebfahrzeug fährt ab dem letzten Bahnhof als NO-Fahrt, **ab dem letzten deckenden Hauptsignal auf Sicht. Dem liegengelassenen Zug muß die Fahrt mitgeteilt werden. Die Deckung entfällt!** Nach Möglichkeit wird ein Mitarbeiter zum Kuppeln beigegeben.
  - Die NO-Fahrt endet beim liegengelassenen Zug mit der Freimeldung.
  - Für die Weiterfahrt des liegengelassenen Zuges gilt:
    - + Die Weiterfahrt in der ursprünglichen Fahrtrichtung erfolgt nach den Fahrplanangaben des Zuges.
    - + Das Zurückziehen darf mit höchstens 20 km/h – **ohne Bremsberechnung auf der freien Strecke** – erfolgen.
    - + Für das Zurückschieben gelten die Bestimmungen für geschobene Züge.
- In allen Fällen wird die Fahrt mit der Rückmeldung beendet!**
- **Die Sperre des Streckengleises ist erst erforderlich, wenn eine Zugtrennung erkannt oder vermutet wird!**

Das Fehlen des Schlußsignals und jeder plötzliche Druckabfall in der Hauptluftleitung ist bis zur Klärung der Sachlage als Zugtrennung zu betrachten!

- Sämtliche Fahrten zur Räumung des Streckengleises sind NO-Fahrten. **Ist dabei kein Zugbegleiter verfügbar, darf mit höchstens 20 km/h gefahren werden, wenn jeweils mindestens die Hälfte der Fahrzeuge gebremst sind!** Das gilt auch beim „Auseinanderziehen“ eines nachgeschobenen Zuges.

## § 95

- Der Begriff „völlig gestörte Verständigung“ wurde neu gefaßt.
- + Völlig gestörte Verständigung bedeutet die Unterbrechung **aller** fernmündlichen Verbindungen zwischen zwei besetzten Zugstellen. **Fernsprechverbindungen über Post oder Funkverbindungen genügen bereits zur Verständigung.**
- + Trifft ein Zug bei Dienstruhe ein Signal nicht so an, wie dies im Verzeichnis der Betriebsstellen mit Dienstruhe vorgesehen ist, muß fernmündlich Aufklärung gesucht werden. Ist dies nicht möglich, wird bis zum nächsten Signal, das dem Verzeichnis entspricht, nach den Bestimmungen für völlig gestörte Verständigung gefahren.
- + Die Möglichkeit der Vermittlung wurde eingeführt

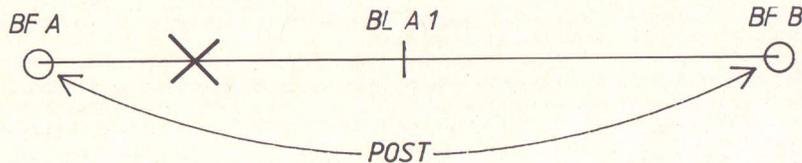


Abb. 19

In diesem Fall übermittelt Bf B alle Gespräche zwischen Bf A und Bl A 1 einschließlich der Zugmeldungen. **Völlig gestörte Verständigung liegt nicht vor!**

- **Auf den Zeitabstand wurde verzichtet.** Alle Züge und Nebenfahrten fahren auf Sicht.
- Im übrigen ist das derzeit gültige Verfahren beibehalten worden.

## § 96

- Neu errichtete Streckengleise sind bis zur Betriebsaufnahme als Baugleis zu behandeln.
- Zeitweise eingleisiger Betrieb darf nur mehr auf Strecken mit Richtungsbetrieb eingeführt werden. **Gleiswechselbetrieb und zeitweise eingleisiger Betrieb schließen einander aus.**

## 5. Bemerkungen zu den ZSB

### 5.1 Allgemeines

- Sinn und Zweck der ZSB sind – wie schon bei der derzeit gültigen Vorschrift – in den Vorbemerkungen festgelegt.
- Die ZSB enthalten
  - + Zusatzbestimmungen für abgeschlossene Sachgebiete
  - + Tafeln oder Tabellenwerke
  - + Beschreibungen technischer Einrichtungen
  - + Bezeichnungsgrundsätze
  - + Orientierungshilfen.
- Der Aufbau der ZSB mußte geändert werden. Die Numerierung der einzelnen Einlagen war in der bisherigen Form nicht mehr vertretbar; bestanden die ZSB ja bereits mehr aus „Löchern“ als aus fortlaufend nummerierten Einlagen.
- Bestimmte, sachlich zusammengehörige Einlagen wurden in jeweils eine einzige Einlage zusammengefaßt.

