

Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG)
Eigenbetrieb von Berlin
Hauptabteilung Verkehr U-Bahn

D i e n s t a n w e i s u n g

= = = = =

für den U-Bahnverkehr auf den
in Berlin (Ost) gelegenen Streckenteilen
der U-Bahn - Linien 6 und 8

A u s g a b e 1 9 7 8



Aus dem Archiv der
Berliner Verkehrsseiten

I n h a l t s v e r z e i c h n i s
- - - - -

1. Geltungsbereich
2. Allgemeines
3. Weisungsbefugnis
4. Gegenseitige Information
5. Zugverkehr
6. Meldewesen
7. Verhalten des Zugpersonals
8. Verhalten gegenüber den Signalen
9. Gegenfahrten ohne Hauptsignal
10. Entleeren eines Zuges
11. Einsatz eines Hilfszuges
12. Signale, die vom SBU abweichen

1. Geltungsbereich

1.1 Diese Dienstanweisung gilt nur auf den Ost-Streckenteilen

Linie 6 vom Strecken-km 102.693
südlich U-Bahnhof Reinickendorfer Straße

bis Strecken-km 106.277
nördlich U-Bahnhof Kochstraße

und

Linie 8 vom Strecken-km 7.562
südlich U-Bahnhof Voltastraße

bis Strecken-km 3.225
nördlich U-Bahnhof Moritzplatz

1.2 Diese Dienstanweisung ergänzt die Fahrdienstvorschriften (FV) U-Bahn und das Signalbuch U-Bahn (SBU).
Den besonderen Verhältnissen auf den Ost-Streckenteilen Rechnung tragend, enthält sie die von den Fahrdienstvorschriften U-Bahn abweichenden Regelungen. Sofern keine besonderen Regelungen getroffen sind, gelten die Fahrdienstvorschriften U-Bahn und das Signalbuch U-Bahn (SBU).

1.3 Durch diese Dienstanweisung wird die Dano VU-Nr.: 201/70 aufgehoben.

2. Allgemeines

2.1 Innerhalb der Ost-Streckenteile ist zusätzlich zu den Fahrdienstvorschriften U-Bahn und dem Signalbuch U-Bahn (SBU) diese Dienstanweisung zu beachten. Insbesondere sind alle herausfordernden Handlungen sowie Störungen und dgl. zu unterlassen.

2.2 Die Betriebsbediensteten haben die übliche Dienstkleidung zu tragen, Dienstausweis und die zur Dienstausbung erforderliche Ausrüstung sind mit sich zu führen.

2.3 Alle Züge sind mit 1 Zugfahrer und 1 Zugbegleiter zu besetzen.

3. Weisungsbefugnis

Auf den Ost-Streckenteilen ist den Weisungen von Angehörigen des "VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe"(KBVB), im folgenden BVG (Ost) genannt, Folge zu leisten. Weisungsbefugnis hat auch - besonders bei Betriebsstörungen - die "Dispatcher-Zentrale U-Bahn" (DZU). Die DZU übermittelt auch Anweisungen des Störungsleiters der U-Bahn der BVG (West) an die betroffenen Zugpersonale.

4. Gegenseitige Information

4.1 Die BVG und die DZU informieren sich gegenseitig über:

alle Meldungen, die den U-Bahnverkehr und den Zustand auf den Ost-Streckenteilen der U-Bahn-Linien 6 und 8 betreffen,

Schaltungen in der Stromversorgung mit Auswirkungen auf die Einspeisung der Ost-Streckenteile,

Linienmeldungen für die Ost-Streckenteile bezüglich

- Sonderzüge
- Leerzüge
- Züge mit geändertem Zielbahnhof
- Züge, die entleert wurden
- Züge mit Verspätung von mehr als 2 Minuten
- Züge, die nicht vom vorderen Fahrerraum aus gefahren werden
- geschobene Züge

Betriebsschlußmeldungen einschl. Fahrstromabschaltungen für die Ost-Streckenteile,

Vorankündigungen von Arbeitszug-Fahrten,

Meldungen und Weisungen im Rahmen der Störungsbe-seitigung bei Vorkommnissen jeder Art auf den Ost-Streckenteilen.

