



M-VIA

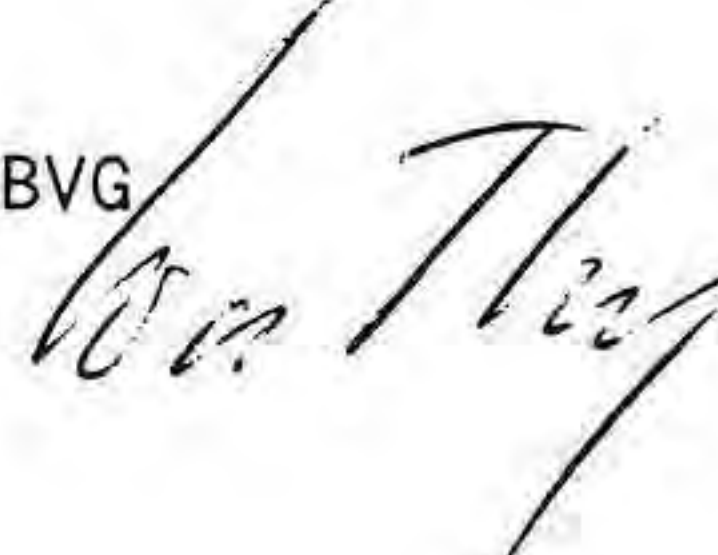
Aus dem Archiv der
Berliner Verkehrsseiten
D I E N S T A N W E I S U N G

für die Betriebsdurchführung
auf der U-Bahnlinie 6 (U-Bahnstrecke C)
und der U-Bahnlinie 8 (U-Bahnstrecke D)
durch die
Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG)
im Zuständigkeitsbereich des
VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe (BVB)

Aus der Sammlung "www.Berliner-Verkehrsseiten.de"

Berlin, den 29. März 1990

BVB 

BVG 

Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Geltungsbereich	1
2. Allgemeine Verhaltensregeln	1
3. Verkehrliche Nutzung	1
4. Ausrüstung	3
5. Meldungen durch die Zugfahrer	5
6. Funksprechverkehr	6
7. Abfertigen der Züge	7
8. Verhalten gegenüber Signalen	8
9. Betätigung der Notbremse	10
10. Zugschäden	10
11. Brandgefahr	11
12. Unfälle einzelner Personen	11
13. Fahrstromunterbrechung	12
14. Entleeren eines Zuges	12
15. Verhalten innerhalb der Bahnanlagen	13
16. Arbeitszugfahrten in der Betriebspause	14
17. Einsatz von Mitteln und Kräften der BVG	14
18. Untersuchung von Betriebsvorkommnissen	14

Anlagen:

Anlage 1	Bahnhöfe, auf denen zum Zwecke des Fahrgastwechsels gehalten wird
Anlage 2	Signale für die Abfertigung
Anlage 3	Streckenschema mit Notausstiegen, Notausgängen und Fernsprechanschlußstellen
Anlage 4	Rufnamen der Handfunkgeräte

1. Geltungsbereich

- (1) Die Dienstanweisung enthält Regelungen für die Betriebsdurchführung auf den U-Bahnlinien 6 (Strecke C) und 8 (Strecke D) durch die Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) im Zuständigkeitsbereich des VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe (BVB).

Linie 6: Vom km 2,693 am U-Bahnhof Stadion der Weltjugend bis km 6,277 am U-Bahnhof Stadtmitte.

Linie 8: Vom km 3,225 am U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße bis km 7,562 am U-Bahnhof Bernauer Straße.

2. Allgemeine Verhaltensregeln

- (1) Die im Bereich der U-Bahnlinien 6 und 8 eingesetzten Betriebsbediensteten der BVG haben die Bestimmungen dieser Dienstanweisung strikt einzuhalten.
- (2) Die Betriebsbediensteten haben den Dienstausweis und die für die Einhaltung dieser Dienstanweisung erforderliche Ausrüstung mit sich zu führen.
- (3) Die Bahnanlagen dürfen nur zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben betreten werden.
- (4) Das Mitfahren in den Fahrerräumen ist nur Betriebsbediensteten gestattet, die die dazu erforderliche Berechtigung besitzen.

3. Verkehrliche Nutzung

- (1) Die BVG nutzt die im Zuständigkeitsbereich der BVB gelegenen U-Bahnlinien 6 und 8 unter Aufsicht und Weisung der BVB. Die sich daraus ergebenden Aufgaben werden durch die Dispatcherzentrale U-Bahn (DZU) und weisungsberechtigte Bahnbetriebsangehörige der BVB wahrgenommen.
- (2) Der Regelzugbetrieb erfolgt nach bestätigten gültigen Fahrplänen. Die Fahrpläne sind in zweifacher Ausfertigung zwei Wochen vor Inkrafttreten der BVB Kombinatbetrieb U-Bahn (KBU) zu übergeben. Diese Festlegung trifft auch für Sonderfahrpläne wie an Feiertagen oder zu Sonderveranstaltungen usw. zu. Wird kurzfristig aufgrund eines erhöhten Fahrgastaufkommens ein Sonderfahrplan erforderlich, so wird dieser zwischen der BLU und der DZU abgesprochen.
- (3) Arbeitszugfahrten sind 4 Werktage vor der geplanten Fahrt schriftlich der BVB vorzumelden.

Eine telefonische Vormeldung ist im Ausnahmefall für kurzfristig erforderliche Arbeitszugfahrten gestattet und bedarf der Zustimmung durch die Dispatcherzentrale U-Bahn (DZU).