### 5.2 Bemerkungen zu den einzelnen Einlagen

#### ZSB 1

- Der Frühhaltanzeiger wurde gestrichen; er ist nicht mehr vorhanden.

#### ZSB 2

- Die Grundsätze der Gleisbezeichnung wurden unverändert aus der derzeit gültigen Vorschrift übernommen.

#### ZSB 3

- Die Bezeichnung der Weichen und Signale wurde neu aufgenommen.

#### Die Bestimmungen sind nicht vollständig!

Die Bezeichnung erfolgt durch den Sicherungsdienst, daher sind die vollständigen Bestimmungen in den Vorschriften des Sicherungsdienstes festgelegt.

**Diese Einlage enthält einen Auszug, der als Hilfe zur Orientierung für den Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes gedacht ist!**

#### ZSB 4

- Die Bestimmungen über die Sicherung von EK wurden in den ZSB zusammengefaßt, damit die Trennung in Bestimmungen für Zug-, Neben- und Verschiebfahrten vermieden werden konnte.

Auch in dieser ZSB-Einlage sind die Bestimmungen nicht vollständig; sie wurden nur soweit aufgenommen, als dies für Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes notwendig erschien!

Die Bedienung der EK-Sicherungsanlagen verbleibt in den Bedienungsvorschriften des Sicherungsdienstes (DV S 59).

- Die wichtigsten sachlichen Änderungen sind:

- + § 2 (3): Die eindeutige Festlegung, nach der die Sicherung der EK kein Teil der Fahrstraßenprüfung oder des Zugmeldeverfahrens ist!  
Im Schutzweg liegende EK werden nicht gesichert!
- + § 2 (6): Die Festlegung der Vorgangsweise, wenn ein bereits geschlossener Schranken vor der Fahrt nochmals geöffnet werden soll.

**ACHTUNG SCHRANKENWÄRTER!** Vergessen Sie nie darauf, daß eine EK für mehrere Fahrten gesichert sein kann! Für das nochmalige Öffnen sind dann mehrere Zustimmungen erforderlich.

- + § 2 (7): Die Vorgangsweise, wenn bei Arbeiten auf der freien Strecke das rechtzeitige Sichern der EK für Nebenfahrten nicht gewährleistet werden kann.
- + § 2 (8): Die Regelung im 2. Satz ist als Unterschied zum Absatz (1) zu sehen. **Selbstverständlich braucht kein Zeitabstand gehalten werden, wenn die EK gesichert ist** (z. B.: Ein Zug steht zur Ausfahrt bereit, der Schranken im Ausfahrweg ist geschlossen, der Zug darf **sofort** abfahren!).
- + § 3 (3): Der Hinweis darauf, daß zur Deckung zugeschalteter EK Deckungssignale verwendet werden können. Solche EK-Sicherungsanlagen haben keine Fernüberwachung beim nächsten Bahnhof! Ist das Deckungssignal untauglich, muß daher eine Störung der EK-Sicherungsanlage angenommen werden.
- + § 5 (1): In den Bedienungsstellen liegt nur die Anlage 1 der DV B 6 als Sonderdruck auf.

#### ZSB 5

- Die Angaben über die Bezeichnung der Fahrzeuge sind nicht vollständig; es sind Auszüge für die Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes. Einzelne Gruppen (wie Transiteure, Wagenbeamte usw) benötigen natürlich genauere Kenntnisse.

#### Ein wichtiger Grundsatz:

- + Regelfahrzeuge sind an der zwölfstelligen Fahrzeugnummer zu erkennen. Die Verkehrszulässigkeit fremder Triebfahrzeuge ohne zwölfstelliger Fahrzeugnummer ist in der Tafel A 5 bestimmt.
- + Nebenfahrzeuge sind an der Bezeichnung „X“ plus Reihen- und Ordnungsnummer zu erkennen.