4.2 Die Übermittlung schriftlicher Vormeldungen über Nachtfahrten, Schaltmaßnahmen in der Stromversorgung sowie Baumaßnahmen kann über den U-Bahnhof Friedrichstraße erfolgen.

5. Zugverkehr

- 5.1 Der Zugverkehr auf den Ost-Streckenteilen erfolgt entsprechend den bestätigten gültigen Fahrplänen der U-Bahnlinien 6 und 8.
- 5.2 Sonderzüge und außerplanmäßige Leerzüge sind spätestens 20 Minuten vor der Einfahrt in die Ost-Streckenteile der DZU zu melden. Für Sonderzüge, die auf dem U-Bahnhof Friedrichstraße halten sollen, ist eine Bestätigung über das Halten durch die DZU erforderlich.
- Bei außerplanmäßigen Zugfahrten, die im Interesse einer Störungsbeseitigung notwendig sind, bzw. der Überführung schadhafter Züge dienen, genügt eine telefonische Vormeldung an die DZU. Diese Meldung hat ebenfalls spätestens 20 Minuten vorher zu erfolgen.
- 5.3 Arbeitszugfahrten in der Betriebspause über die Ost-Streckenteile sind mindestens 4 Werktage vor der geplanten Fahrt schriftlich der BVG (Ost) vorzumelden.
- 5.4 Erforderliche Abweichungen vom jeweils gültigen Fahrplan aufgrund von Baumaßnahmen im Bereich der Ost-Streckenteile werden rechtzeitig bekanntgegeben.
- 5.5 Auf den Ost-Streckenteilen gelten teilweise Signale, die vom SBU abweichen. Sie sind der Signalordnung (SO) der U-Bahn BVG (Ost) entnommen und sind in Abschnitt 12 zusammengefaßt.
- 5.6 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Ost-Streckenteile darf an keiner Stelle der Linien 6 und 8 50 km/h überschreiten.
- Die Kennzeichnung von Langsamfahrstellen erfolgt durch die Signale 17 und 18 der Signalordnung U-Bahn der BVG (Ost).
- 5.7 Bei Einfahrt in den U-Bahnhof Friedrichstraße ist das Signal 11 b der Signalordnung U-Bahn der BVG (Ost) zu beachten. Am Notsignal vor der Einfahrt erscheint bei "Halt"-zeigendem Ausfahrtsignal in leuchtenden Ziffern auf schwarzem Grund die Zahl "25". Hierdurch erhält der Zugfahrer den Auftrag, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h in den Bahnhof einzufahren.
- 5.8 Alle Bahnhöfe der Ost-Streckenteile werden ohne Halt durchfahren, da dort kein Fahrgastwechsel stattfindet. Eine Ausnahme bildet der U-Bahnhof Friedrichstraße.

- 5.9 Die Bahnhöfe, in denen der Zug nicht hält, werden mit maximal 25 km/h durchfahren. Beim Erreichen des "Fahrt" zeigenden Ausfahrtsignals darf der Fahrschalter wieder voll eingeschaltet werden. Die Höchstgeschwindigkeit von Zügen, die nicht im Bahnhof Friedrichstraße halten, beträgt bei der Durchfahrt durch diesen Bahnhof 15 km/h.

Bei der Einfahrt in Bahnhöfe, in denen der Zug nicht hält, ist die Türschließeinrichtung - falls erforderlich wiederholt - zu betätigen, damit die Türschließezyylinder während der Durchfahrt des gesamten Zuges unter Druck stehen.

- 5.10 Vom hinteren Fahrerraum aus gefahrene bzw. geschobene Züge, die nicht vom vorderen Fahrerraum durchgehend gebremst werden können, dürfen nur mit maximal 10 km/h gefahren werden.