- (4) Erforderliche Abweichungen vom gültigen Fahrplan aufgrund von Arbeiten auf den U-Bahnlinien 6 und 8 werden zwischen der BVB und der BVG abgestimmt.
- (5) Bahnhöfe, auf denen zum Zwecke des Fahrgastwechsels gehalten wird, sind in Anlage 1 aufgelistet. Alle übrigen Bahnhöfe sind in der Regel wie freie Strecke zu behandeln.
- (6) Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt

Linie 6	60 km/h und
Linie 8	50 km/h.

Die Geschwindigkeit für die Durchfahrt durch die Bahnhöfe beträgt

für Bahnhöfe, die dem Fahrgastwechsel dienen,	25 km/h
für Bahnhöfe, die nicht dem Fahrgastwechsel dienen,	35 km/h

mit folgender Ausnahme:

Heinrich-Heine-Straße, Gleis 2,	30 km/h
---------------------------------	---------

- (7) Es gilt das Signalbuch der U-Bahn der BVG (Ausgabe 1988) mit Ausnahme des Abschnittes 4, Abfertigungssignale. Für die Abfertigung werden die Signale der Anlage 2 angewendet.
- (8) Es ist grundsätzlich rechts zu fahren. Ausnahmen sind nur zulässig bei Sonderverkehrsmaßnahmen (z.B. eingleisiger Pendelverkehr), bei Fahrten in der Betriebspause bzw. auf Weisung der DZU in Abstimmung mit der Betriebsleitstelle U-Bahn (BLU) zur Räumung der Strecke bei Betriebsvorkommnissen.
- (9) Die Züge sind in der Regel mit einem Zugfahrer besetzt, wenn die technische Ausrüstung der Züge das gestattet, ansonsten ist ein zusätzlicher Zugbegleiter einzusetzen.
- (10) Die auf den U-Bahnlinien 6 und 8 eingesetzten Fahrzeuge müssen eine sichere Nutzung gewährleisten.
- (11) Die BVG (BLU) und die BVB (DZU) informieren sich über alle Meldungen, die den Streckenbereich betreffen, für den diese Dienstweisung gültig ist, insbesondere über
 - a) besondere Vorkommnisse,
 - b) Schaltungen in der Bahnstromversorgung mit Auswirkung auf die Einspeisung,

c) Linienmeldungen für

- Sonderzüge (außerplanmäßige Fahrgastzüge und Leerzüge), Arbeitszüge während der Betriebszeit,
- Ausfall von Zügen,
- Züge mit geändertem Zielbahnhof,
- Züge mit geänderter Zuglänge,
- Züge, die entleert wurden,
- Züge mit Verspätungen ab 2 Minuten,
- Züge, die nicht vom vorderen Fahrerraum aus gefahren werden,
- geschobene Züge,

d) Betriebsschlußmeldung,

e) Meldungen und Weisungen im Rahmen der
Entstörung bei Vorkommnissen jeder Art.

(12) Zwischen der BLU und der DZU besteht eine direkte Sprechverbindung.

(13) Die Übermittlung von Dienstpost kann über den U-Bahnhof Jannowitzbrücke erfolgen.

4. Ausrüstung

- (1) Die Einspeisung des Fahr-, Signal- und Notbeleuchtungsstromes für die U-Bahnlinie 6 und die Schaltung der Kuppelstelle Friedrichstraße geschieht durch die BVG.
- (2) Für die U-Bahnlinie 8 erfolgt die Einspeisung des Fahrstromes grundsätzlich durch die BVG. Eine Einspeisung durch die BVB erfolgt zu Betriebsbeginn, bei Störungen in der Fahrstromversorgung der BVG sowie bei besonderen Anforderungen durch die BVG bei Überlastung im eigenen Netz. Von der BVB wird der Signal- und Notbeleuchtungsstrom eingespeist und die Schaltung der Kuppelstelle Bernauer Straße vorgenommen.
- (3) Die Fahrstromeinspeisung erfolgt in Stromschienenbezirke, die hinsichtlich der Stromversorgung voneinander unabhängig sind.

Stromschienenbezirke der U-Bahnlinie 6:

Nordbahnhof (Nf): Von U-Bahnhof Reinickendorfer Straße,
Gleis 1 bis Einfahrt U-Bahnhof
Friedrichstraße, Gleis 1.
Von U-Bahnhof Friedrichstraße, Gleis 2
bis Einfahrt U-Bahnhof Reinicken-
dorfer Straße, Gleis 2.

Französische Straße (Fr): Von U-Bahnhof Friedrichstraße, Gleis 1 bis Einfahrt U-Bahnhof Hallesches Tor, Gleis 1. Von U-Bahnhof Hallesches Tor, Gleis 2 bis Einfahrt U-Bahnhof Friedrichstraße, Gleis 2.

Stromschienenbezirke der U-Bahnlinie 8:

Voltastraße (Vo): Von U-Bahnhof Gesundbrunnen, Gleis 1 bis Einfahrt U-Bahnhof Bernauer Straße, Gleis 1. Von U-Bahnhof Bernauer Straße bis Einfahrt U-Bahnhof Gesundbrunnen, Gleis 2.

Weinmeisterstraße (W): Von U-Bahnhof Bernauer Straße, Gleis 1 bis Einfahrt U-Bahnhof Alexanderplatz, Gleis 1. Von U-Bahnhof Alexanderplatz, Gleis 2 bis Einfahrt U-Bahnhof Bernauer Straße, Gleis 2.

Heinrich-Heine-Straße (He): Von U-Bahnhof Alexanderplatz, Gleis 1 bis Einfahrt U-Bahnhof Moritzplatz, Gleis 1. Von U-Bahnhof Moritzplatz, Gleis 2 bis Einfahrt U-Bahnhof Alexanderplatz, Gleis 2.