**ALLE ÜBRIGEN FAHRZEUGE DÜRFEN NUR MIT GENEHMIGUNG DER GD ZUM VERKEHR ZUGELASSEN WERDEN!**

#### ZSB 6

- Die Anschriften an KI mußten den neuen Bestimmungen über die Durchführung von Nebenfahrten angepaßt werden.
  - Zur Einstufung (und damit zur Bezeichnung) der KI gilt:
    - + Die Einstufung erfolgt durch die GD.
    - + Zu den handgeschobenen KI können auch Fahrzeuge gezählt werden, die mit einem Hilfsmotor ausgerüstet sind, der bloß Schrittgeschwindigkeit erlaubt.
    - + Bestimmte gleisfahrbare Baugeräte erhalten keine KI-Bezeichnung, sie sind Geräte.
- Geräte dürfen für Nebenfahrten nicht verwendet werden.** Beim Einsatz auf einer Baustelle unterliegen sie daher dem für Nebenfahrten vorgesehenen Schutz nicht!

- + KI ohne Anschriften und fremde KI mit abweichenden Anschriften werden von der GD zur Fahrt zugelassen, wobei das Zulassungsschreiben (Fernschreiben) die entsprechenden Angaben enthalten muß.
- Die §§ 2 bis 4 enthalten Sonderbestimmungen.
- + § 2: Die derzeit gültigen Bestimmungen über den Verkehr von Kleinwagenfamilien wurden auf den MDZ und den Schienenschleifzug reduziert. Sachlich wurde nichts geändert.
- + § 3: Derzeit sind die Regelungen für den betrieblichen Einsatz des SUZ in einer Dienstanweisung festgelegt. Die Bestimmungen dieser Dienstanweisung wurden unverändert übernommen.
- + § 4: Die für Schneeräumfahrten erforderlichen Sonderbestimmungen konnten wesentlich vereinfacht werden.

#### ZSB 7

- Die Bestimmungen über die Zugnumerierung haben sich im Aufbau und in den wesentlichen Inhalten nicht geändert.
- Sachliche Änderungen sind:
  - + Die Einführung einer Nummerngruppe für IC-Züge des Binnenverkehrs (100–199, wie Expreßzüge des Binnenverkehrs).
  - + Die Umbezeichnung der TEEM-Züge auf die Nummerngruppe 40000 (bisher 41000).
  - + Der Verzicht auf die Unterscheidung nach der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit.

#### ZSB 8

- Die Bestimmungen über das Freihalten der Bahnbreite wurden aus der DV V 3 in die ZSB verlagert. Sachlich wurde nichts geändert.

#### ZSB 9

- Die betrieblichen Bestimmungen für die Verwendung von Sprachspeichern wurden unverändert übernommen.

#### ZSB 10

- Die Bestimmungen über das Betreten nicht allgemein benützbarer Anlagen wurden mit denen über die Mitfahrt auf Triebfahrzeugen, in Gepäckwagen und mit Güterzügen in einer ZSB-Einlage zusammengefaßt.

#### ZSB 11

- Es wurde schon darauf hingewiesen, daß die Weichenbesichtigungen nur mehr einmal wöchentlich durchzuführen ist; desto größer ist die Bedeutung dieser Besichtigung!
- Die Bf-Do legt fest, wer die Besichtigung durchführt und welcher Bereich den einzelnen Mitarbeitern zugeordnet ist. Der Mitarbeiter muß den ihm zugewiesenen Bereich einmal wöchentlich besichtigen, er ist hierfür verantwortlich. Eintragungen sind nicht mehr vorgesehen.
- § 2 gibt Hinweise, worauf bei der Weichenbesichtigung zu achten ist. Es ist sicherlich besser, das dafür notwendige Wissen im Rahmen der Einschulung von erfahrenen Kollegen an Ort und Stelle zu vermitteln!
- Die Bestimmung, daß bei Gleisfreimeldeanlagen mit Gleisstromkreisen auf übermäßige Rostbildung zu achten ist, wurde neu aufgenommen. Die Feststellung, ob die Rostbildung bereits für das Funktionieren der Gleisfreimeldeanlage kritisch ist, erfordert ebenfalls Erfahrung, die bei der Einschulung erworben werden muß.
- Selbstverständlich achten die Mitglieder der Bahnhofsleitung bei ihren Prüfgängen auf den Zustand der Weichen, ohne daß dafür ein formaler Vorgang vorgeschrieben werden muß.