- 5.11 Damit ein Halten der Züge vor "Halt" zeigenden Signalen auf den Ost-Strecken-teilen möglichst vermieden wird, sind bei Stockungen im Zugumlauf die Zugfahrer über Zugfunk davon zu unterrichten. Die Zugfahrer haben dann ihre Fahrweise so einzurichten, daß sie nach Möglichkeit nicht vor den "Halt" zeigenden Signalen anhalten müssen.

- 5.12 Die Abfertigung eines Zuges auf Bhf F erfolgt durch den Zugabfertiger, nur im Ausnahmefall durch den Zugbegleiter.

Der Zugabfertiger warnt die Fahrgäste mit dem Ruf "Zurückbleiben" und erteilt durch Heben des Befehlsstabes den Auftrag zum Abfahren an den auf dem Bahnsteig neben dem Fahrerraum stehenden Zugbegleiter. Der Zugbegleiter hat dann dem Zugfahrer durch den Zuruf "Schließen" den Auftrag zum Schließen der Türen zu geben sowie im Anschluß durch Hochheben der Hand und dem Ruf "Abfahren" den Auftrag zur Abfahrt des Zuges zu geben. Ist kein Zugabfertiger anwesend, so erfolgt die Abfertigung durch den Zugbegleiter. Die Abfertigung darf erst erfolgen, wenn das Ausfahrtsignal "Fahrt" zeigt sowie die Abfahrzeit herangekommen und der Aus- und Einsteigevorgang beendet ist. Der Zugbegleiter stellt sich neben dem Fahrerraum auf den Bahnsteig und warnt die Fahrgäste mit dem Ruf "Zurückbleiben". Danach erteilt er dem Zugfahrer den Auftrag zum Schließen der Türen. Anschließend gibt der Zugbegleiter durch Heben der Hand und dem Ruf "Abfahren" dem Zugfahrer den Auftrag zur Abfahrt des Zuges.

- 5.13 Ist beim fahrplanmäßigen Halt der ersten Züge auf dem Bahnhof Friedrichstraße weder ein Zugabfertiger vorhanden noch das Signal 11 a der Signalordnung U-Bahn der BVG (Ost) - Schachbrett - eingeschaltet, so hat der Zugbegleiter zur Fahrscheinausgabe im Übergang zur S-Bahn zu gehen, um dem dort befindlichen Betriebsbediensteten der BVG-Ost Mitteilung zu machen. Außerdem ist im Westteil die VUM zu informieren.
- 5.14 Wird ein Zug nicht vom vorderen Fahrerraum aus gefahren und ist kein Zugabfertiger auf dem Bahnhof Friedrichstraße anwesend, so hat das Zugpersonal den Gegenzug abzuwarten. Der Zugbegleiter des Gegenzuges übernimmt die Abfertigung. Dazu stellt dieser sich neben dem Fahrerraum, von dem aus gefahren wird, auf. Nachdem er das vom Zugpersonal an der Spitze des Zuges zu gebende Signal Sh 5 des SBU gehört hat und der Abfertigung nichts im Wege steht, fertigt er den Zug wie unter 5.12 ab.
- 5.15 Muß ein Zug vor- oder zurückgezogen werden, so gibt der Zugabfertiger einen mäßig langen Ton mit der Signalpfeife und macht senkrechte Bewegungen des Armes mit der leuchtenden Handlampe (Signal 15 der SO der BVG (Ost)).
- Ist kein Zugabfertiger anwesend, so gibt der Zugbegleiter das Signal R 2 des SBU.
- Muß ein Zug, der zum Teil über das Bahnsteigende hinausgefahren ist, in den Bahnhof zurückgezogen werden und ist kein Zugabfertiger vorhanden, so hat der Zugbegleiter vorher das Notsignal einzuschalten und nach Beendigung der Zugbewegung auszusprechen.