- (4) Auf dem U-Bahnhof Friedrichstraße der U-Bahnlinie 6 und auf dem U-Bahnhof Bernauer Straße der U-Bahnlinie 8 befinden sich Kuppelstellen zur Verringerung des Spannungsabfalls und zum Lastausgleich in der Fahrstromversorgung. Soll einer der Kuppelstelle angrenzenden Stromschienenbezirke abgeschaltet werden, ist die Kuppelstelle ebenfalls auszuschalten.
- (5) Die Gleise werden mit arabischen Ziffern, und zwar wird das von Norden kommende mit Gleis 1, das entgegengesetzter Fahrtrichtung mit Gleis 2, bezeichnet.
- (6) Auf den Strecken ist das Funksystem der BVG wirksam. Die Nutzung wird durch die BVB gewährleistet.
- (7) Im Falle einer gestörten Funkverbindung befinden sich im Abstand von etwa 100 m Fernsprechananschlußstellen, von denen aus mit einem tragbaren Fernsprecher die DZU erreichbar ist. Die Fernsprechananschlußstellen sind an ihrem gelben Anstrich mit schwarzem "F" zu erkennen.
U-Bahnhöfe, die nicht dem Fahrgastwechsel dienen, sind außen am Dienstraum mit Fernsprechern mit gleicher Kennzeichnung ausgerüstet.

Von den Fernsprechananschlußstellen aus ist eine Weitervermittlung von Gesprächen über die DZU an die BVG möglich.

- (8) Die Tunnelbeleuchtung ist in der Regel ausgeschaltet. Bei Fahrstromausfall schaltet sich die Tunnelbeleuchtung selbsttätig ein. Wird die Einschaltung der Tunnelbeleuchtung erforderlich, hat sich der Zugfahrer bei der Bahnhofsaufsicht zu melden, die das Notwendige veranlaßt.

...

Auf unbesetzten Bahnhöfen schaltet der Zugfahrer die Tunnelbeleuchtung selbst ein.

Die Schalter der Tunnelbeleuchtung befinden sich in der Regel an den Bahnsteigenden.

(9) Feuerlöscher befinden sich an den Notausstiegen, am Tunnelmund der Bahnhöfe und auf unbesetzten Bahnhöfen außen am Dienstraum.

(10) Zwischen zwei Bahnhöfen befindet sich jeweils ein Notausstieg, der durch gelben Anstrich der Kanten und bei eingeschalteter Tunnelbeleuchtung zusätzlich durch eine blaue Lampe gekennzeichnet ist (s. Anlage 3).

Jeder unbesetzte Bahnhof besitzt einen Notausgang, der durch Piktogramm gekennzeichnet ist.

(11) An den Spreeunterführungen

U-Bahnlinie 6 zwischen U-Bahnhof Friedrichstraße und
Oranienburger Tor

und

U-Bahnlinie 8 zwischen U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße
und Jannowitzbrücke

befinden sich Absperrschütze.

(12) Alle Hauptsignale sind mit Schutzstrecken, die mindestens der Länge des Bremsweges entsprechen, ausgerüstet.

5. Meldungen durch die Zugfahrer

(1) Meldungen sind zu erstatten bei

Betriebsvorkommnissen,
Schäden an Zügen,
Unfällen und
sonstigen besonderen Vorkommnissen.

(2) Bei allen Meldungen sind folgende Angaben zu übermitteln:

- a) Name des Meldenden, die Dienstausweisnummer,
- b) ggf. die Nummer der Fernsprechananschlußstelle,
- c) fahrplanmäßige Abfahrtszeit des Zuges vom Endbahnhof,
- d) genauer Vorkommnisort bzw. Standort des Zuges
(Bahnhof, Streckenabschnitt, Gleis),

...

- e) Grund des Zughaltes,
- f) Art, Umfang und Ausmaß des Vorkommnisses und die zu erwartende Auswirkung (Verkehrsunterbrechung, Brandgefahr usw.),
- g) Gefährdung, Verletzung bzw. tödliche Verletzung von Personen.

(3) Die Abgabe von Meldungen hat über Zugfunk zu erfolgen.

Bei Ausfall des Zugfunks sind die Fernsprechananschlußstellen zu nutzen.

6. Funksprechverkehr

- (1) Es erfolgt eine direkte Verbindung zwischen BLU und den Fahrzeugfunkgeräten bzw. Handfunkgeräten sowie umgekehrt. Die DZU kann die Funkgespräche mithören.
- (2) Über Funkmeldungen, die Vorkommnisse im Streckenbereich der BVB betreffen, informiert die BLU die DZU.
- (3) Die DZU kann, wenn es erforderlich ist, eine direkte Verbindung zu den Fahrzeugfunkgeräten bzw. Handfunkgeräten herstellen. Ein Mithören der BLU ist in diesen Fällen zu gewährleisten.
- (4) Bei Sonderverkehrsmaßnahmen infolge durchzuführender Arbeiten auf der Strecke sowie bei Az-Fahrten in der Betriebspause erfolgt die Abwicklung des Funksprechverkehrs über die DZU. Ein Mithören der BLU wird gewährleistet.

Wenn erforderlich, wird eine Funkverbindung zwischen BLU und Fahrzeugfunkgerät bzw. Handfunkgerät durch die DZU hergestellt.

- (5) Bei Arbeiten im Streckenbereich der BVB während der Betriebspause erfolgt die Abwicklung des Funksprechverkehrs durch die DZU.
- (6) Als Rufname ist

"Ulrich 2" für die BLU und
"DZU" für die DZU

zu verwenden.