#### ZSB 12

- Die Bestimmungen über die Beleuchtung und Wasserfüllung der Reisezugwagen wurden zusammengefaßt und im wesentlichen beibehalten.
- Neu aufgenommen wurde die Verpflichtung für den Zugführer, Schäden, die unterwegs nicht behoben werden konnten – neben der Eintragung in die Schadensliste – dem Fahrdienstleiter des Endbahnhofes bzw des Bahnhofes, in dem der Schadwagen abgestellt wird, mündlich zu melden. Dies ist für die rechtzeitige Disposition des Fahrdienstleiters wichtig.

#### ZSB 13

- Die Beschreibung der Kupplungen besonderer Bauart sowie die Bestimmungen zu deren Verwendung wurden dem letzten Stand angepaßt, im übrigen aber beibehalten.

#### ZSB 14

- Das Problem der Verwendung von Hemmschuhen kann im wesentlichen nur in der Praxis von erfahrenen Mitarbeitern gelernt werden.
- Die Bestimmungen der ZSB 14 sind grundsätzliche Regelungen, die vor der praktischen Einschulung gelernt werden müssen.

#### ZSB 15

- **Die Bedeutung der Zugbeobachtung ist unverändert groß.** In vielen Fällen können Gebrechen und Mängel, die während der Fahrt aufgetreten sind, erkannt werden.
- **Die Bedeutung der Zugbeobachtung wird um so größer, je weniger Mitarbeiter hierfür zur Verfügung stehen.** Bestimmte Mitarbeiter sind dazu verpflichtet; darüberhinaus sollte jeder Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes, der Gelegenheit zur Beobachtung vorbeifahrender Züge hat, auf Mängel achten. Dies geschieht ja heute schon fast immer; im § 1 (2) wurde dem Rechnung getragen.
- **Ein bestimmter Standort ist nicht vorgeschrieben und darf auch nicht vorgeschrieben werden.** Es muß dem Mitarbeiter selbst überlassen bleiben, wie er die Verpflichtung zur Zugbeobachtung in seine übrigen Obliegenheiten einordnet und wo er daher den Standort zur Beobachtung wählt.

IMMER ABER MUSS DIE ZUGBEOBACHTUNG EINWANDFREI UND ZUR GÄNZE MÖGLICH SEIN!

Dazu zählt nicht nur das Sehen, sondern auch das Hören! Die Beobachtung von einem Stellwerk aus bei geschlossenen Fenstern ist daher in der Regel nicht ausreichend. Ausnahmen können nur bei extremer Witterung (z. B.: bei starkem Schneetreiben) zugelassen werden, wenn das Öffnen des Fensters die Möglichkeiten zur Zugbeobachtung eher verschlechtern.

- Die Aufzählung im § 3 darf nicht als vollständige Liste angesehen werden, sie ist nun als „Erkennungshilfe“ gedacht!

#### ZSB 16

- Die Bestimmungen über schriftliche Befehle wurden unverändert übernommen, bloß die Anlagen wurden angepaßt.

#### ZSB 17

- Diese ZSB-Einlage enthält alle Bestimmungen über die Verständigung der Reisenden.
- Zugzielanzeigeeinrichtungen wurden neu aufgenommen, wobei auch die einfachsten Formen (Stecktafeln oder aufgestellte Tafeln) berücksichtigt wurden.
- Die Verwendung von Verspätungstafeln ist künftig auf Bahnhöfe ohne Zugzielanzeige beschränkt.
- Werbendurchsagen über Lautsprecheranlagen bedürfen der Genehmigung der GD!

Die Bedeutung einer einwandfreien Information der Reisenden kann nicht hoch genug eingeschätzt werden! Wollen wir unser Produkt verkaufen, müssen wir den Reisenden hierüber informieren. Bei Verspätungen und Betriebsstörungen ist Information besonders wichtig. INFORMATION IST DIE BASIS DES KUNDENDIENSTES!

#### ZSB 18

- Die Bestimmungen über die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit und die Höchstgeschwindigkeit aufgrund der Besetzung sowie der Sicherheitseinrichtungen der Triebfahrzeuge wurden in eine einzige ZSB-Einlage zusammengezogen.
- Der sachliche Inhalt der Bestimmungen blieb unverändert.

#### ZSB 19

- Die Bestimmungen über selbstschließende Türen wurden unverändert übernommen.