6. Meldewesen

- 6.1 Zwischen der DZU der BVG (Ost) und der BVG besteht eine direkte Fernsprechverbindung über die Hauptfernprechzentrale.
- 6.2 Auf den Ost-Streckenteilen befinden sich im Tunnel in ca. 100 m Abstand Streckenfernsprecher, für deren Bedienung der tragbare Fernsprecher erforderlich ist. Außerdem sind auf den Bahnhöfen außen am Zugabfertiger-Dienstraum normale Fernsprecher, ebenfalls durch gelbe Schilder mit schwarzem "F" kenntlich gemacht, angebracht.
- Von beiden Fernsprechstellen aus ist die DZU direkt erreichbar.

- 6.3 Bei besonderen Vorkommnissen ist von den vorgenannten Fernsprechstellen aus über die DZU eine Weitervermittlung von Gesprächen zur VUM möglich. Der Grund für die Weitervermittlung ist der DZU anzugeben.
- 6.4 An die DZU ist vom Zugpersonal bei folgenden Ereignissen, die eine Weiterfahrt des Zuges verhindern, umgehend eine telefonische Meldung zu erstatten:
- Betriebsunfälle, bei denen Menschen getötet oder erheblich verletzt wurden,
Zusammenstöße oder Entgleisung von Zügen,
Wassereinbruch im Tunnel,
Brand oder starke Rauchentwicklung,
Schäden an den Bahnanlagen oder in der Fahrstromversorgung,
Zugschäden und sonstige Vorkommnisse schwerer Art.
- Ebenso ist an die DZU eine telefonische Meldung zu erstatten, wenn die Einschaltung der Tunnelbeleuchtung erforderlich ist.
- 6.5 Zu Beginn der Meldungen an die DZU ist der Name des Meldenden, die Dienstausweisnummer sowie die planmäßige Abfahrtszeit vom Endbahnhof des Zuges und der Anlaß des Zughaltens mit Standort des Zuges bzw. Ort, Art, Umfang und die zu erwartenden Auswirkungen des Vorkommnisses anzugeben. Zusätzlich ist die Nummer der Fernsprechanstelle anzugeben.
- 6.6 Bei längerer Dauer einer Betriebsstörung hat das Zugpersonal in Abständen von 5 - 10 Minuten die DZU zum Informationsaustausch anzurufen. Diese Anrufe können eingestellt werden, wenn Betriebsangehörige der BVG (Ost) am Zuge eingetroffen sind.
- 6.7 Bei folgenden Ereignissen bzw. Wahrnehmungen hat das Zugpersonal sofort nach Verlassen der Ost-Streckenteile der VUM Mitteilung zu machen:
- Unregelmäßigkeiten, die eine Störung oder Gefährdung des Zugumlaufes befürchten lassen,
Signalstörungen (Nummer des Hauptsignals und Art der Störung),
Schäden an den Bahnanlagen, die eine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit befürchten lassen,
Branderscheinungen (Rauchentwicklung),
die nicht die Weiterfahrt des Zuges

beeinträchtigt haben,

Beobachtungen über Fahrgäste, die versehentlich oder mutwillig auf Bahnhöfen, die nicht dem Fahrgastwechsel dienen oder auf der freien Strecke den Zug verlassen haben und im Bereich der Ost-Streckenteile verblieben sind. Diese Meldung ist auch dann zu erstatten, wenn das Vorkommnis nicht den eigenen Zug betrifft.

Wurde im Ostteil das Einschalten des Tunnellichtes verlangt, ist auf dem 1. Bahnhof in Berlin (West) über die VUM das Ausschalten zu verlangen.

- 6.8 Die Benutzung von Zugfunkgeräten und Handfunkgeräten auf den Ost-Streckenteilen ist grundsätzlich nicht gestattet.

7. Verhalten des Zugpersonals

- 7.1 Das Zugpersonal darf im Bereich der Ost-Streckenteile außerhalb des Bahnhofs Friedrichstraße den Zug nur verlassen:

- a) Zum Erstellen von Meldungen,
- b) zum Eingrenzen bzw. Beheben eines Zugschadens,
- c) bei einer Zugentleerung und
- d) in Fällen dringender Gefahr.

- 7.2 Außer dem Zugpersonal ist das Mitfahren in den Fahrerräumen nur solchen Betriebsangehörigen gestattet, die die dazu erforderliche Berechtigung besitzen.