...

Die Fahrzeuge werden mit

"VU ..." oder
mit Abfahrzeit und Endbahnhof
(z.B. 7.20 Uhr ab Leinestraße)

gerufen.

Die Handfunkgeräte werden entsprechend Anlage 4 gerufen.

7. Abfertigen der Züge

- (1) Die Abfertigung der Züge erfolgt durch die Bahnhofsaufsicht.
- (2) Ein Zug darf nur mit Zustimmung der Bahnhofsaufsicht auf einem Bahnhof in Bewegung gesetzt werden.
- (3) Die Bahnhofsaufsicht warnt die Fahrgäste mit dem Ruf "Zurückbleiben".

Wenn zwei Züge gleichzeitig im Bahnhof halten, ist als Hinweis für die Fahrgäste, in welcher Reihenfolge die Abfertigung der Züge erfolgt, das Fahrtziel des Zuges mit anzusagen.

- (4) Die Zugabfertigung erfolgt mittels der Signale Zp 6/Zp 7 (siehe Anlage 2), die sich an der Bahnhofsausfahrt befinden.
- (5) In Ausnahmefällen kann die Zugabfertigung mit Signal A 3 (siehe Anlage 2) erfolgen.

In diesem Fall hat sich die Bahnhofsaufsicht zur Abfertigung so vor dem Zug aufzustellen, daß sie vom Zugfahrer gut zu sehen ist.

- (6) Muß die Abfertigung bei Halt zeigendem oder gestörtem Signal im Selbstblockbereich erfolgen, so hat die Bahnhofsaufsicht den Auftrag "ohne Signal" zu erteilen. Der Zugfahrer gibt, wenn im vorliegenden Streckenabschnitt kein Zugschluß sichtbar ist, das Signal Sh 5, damit die Abfertigung erfolgen kann. Anschließend ist mittels Zp 6/Zp 7 abzufertigen.
- (7) Wird ein Zug nicht vom vorderen Fahrerraum aus gefahren, so erfolgt die Abfertigung mit Befehlsstab neben dem Zugfahrerraum, von dem aus gefahren wird.

Der Zugfahrer im vorderen Fahrerraum hat vorher seine Abfahrbereitschaft durch das Signal Sh 5 bekanntzugeben.

- (8) Ist ein Zug an einem Ausfahrtsignal vorbeigefahren und soll zurückgezogen werden, da Fahrgäste aussteigen wollen, so haben sich Zugfahrer und Bahnhofsaufsicht zu verständigen.

Das Zurückziehen erfolgt nach Einschalten des Notsignals auf Signal R 2.

- (9) Ist ein Zug an einem Ausfahrtsignal vorbeigefahren und soll nicht zurückgezogen werden oder kommt ein Zug während der Ausfahrt aus irgendeinem Grund nochmals zum Halten, so daß ein Teil des Zuges noch am Bahnsteig steht, so erfolgt die Abfertigung nach einer Verständigung zwischen Zugfahrer und Bahnhofsaufsicht mit Befehlsstab.
Bei Halt durch Notsignal oder Notbremsung ist in jedem Fall eine erneute Abfertigung erforderlich, auch wenn kein Teil des Zuges an der Bahnsteigkante hält.
- (10) Hat ein Zug zu kurz gehalten und muß vorgezogen werden, so erfolgt das Vorziehen auf Signal R 2.
- (11) Ist zur Abfertigung der Züge keine Bahnhofsaufsicht vor Ort, so ist die DZU zu informieren, die für Ersatz sorgt.

Bis zum Eintreffen einer Bahnhofsaufsicht erfolgt die Abfertigung vom Zugfahrer des Gegenzuges.

8. Verhalten gegenüber Signalen

- (1) Vor einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal ist ein Zug zum Halten zu bringen.
- (2) Leerzüge halten bei Haltstellung eines Ausfahrtsignals eines dem Fahrgastwechsel dienenden Bahnhofes am Bahnsteiganfang.
- (3) Bei Haltstellung eines Ausfahrtsignals eines Bahnhofes, der nicht dem Fahrgastwechsel dient, halten alle Züge am Bahnsteiganfang. Bei der Weiterfahrt - auch bei Haltstellung des Ausfahrtsignals - ist der Zug nicht nochmals vor dem Signal anzuhalten.
- (4) Nach der Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Hauptsignal darf bis zur Vorbeifahrt an zwei hintereinanderliegenden, in Fahrtstellung befindlichen Hauptsignalen die Geschwindigkeit nicht mehr als 20 km/h betragen.

Die Geschwindigkeit ist auf der Linie 8 darüberhinaus bis zum Insichtkommen des dritten Fahrt zeigenden Hauptsignals auf 25 km/h zu begrenzen.

- (5) Wird das Schlußsignal eines in demselben Streckenabschnitt befindlichen Zuges sichtbar, ist sofort zu halten. Die Weiterfahrt darf erst erfolgen, wenn das Zugschlußsignal außer Sicht gekommen, der vorliegende Zug in den darauffolgenden Strecken-

...

abschnitt gelangt und durch ein Halt zeigendes Hauptsignal gedeckt ist oder der Auftrag zum Heranfahren an den vorliegenden Zug erteilt wurde.