### 6. Bemerkungen zu den DV V 4, V 5 und V 7

- Die Bestimmungen dieser Vorschriften betreffen nur einen relativ kleinen Mitarbeiterkreis. Mit den genannten Vorschriften werden auch nur jene Mitarbeiter beteiligt, die sie für die Ausübung ihres Dienstes tatsächlich benötigen.
- Es erscheint daher nicht sinnvoll, die Bestimmungen dieser Vorschriften allen Mitarbeitern des ausführenden Betriebsdienstes im ldB nahe zu bringen.
- Den betroffenen Mitarbeitern werden die Bestimmungen gesondert erläutert werden.

## 7. Bemerkungen zum DB 600

- Wegen der umfangreichen sachlichen Änderungen der Betriebsvorschriften müssen sämtliche Bahnhofdienstordnungen neu erstellt werden.
- Bei dieser Gelegenheit wurde der grundsätzliche Aufbau der Bahnhofdienstordnungen entrümpelt. Vor allem wird nichts mehr in den Text der Beschreibung des Bahnhofes aufgenommen, was ohnehin aus Plänen entnommen werden kann!
- In großen Bahnhöfen müssen künftig Auszüge aus der Bf-Do aufliegen, die nur die Bestimmungen für den Vershubdienst enthalten.
- Am Dienstsitz des Fahrverschubes müssen – in einer Mappe gesammelt – Auszüge über den Vershubdienst aller vom Fahrverschub bedienten Bahnhöfe aufliegen.
- Die Mappe „Befehle für den Dienstposten“ wird künftig auch zur Aufbewahrung der Beilagen zur Bahnhofdienstordnung verwendet.

## 8. Bemerkungen zum DB 610

- Der DB 610 ersetzt die „Richtlinien zur Führung des Fahrtberichtes und der Internationalen Wagenliste“ und die GIS-Dienstangeweisungen nach dem derzeit letzten Stand.
- Die einzige wesentliche Änderung ist die Einführung des Zählzettels zur Feststellung und Meldung der Frequenz und der Platzanzahl. Der Zählzettel enthält die Frequenzangaben des Fahrtberichtes; er wird wie der Fahrtbericht geführt und behandelt.
- Es soll darauf hingewiesen werden, daß der Entfall des Fahrtberichtes und die Einführung des Zählzettels vorbereitende Maßnahmen zur Übernahme der Reisezüge in das GIS-Verfahren darstellen. Diesfalls sind umfangreiche Änderungen im Verfahren der Datenaufnahme und -behandlung zu erwarten. Sobald die Einführung feststeht, wird umfassend berichtet und geschult werden.

## 9. Bemerkungen zur Streckenliste

- Neu aufgenommen werden
  - + Ausweichanschlußstellen,
  - + Überleitstellen,
  - + Signalabhängige Weichen auf der freien Strecke.

**Angaben gem. § 25 Mediengesetz vom 12. 6. 1981:**

Die Österreichischen Bundesbahnen sind zur Gänze Inhaber des Informationsblattes der Betriebsdirektion.

Ihre Vorstandsmitglieder sind: Generaldirektor Hofrat Dr. Ernst Gollner, Generaldirektor-Stellvertreter Dipl. Ing. Helmut Hainitz.

Ziel des Informationsblattes der Betriebsdirektion ist die Information der Mitarbeiter, insbesondere der des ausführenden Betriebsdienstes, über allgemeine Angelegenheiten des Betriebsdienstes.

Weiters werden außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr und Vorschriftenangelegenheiten für Schulungszwecke veröffentlicht sowie Probleme des Arbeitnehmerschutzes behandelt.

Nur die mit „Erläuterungen“ überschriebenen Beiträge sind als authentische Auslegung der Betriebsvorschriften zu betrachten. Die übrigen Beiträge sind nicht unbedingt als offizielle Meinung der Unternehmensleitung zu werten.

Informationsblatt der Betriebsdirektion. – Herausgeber, Eigentümer und Verleger (Medieninhaber): Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion, 1010 Wien, Elisabethstraße 9. – Redaktion: Erwin Lemmerer, 1010 Wien, Elisabethstraße 9, Telefon 5808 (Basa), 0222/5650/5808 (Post). – Hersteller: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen, 1150 Wien, Felberstraße 3.