- 7.3 Züge, die infolge einer Betriebsstörung, einer Stockung im Zugumlauf oder zum Beheben eines Zugschadens halten müssen, sollten in Bahnhöfen, die nicht dem Fahrgastwechsel dienen, möglichst so zum Halten gebracht werden, daß nur die vordere Fahrerraumtür am Bahnsteig hält. Hierdurch wird vermieden, daß Fahrgäste unbeabsichtigt aussteigen. So ist auch zu halten, wenn der Zugfahrer telefonischen Kontakt mit der DZU aufnehmen will.

- 7.4 Punkt 7.3 gilt nicht für die ersten und letzten Bahnhöfe im Bereich der Ost-Streckenteile. Wenn angehalten werden muß, so ist auf der freien Strecke zu halten. Meldungen an die DZU sind vom nächstgelegenen Streckenfernsprecher abzugeben.

- 7.5 Ließ es sich nicht vermeiden, daß ein Fahrgastzug mit einem oder allen Wagen in einem Bahnhof, der nicht dem Fahrgastwechsel dient, zum Halten kommt, so ist sofort die Türschließenrichtung wiederholt zu betätigen.

Die Fahrgäste sind durch den wiederholten Ausruf "Nicht aussteigen!" vor dem Aussteigen zu warnen.

- 7.6 Kommt es infolge einer Betriebsstörung zu einem längeren Aufenthalt von Zügen im Bereich der Ost-Streckenteile, so hat der Zugbegleiter das erste Mal nach dem Anruf bei der DZU und dann in Abständen von ca. 15 Minuten innerhalb des Zuges durch die Wagen zu gehen und die Fahrgäste zu informieren.

8. Verhalten gegenüber Signalen

- 8.1 Solange sich ein Ausfahrtsignal in der Haltlage befindet, haben Leerzüge vor U-Bahnhof Friedrichstraße und alle Züge vor den übrigen Bahnhöfen am Bahnsteig- anfang zu halten. Kommt das Signal nach zwei Minuten nicht auf "Fahrt frei", ist an das Signal heranzufahren. Wurde schon vorher die Störung des Ausfahrtsignals gemeldet, ist gleich an das Signal heranzufahren.

Nach der Vorbeifahrt an einem gestörten "Halt"-zeigenden Hauptsignal erfolgt die Weiterfahrt mit max. 10 km/h bis zur Vorbeifahrt an zwei hintereinander-liegenden "Fahrt frei" zeigenden Hauptsignalen. Die Fahrgeschwindigkeit ist auf der Linie 8 darüber hinaus bis zum Insichtkommen des dritten "Fahrt frei" zeigenden Hauptsignals auf 25 km/h begrenzt.

- 8.2 Bei Notsignal ist der Zug mit allen Mitteln sofort zum Halten zu bringen. Nach Zurücknahme des Notsignals erfolgt die Weiterfahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h bis zur Vorbeifahrt an zwei hintereinanderliegenden "Fahrt frei" zeigenden Hauptsignalen.

- 8.3 Bei gestörtem Ausfahrtsignal auf Bahnhof Friedrichstraße hat der Zugbegleiter, wenn im vorliegenden Streckenabschnitt kein Zugschluß sichtbar ist, mit hochgehobenem und seitlich schwingendem Arm dem Zugabfertiger "Fertigmachen" zuzurufen. Auf diesen Zuruf hin fertigt der Zugabfertiger den Zug mit dem Zuruf "Ohne Signal" vorschriftsmäßig ab. Der Zugbegleiter fordert den Zugfahrer zum Schließen der Türen auf und gibt an den Zugfahrer den Auftrag "Ohne Signal abfahren" weiter. Bei Nichtanwesenheit eines Zugabfertigers fertigt der Zugbegleiter den Zug, wie bei Punkt 5.12 nur mit dem Zusatz "Ohne Signal" versehen, ab.