- (6) Zeigt die Stellung eines Vorsignals an, daß am Hauptsignal "Halt" zu erwarten ist, ist die Geschwindigkeit so zu ermäßigen, daß der Zug sicher vor dem Hauptsignal zum Halten gebracht werden kann.
- (7) Erhält ein Zug trotz Fahrtstellung an einem Signal eine Zwangsbremmung, so erfolgt die Weiterfahrt wie nach der Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal.
- (8) Bei einem unvermutet gegebenen Haltsignal ist der Zug sofort mit allen Mitteln zum Halten zu bringen. Ebenso ist zu verfahren, wenn ein rotes Licht erscheint, von dem nicht bekannt ist, ob es für den Zug eine Bedeutung besitzt.
- (9) Hat ein Zugfahrer beim Erkennen eines eingeschalteten Notsignals vor der Bahnhofseinfahrt seinen Zug zum Halten gebracht, gibt er eine entsprechende Meldung an die BLU auf. Anschließend überzeugt er sich, daß der Fahrweg bis zum Beginn des Bahnsteigs frei ist.

Ist dies der Fall und wurde das Notsignal nach etwa 30 Sekunden nicht zurückgenommen, so ist der Zug mit höchstens 15 km/h an die Bahnsteigkante vorzuziehen.

Von hier aus ist Kontakt mit der Bahnhofsaufsicht aufzunehmen. Ist keine Bahnhofsaufsicht anwesend, zieht der Zugfahrer den Zug wenn möglich mit der ganzen Länge an den Bahnsteig. Das weitere Vorgehen ist über die BLU mit der DZU abzusprechen.

- (10) Kommt der Zugfahrer durch ein eingeschaltetes Notsignal hinter der Bahnhofsausfahrt zum Halten, ist die Bahnhofsaufsicht zu verständigen. Für die Weiterfahrt ist eine erneute Abfertigung erforderlich.
- (11) Beim Aufleuchten eines Notsignals vor einer Spreeunterfahrrung hat der Zugfahrer den Zug sofort zum Halten zu bringen und eine Funkmeldung an die BLU abzusetzen.
- (12) Läßt sich ein Notsignal infolge Störung nicht ausschalten, kann die Erlaubnis zur Vorbeifahrt durch das Signal R 2 oder durch einen mündlichen Fahrauftrag erteilt werden.
- (13) Bei eingleisigem Pendelverkehr gelten die Haupt- und Vorsignale nicht, soweit nicht andere Vorschriften ergangen sind.

9. Betätigung der Notbremse

- (1) Bei Aufleuchten der Meldelampe "Fahrgast-Notbremse" im Fahrer-
raum ist der Zug am nächsten Bahnhof, auch wenn dieser nicht
dem Fahrgastwechsel dient, zum Halten zu bringen und die BLU
zu informieren. Ohne die Türen freizugeben, geht der Zugfahrer
durch den Zug oder am Zug entlang und ermittelt die Ursache für
die Notbremsung.

Sofern kein ernsthafter Hinderungsgrund (z.B.Brand) vorliegt,
setzt der Zugfahrer nach Meldung an die BLU die Fahrt fort.

Vorher ist durch Betätigen des Türschließtasters der Verschluß
der Türen zu gewährleisten.

Liegt ein Brandfall vor, sind die Türen sofort freizugeben und
die BLU zu verständigen.

- (2) Kommt ein Zug nach dem Aufleuchten der Meldelampe "Fahrgast-
Notbremse" auf der freien Strecke zum Halten und ist eine Wei-
terfahrt direkt nach dem Anhalten nicht möglich oder nicht ge-
stattet, erstattet der Zugfahrer Meldung an die BLU und ermit-
telt den Grund der Notbremsbedienung.

Sofern kein Brandfall vorliegt, setzt der Zugfahrer nach Mel-
dung an die BLU und nach Betätigen des Türschließtasters die
Fahrt fort.

Liegt ein Brandfall vor, ist der Zug sofort zu entleeren, der
Druckluftkurzschließer zu betätigen und die BLU zu ver-
ständigen.

- (3) Muß davon ausgegangen werden, daß eine Person aus dem Zug ge-
fallen ist oder daß eine Person zwischenzeitlich den Zug ver-
lassen hat, ist der Druckluftkurzschließer zu betätigen.

Weitere Maßnahmen werden zwischen der BLU und der DZU festge-
legt, wobei der Zugfahrer in der Regel am Zug bleibt.

10. Zugschäden

- (1) Kann ein Zug aufgrund eines Zugschadens seine Fahrt nicht fort-
setzen, so ist er mit dem nachfolgenden Zug zu kuppeln, um wei-
terzufahren. Der Zug ist auf dem nächsten Bahnhof mit Bahnhofs-
aufsicht zu entleeren.

Kann die Zugspitze nicht gekennzeichnet werden, ist ein weißes
Licht mit einer Handlampe als Spitzensignal zu setzen.

- (2) Bei Zugtrennung ist entsprechend zu verfahren.

- (3) Ein geschobener Zug, der vom vorderen Fahrerraum aus durchgehend gebremst werden kann, darf mit einer maximalen Geschwindigkeit von 25 km/h gefahren werden.
- (4) Ein geschobener Zug, der nicht vom vorderen Fahrerraum aus durchgehend gebremst werden kann, darf nur mit einer maximalen Geschwindigkeit von 15 km/h gefahren werden.
- (5) Die Verständigung zwischen den Zugfahrern erfolgt bei geschobenen Zügen über Funk.

Ist eine Verständigung über Funk nicht möglich, so teilt der Zugfahrer im vorderen Fahrerraum seine Abfahrbereitschaft durch das Signal Sh 5 mit.

Sofern der Zug nicht vom vorderen Fahrerraum gebremst wird, erfolgt der Auftrag zum Bremsen durch das Signal Sh 3a.

