

Dano VU-Nr.: 201/70

SenWi, DSt, DG, DS, VU, VU 1, 2, 3, 4, 5, 6, 11, 21, 23, 31, 41, 42,  
71, Ovm, Fm, Stm, Vm, Stw, Zpf- und Zp-Räume Grp, EU, Ba U, FU, St,  
VUM, Vorstand GPR (10x), Za-Dr Ri, Ks, Vo, Mr, VU-Ost, Akten (5x)

-----

Betr.: Verhalten des Zugpersonals bei der Durchfahrt durch den  
Streckenteil Ri - Ks bzw. Vo - Mr

1. Durchfahrt durch die Bahnhöfe des Streckenteils Ri - Ks und  
Vo - Mr

Die Durchfahrt durch die Bahnhöfe dieser Streckenteile erfolgt weiterhin mit 25 km/h. Die Zugfahrer haben dabei mit besonderer Aufmerksamkeit die Stellung des Ausfahrtsignals zu beachten. Zeigt das Ausfahrtsignal "Fahrt", so darf beim Erreichen desselben der Fahrschalter wieder voll eingeschaltet werden.

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h und Geschwindigkeitssignale mit geringeren Geschwindigkeitsangaben sind zu beachten.

2. Das Ausfahrtsignal eines Bahnhofes, in dem die Züge nicht halten,  
befindet sich in der Haltlage

2.1 Ist anzunehmen, daß sich das Signal ordnungsgemäß in der Haltlage befindet, so hält der Zug vor dem Bahnhof, bis das Signal auf "Fahrt" geht. Kommt das Signal nach ca. 2 Minuten nicht auf Fahrt, so ist bis an das Signal heranzufahren. Die Weiterfahrt erfolgt dann entsprechend FV § 26.

2.2. Wurde bereits vorher eine Störung dieses Signals gemeldet, so ist ohne Halt an der Bahnhofseinfahrt an das Ausfahrtsignal heranzufahren. Auch hier erfolgt die Weiterfahrt dann nach FV § 26.

2.3 Die Meldung über gestörte Signale ist bei der Ankunft auf dem Grenzbahnhof dem Za zu machen, der diese unverzüglich an den Einfahrts-Grenzbahnhof und die West-VUM (2107) weitergibt.

3. Abfertigung der Züge auf den Grenzbahnhöfen bei einer Stockung  
im Zugumlauf auf den Streckenteilen Ri - Ks bzw. Vo - Mr

Damit ein Halten der durchfahrenden Züge auf diesen Streckenteilen vor "Halt" zeigenden Signalen möglichst vermieden wird, ist bei Stockung im Zugumlauf bei der Abfertigung auf den Grenzbahnhöfen darauf zu achten, daß die in diese Streckenteile einfahrenden Züge keine dichtere Folge als 3 Minuten haben. Der Zugfahrer richtet seine Fahrweise so ein, daß er nach Möglichkeit nicht vor den "Halt" zeigenden Signalen anhalten muß.



Aus dem Archiv der  
Berliner Verkehrsseiten



4. Ziehen der Notbremse durch einen Fahrgast zwischen den Grenzbahnhöfen

4.1 Der Zug hält nach Ausfahrt aus dem Grenzbahnhof noch mit seiner ganzen Länge auf dem Gebiet der BVG-West:

Der Fahrgast ist, falls er dies wünscht, vom Zugbegleiter zum Grenzbahnhof zurückzuführen. Vorher muß die über Streckenfernsprecher West angeforderte Abschaltung des Fahrstromes erfolgt und der tragbare Kurzschließer aufgesetzt sein.

Ist der Fahrgast nicht in der Lage, den Zug auf der freien Strecke zu verlassen, so ist nach Verständigung mit dem Zugabfertiger des rückliegenden Grenzbahnhofes und Einschalten des Gefahrensignals der Zug in den Bahnhof zurückzuziehen, nachdem der folgende Zug entweder auf dem nächsten rückliegenden Bahnhof festgehalten worden oder vor dem Einfahrtsignal des Grenzbahnhofes zum Halten gekommen ist.

4.2 Der Zug hält innerhalb des Streckenteils Ri - Ks bzw. Vo - Mr:  
Es ist wie unter Punkt 5 zu verfahren.

5. Ein Zug kommt innerhalb des Streckenteils Ri - Ks bzw. Vo - Mr wegen eines Zugschadens zum Halten

Wenn der Zug zum Halten gekommen ist und die Schadensbehebung nicht sofort möglich ist, muß umgehend über Streckenfernsprecher eine Meldung in der üblichen Form (FV § 27, Abschn. 9) aufgegeben werden, sofern gegen das Aussteigen keine Einwände von den Bewachungsmannschaften erhoben werden.

Nach Einstecken des tragbaren Fernsprechers meldet sich die Ost-VUM oder die Dispatcher-Zentrale, die beide zur Entgegennahme der Meldung berechtigt sind.

Gleichzeitig ist das Einschalten des Tunnellichtes zu verlangen. Das Ausschalten wird nach Erreichen des Grenzbahnhofes beim Za über die West-VUM (2107) veranlaßt.

Der Schaden ist möglichst zu beheben. Kann der Zug mit eigener Kraft nicht weiterfahren, so ist aus der geöffneten Stirnwandtür des hinteren Fahrerraumes der nachfolgende Zug als Schiebezug anzufordern. Nach Möglichkeit ist von einer Entleerung des Zuges abzusehen, wird sie erforderlich, so ist nach Punkt 6 zu verfahren.

6. Ein Zug muß innerhalb des Streckenteils Ri - Ks bzw. Vo - Mr entleert werden

6.1 Auf einem Bahnhof

Die Entleerung ist der VUM-Ost zu melden. Die Fahrgäste sind anzuweisen, den Bahnsteig nicht zu verlassen. Die Anordnungen der dort Dienst leistenden sind zu beachten.



## 6.2 Auf der freien Strecke

Es ist grundsätzlich nach den Fahrdienst-Vorschriften zu verfahren.

Jedoch sind Notausgänge nur in Fällen dringender Gefahr zu benutzen, wenn kein anderer Fluchtweg zu Verfügung steht. Sonst sind die Fahrgäste zum nächstgelegenen Bahnhof bzw. wenn die Umstände es erfordern oder erlauben zum nächstgelegenen Grenzbahnhof zu führen.

Diese Richtlinien sind Ausnahmen und gelten nur für die Durchfahrt durch die Streckenteile Ri - Ks und Vo - Mr.