Für den seltenen Fall, daß ein Zusammen- treffen der gerade genannten Unregelmäßig-

keiten außerdem mit dem Fehlen des Signals 11 a der Signalordnung der BVG-Ost erfolgt, ist wie bei 5.13 bei der Fahrscheinausgabe Mitteilung zu machen.

9. Gegenfahrten ohne Hauptsignal

- 9.1 Wird es im Rahmen einer längeren Betriebsunterbrechung notwendig, Fahrgastzüge, die auf den Ost-Streckenteilen verblieben sind, entgegen der Regel-Fahrtrichtung zu fahren, so darf eine derartige Gegenfahrt ohne Hauptsignal erst dann angetreten werden, wenn ein eindeutiger Fahrauftrag des Störungsleiters VU durch die DZU bzw. Angehörige der BVG (Ost) an das Zugpersonal übermittelt worden ist. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für diese Fahrt beträgt 10 km/h.
- 9.2 Unmittelbar nach Verlassen der Ost-Streckenteile ist die Ankunft des Zuges über Funk oder Streckenfernsprecher der VUM zu melden. Die Einfahrt in die Bahnhöfe Ri, Ks, Vo und Mr bzw. deren Kehranlagen, darf erst nach Erhalt eines besonderen mündlichen Fahrauftrages vom zuständigen Stellwerk erfolgen. Für den Bahnhof Mr ist das Stellwerk Kottbusser Tor /unten zuständig.

10. Entleeren eines Zuges

- 10.1 Von einer Zugentleerung ist, außer in dringenden Fällen, wegen der besonderen Umstände auf den Ost-Streckenteilen, im allgemeinen abzusehen. Muß eine Zugentleerung stattfinden, so ist die Zustimmung der DZU bzw. eines Betriebsangehörigen der BVG (Ost) einzuholen.
- 10.2 Eine sofortige Zugentleerung kann nur bei unmittelbarer Gefährdung von Menschenleben (Brand oder Rauchentwicklung) nach vorheriger Information der DZU durch das Zugpersonal veranlaßt werden. Diese Meldung muß enthalten:
- a) wo die Entleerung vorgenommen wurde,
 - b) in welche Richtung der Fluchtweg führt und
 - c) ob Fahrgäste Verletzungen erlitten haben.
- 10.3 Die DZU gibt bei einer Zugentleerung bekannt, wohin die Fahrgäste zu führen sind. Kann die DZU beim ersten Anruf noch keine genauen Weisungen erteilen, so hat sich das Zugpersonal im Abstand von 5 Min. wiederholt mit der DZU in Verbindung zu setzen, bis eine endgültige Weisung erteilt ist oder Betriebsangehörige der BVG (Ost) zur weiteren Veranlassung am Zuge erscheinen.