- (6) Züge, deren Sicherheitsfahrshalter nicht wirksam ist und die durch keinen zweiten Zugfahrer begleitet werden, dürfen mit einer maximalen Geschwindigkeit von 25 km/h fahren.
- (7) Züge, deren vordere Fahrsperre unwirksam ist, dürfen mit einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h fahren.
- (8) Züge, an denen eine ungenügende Bremswirkung festgestellt wird, und Züge, bei denen nicht der ganze Zug mit der Druckluftbremse angebremst werden kann, dürfen mit einer maximalen Geschwindigkeit von 15 km/h fahren.

11. Brandgefahr

- (1) Bei einem Brand am Zuge ist sofort die BLU zu verständigen, und zur Löschung des Brandes sind die Feuerlöschmittel einzusetzen.
- (2) Bei Eintreffen der Feuerwehr übernimmt diese die Leitung.

12. Unfälle einzelner Personen

- (1) Bei Unfällen einzelner Personen auf Bahnhöfen hat sich der Zugfahrer an die Bahnhofsaufsicht zu wenden, die das Notwendige veranlaßt.
- (2) Auf allen übrigen Streckenabschnitten hat der Zugfahrer die BLU zu verständigen, die in Absprache mit der DZU die notwendigen Maßnahmen einleitet.

- (3) Befindet sich eine verunglückte Person im Gleis, so ist der Druckluftkurzschließer zu betätigen und der Stromschienenbezirk abschalten zu lassen.

Anschließend ist ein tragbarer Kurzschließer aufzusetzen.

13. Fahrstromunterbrechung

- (1) Bei einer Fahrstromunterbrechung ist nach Möglichkeit der Zug im Bahnhof zum Halten zu bringen. Dabei ist darauf zu achten, daß der Zug nicht so an einer Trennstelle zwischen zwei Stromschienenbezirken hält, daß er die Fahrstromunterbrechung auf den Nachbarbezirk überträgt.
- (2) Zur Fehlersuche schaltet das Gleichrichterwerk in regelmäßigen Abständen den Prüfstrom ein, bis die Abschaltung verlangt wird.
- (3) Der Zugfahrer überprüft, ob eine Unregelmäßigkeit am Zug festzustellen ist, und erstattet anschließend Meldung bei der BLU.

Die weiteren Maßnahmen erfolgen in Abstimmung zwischen BLU und DZU.

- (4) Nach Behebung der Fahrstromunterbrechung darf der Zug erst nach ca. 15 Sekunden mit einer Fahrschalterstellung von maximal 25 km/h angefahren werden.
- (5) Bei einer längerdauernden Fahrstromunterbrechung sind die Züge spätestens nach ca. 30 Minuten in Absprache zwischen DZU und BLU zu entleeren.
- (6) Steigen Fahrgäste unaufgefordert aus, ist sofort der Druckluftkurzschließer zu betätigen und die BLU zu informieren.

14. Entleeren eines Zuges

- (1) Eine Zugentleerung erfolgt nur auf Weisung der DZU in Absprache mit der BLU nach erfolgter Abschaltung des Fahrstromes und Aufsetzen eines tragbaren Kurzschließers.
- (2) Eine sofortige Zugentleerung darf nur bei unmittelbarer Gefährdung von Menschenleben (Rauchentwicklung oder Brand) vorgenommen werden.

Die BLU ist sofort zu informieren.

Bei der Information sind zusätzlich

- die Fahrgäste mit Verletzungen und
- die Richtung des gewählten Fußweges (Fluchtweg) anzugeben.

Der tragbare Kurzschließer ist aufzusetzen.

Steigen Fahrgäste unaufgefordert aus, ist sofort der Druckluftkurzschließer zu betätigen und die BLU zu informieren, die weitere Anweisungen erteilt. Anschließend ist der tragbare Kurzschließer aufzusetzen.

- (3) Wird der benachbarte Stromschienenbezirk überschritten, ist auch hier der Kurzschließer vom Zugfahrer aufzusetzen. Die Kurzschließer sind auch dann vom Zugfahrer aufzusetzen, wenn bereits der Fahrstrom von anderer Stelle abgeschaltet wurde.
- (4) Nachdem der Zugfahrer zum Zug zurückgekehrt ist und sich überzeugt hat, daß sämtliche Fahrgäste die Strecke verlassen haben, hat er sofort die Kurzschließer zu entfernen und zu melden, daß der Zug wieder "fahrbereit" ist.

15. Verhalten innerhalb der Bahnanlagen

- (1) Die Bahnanlagen dürfen nur zur Erfüllung dienstlicher Aufgaben betreten werden. Es ist während des Aufenthaltes innerhalb der Bahnanlagen äußerste Vorsicht zu wahren, da durch die geringste Unaufmerksamkeit Leben und Gesundheit gefährdet werden können.
- (2) Achtungssignale und andere Warnzeichen sind sofort zu beachten und - falls erforderlich - weiterzugeben. Beim Begehen der Strecke ist stets dem Zug entgegenzugehen. Im Tunnel - auch bei eingeschalteter Tunnelbeleuchtung - ist eine hell leuchtende Laterne oder Lampe mitzuführen. Das Laufen in den Gleisen ist nur gestattet, soweit es dringend nötig ist. Verboten ist es, die Gleise kurz vor bewegten Zügen oder Fahrzeugen zu überschreiten oder zu überspringen. Das Überschreiten von Gleisen kurz vor oder hinter stehenden Fahrzeugen sowie an Stellen, an denen Weichen oder Zwangsschienen liegen, hat mit besonderer Vorsicht zu erfolgen. Es ist verboten, auf Weichenzungen oder Backenschienen zu treten, unter Wagen hindurchzukriechen und über Kupplungseinrichtungen zu klettern.
- (3) Die Vorbeifahrt eines Zuges ist möglichst entfernt von dem zu befahrenden Gleis, das Gesicht dem Zuge zugewandt, abzuwarten. Im Tunnel ist in der Mitte zwischen den Gleisen auf den durchlaufenden Betonfundamenten der Deckenstützen und, wo diese nicht vorhanden sind, zwischen den zur Kennzeichnung des gefahrlosen Weges angebrachten Schutzpfählen Aufstellung zu nehmen.

Die Aufstellung an den mit einem breiten roten Streifen auf weißem Grunde versehenen Bauwerken und Anlagenteilen ist le-

bensgefährlich und darum verboten. Sie dürfen erst kurz nach der Durchfahrt eines Zuges betreten werden. Ebenso ist die Aufstellung auf Stromschienenabdeckungen sowie in dem für die Gegenfahrt bestimmten Gleis untersagt.

- (4) Jedes unbefugte Berühren von elektrischen Leitungen bzw. Herstellen einer Verbindung zum menschlichen Körper durch einen Flüssigkeitsstrahl ist wegen der damit verbundenen Lebensgefahr untersagt.
- (5) Einzelne Personen, die aus dienstlicher Veranlassung die Gleisanlagen betreten müssen, haben für ihre Sicherheit selbst zu sorgen.

16. Arbeitszugfahrten in der Betriebspause

- (1) Über Arbeitszugfahrten in der nächtlichen Betriebspause findet unabhängig von der Fahrtausschreibung eine Verständigung zwischen BLU und DZU statt.
- (2) Eine Linienmeldung wird nicht aufgegeben.
- (3) Arbeitszugfahrten in der Betriebspause fahren an Selbstblocksignalen ohne Halt vorbei.

17. Einsatz von Mitteln und Kräften der BVG

- (1) Erforderliche Mittel (Hilfszug) und Kräfte der BVG, die zur Behebung von Betriebsvorkommnissen notwendig werden, gelangen nur auf Anforderung der DZU auf den U-Bahnlinien 6 und 8 zum Einsatz.

18. Untersuchung von Betriebsvorkommnissen

Bei Betriebsvorkommnissen, an denen Personale beider Betriebe beteiligt sind, fertigt jeder Betrieb für sich die Protokolle mit den Beteiligten seines Betriebes.

Notwendige Abstimmungen sowie ein Austausch der Protokolle werden zwischen der BVG und der BVB geregelt. Anforderungen dazu erfolgen über die DZU bzw. BLU.

Bahnhöfe, auf denen zum Zwecke des Fahrgastwechsels gehalten wird

Linie U 6 (Zuständigkeitsbereich BVB)

- U-Bhf Friedrichstraße

Linie U 8 (Zuständigkeitsbereich BVB)

- U-Bhf Jannowitzbrücke
- U-Bhf Rosenthaler Platz
- U-Bhf Bernauer Straße (voraussichtlich ab 07.04.1990)

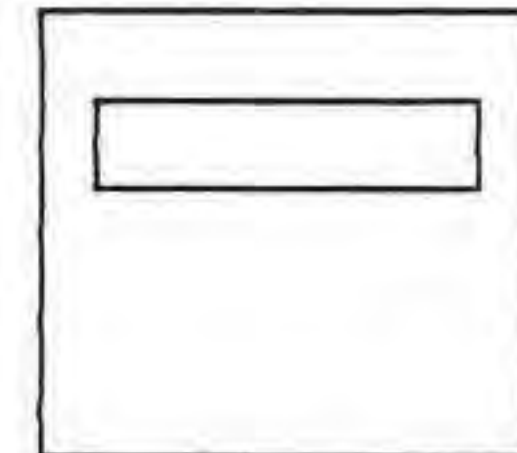
Anlage 2

Signale für die Abfertigung

Signal Zp 6 - Türschließsignal der Bahnhofsaufsicht
(Lichtsignal) -

Türen schließen!

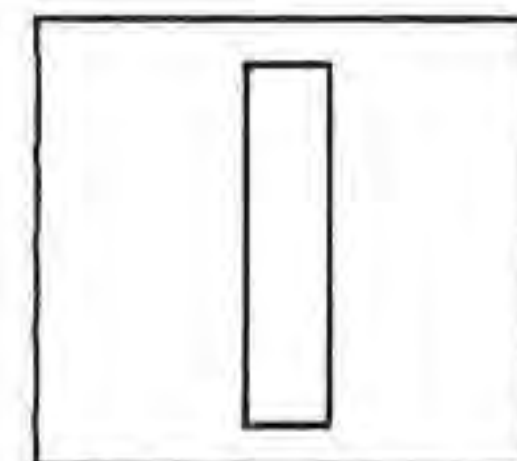
Ein waagerechter, weißer Lichtstreifen



Signal Zp 7 - Abfahrtsignal der Bahnhofsaufsicht
(Lichtsignal) -

Abfahren!

Ein senkrechter, grüner Lichtstreifen

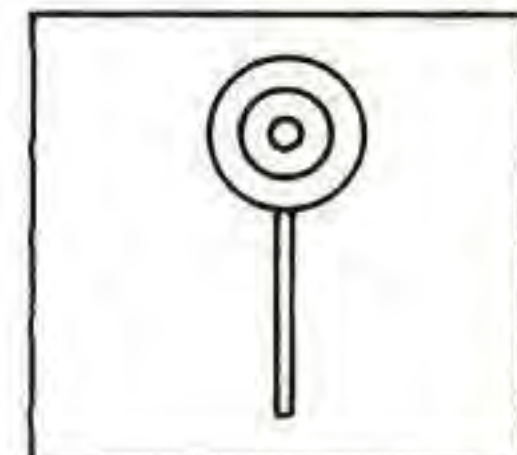


Signal A 3

Türen schließen, abfahren

Hochhalten eines Befehlsstabes

Das Signal ist wie folgt zu geben:



Ruf "Zurückbleiben" und Hochhalten des Befehlsstabes.

Auf das Signal hin sind die Türen zu schließen, danach ist abzufahren.

(1) Vorderseite:

Der Befehlsstab besteht aus einer runden weißen Scheibe mit grünem Rand und grün beleuchtbarem Innenkreis.

Rückseite:

Eine runde weiße Scheibe mit grünem Rand.

(2) Das Signal wird von der Bahnhofsaufsicht gegeben, wenn die Signale Zp 6/Zp 7 nicht gegeben werden können. Die Bahnhofsaufsicht steht dabei auf dem Bahnsteig vor dem Zug, den Blick dem ganzen Zug und dem Zugfahrer zugewendet.

(3) Nach dem Hochheben des Befehlsstabes ist abzufahren, auch wenn - z.B. infolge des Geräusches einfahrender Züge - der Ruf "Zurückbleiben" nicht gehört wird.

Signal A 5

Türen schließen, abfahren

Hochhalten eines Armes

Das Signal ist wie folgt zu geben:



Ruf "Zurückbleiben" und Hochhalten eines Armes.

Auf das Signal hin sind die Türen zu schließen, danach ist abzufahren.

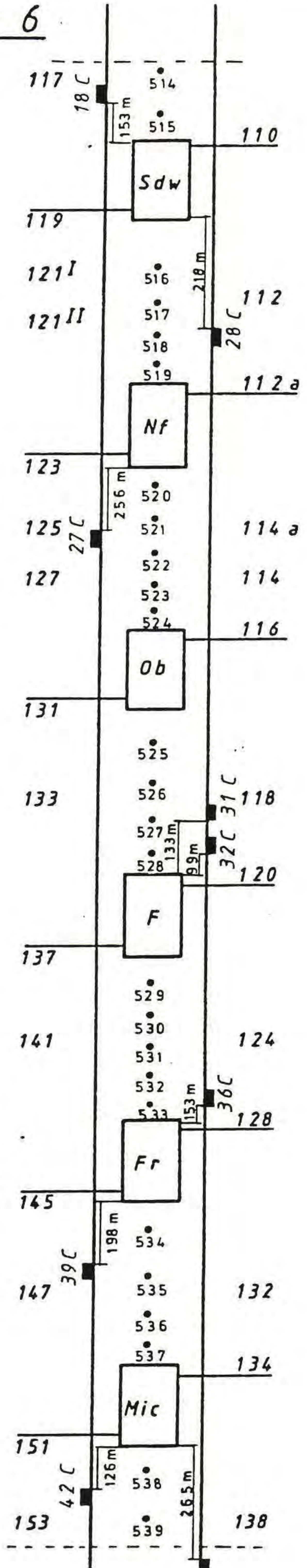
(1) Das Signal wird durch den Zugfahrer eines Gegenzuges gegeben, wenn keine Bahnhofsaufsicht zur Abfertigung der Züge vorhanden ist.

Der Zugfahrer steht dabei auf dem Bahnsteig vor dem Zug, den Blick dem ganzen Zug und dem Zugfahrer zugewendet.

Linie 6

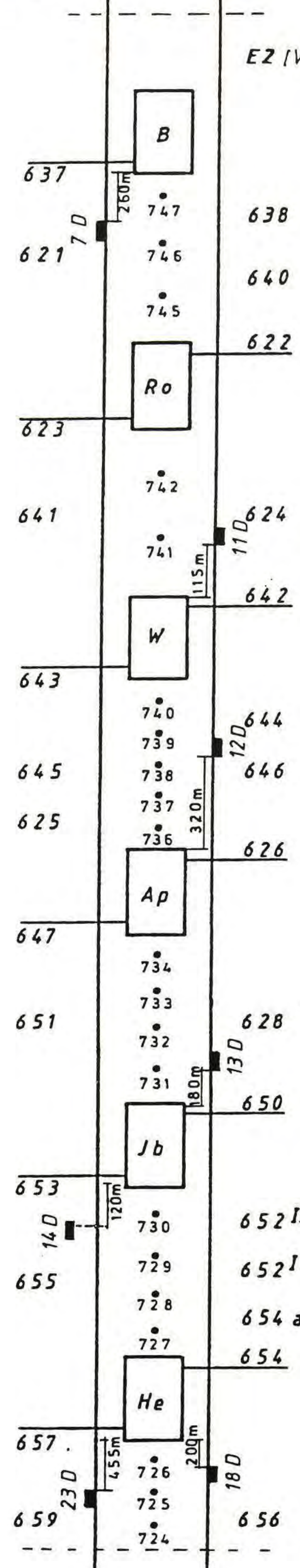
530 = Streckentelefon

= Notausstieg



Linie 8

Anlage 3



Funkbezeichnungen für Handfunkgeräte

Handfunkgeräte werden wie folgt angesprochen:

"VU 1..."

"Stellwerksmeister I/II"

Meldet sich ein Funkteilnehmer, ohne daß die Kennung aufgenommen werden kann, wird der Funkteilnehmer wie folgt zur Meldung aufgefordert:

"Anrufer im Funkbezirk BVB für Ullrich 2"

Aus der Sammlung "www.Berliner-Verkehrsseiten.de"



Aus dem Archiv der
Berliner Verkehrsseiten