- 10.4 Der Fahrstrom ist über die DZU abschalten zu lassen. Der Zugfahrer betätigt den Kurzschließer am Zug und setzt den tragbaren Kurzschließer auf; danach sind die Fahrgäste vom Zugpersonal zu dem angewiesenen Bahnhof zu begleiten.
- Der Zugfahrer geht voran und der Zugbegleiter folgt den Fahrgästen und achtet darauf, daß kein Fahrgast zurückbleibt. Steht der Zug jedoch in einer Steigung, so verbleibt der Zugfahrer am Zuge und der Zugbegleiter führt die Fahrgäste allein. Es sind Fackeln mitzunehmen, die bei nicht ausreichender oder ausfallender Tunnelbeleuchtung anzuzünden sind. Vor Erreichen des Bahnhofsbereiches mit den Fahrgästen ist zusätzlich im Bahnhofsgleis und zwar in dem Gleis, in welchem die Fahrgäste geführt werden, ein zweiter tragbarer Kurzschließer aufzusetzen.
- 10.5 Die Fahrgäste sind von einem unerlaubten Aussteigen abzuhalten. Steigen Fahrgäste unaufgefordert aus, so ist sofort der Druckluftkurzschließer zu betätigen und die DZU zu informieren.
- 10.6 Nachdem die Fahrgäste auf dem angewiesenen Bahnhof zur Weiterleitung übergeben worden sind, kehrt das Zugpersonal zum Zuge zurück. Auf dem Rückweg ist nochmals zu kontrollieren, daß kein Fahrgast zurückgeblieben ist. Nach Abnahme bzw. Zurückstellen der Kurzschließer ist der Zug der DZU fahrbereit zu melden.
- 10.7 Muß eine Zugentleerung auf dem Streckenstück zwischen dem letzten Bahnhof in Berlin (West) und dem ersten Bahnhof in Berlin (Ost) erfolgen, so sind die Fahrgäste zum Bahnhof in Berlin (West) zu führen.
- Wenn sich der Zug dabei noch innerhalb der Ost-Streckenteile befindet, ist zum Entleeren die Zustimmung der DZU einzuholen.
- Kann in Ausnahmefällen der erste Bahnhof in Berlin (West) nicht erreicht werden (z. B. starke Rauchentwicklung, Brand usw.), so können die Fahrgäste nach Zustimmung der DZU bis an den Tunnelmund des ersten Bahnhofs in Berlin (Ost) geführt werden. Das Herausführen über einen Grenzbahnhof in Berlin (Ost) sowie der weitere Abtransport der Fahrgäste erfolgt auf Weisung der DZU.
- 10.8 Notausstiege im Bereich der Ost-Streckenteile sind nicht benutzbar, in Ausnahmefällen erfolgt besondere Weisung der DZU.
- 10.9 Sollte die Betriebsstörung es erlauben, daß auf dem Gegengleis ein Zugverkehr möglich ist, so können die Fahrgäste nach Absprache mit der DZU bzw. einem Betriebsangehörigen der BVG (Ost) im Bahnhofsbereich in einen Gegenzug übersteigen.

11. Einsatz eines Hilfszuges

Der Einsatz eines Hilfszuges und des zu einer Störungsbeseitigung erforderlichen technischen Personals auf den Ost-Streckenteilen darf nur auf Anforderung der DZU erfolgen.

12. Signale, die vom SBU abweichen

12.1 Signal 11 a

- Zugabfertigung durch den Zugbegleiter -

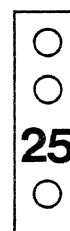
Dem einfahrenden Zug entgegen am oder in der Nähe des Ausfahrtsignals eine rechteckige Scheibe mit abwechselnd schwarzen und weißen Karos (Schachbrettmuster). Hierdurch erhält der Zugbegleiter den Auftrag, seinen Zug selbst abzufertigen.



12.2 Signal 11 b

- Einfahrt in den Bahnhof mit 25 km/h -

Vor der Einfahrt in den Bahnhof Friedrichstraße dem Zuge entgegen am Einfahrt-Notsignal in leuchtenden Ziffern auf schwarzem Grund die Zahl "25". Hierdurch erhält der Zugfahrer den Auftrag, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h in den Bahnhof einzufahren.



Das Signal 11 b teilt dem Zugpersonal mit, daß das Ausfahrtsignal sich in der Haltlage befindet und ein Zug unmittelbar dahinterliegen kann (fehlende Ausfahrt-Schutzstrecke).

12.3 Signal 15

- Vorziehen des Zuges -

Das Signal 15 der S0 (BVG-Ost) wird wie folgt gegeben:

Mit der Signalpfeife ein mäßig langer Ton

und außerdem senkrechte Bewegung mit einer leuchtenden Handlampe von oben nach unten.

Das Signal 15 wird stets an dem Gleis gegeben, auf dem der Zug steht, der vorziehen soll. Der Zug ist auf den Signalgebenden hin zu bewegen.

Das Signal 15 wird gegeben wie das Signal R 1 (SBU), bedeutet jedoch "Herkommen" und nicht "Wegfahren".

12.4 Signal 17

- Geschwindigkeitsbegrenzung 25 km/h -

Beginn der Geschwindigkeitsbegrenzung:

Dem Zuge entgegen eine orangegelb geblendete Laterne, ca. 80 m vor Beginn der Langsamfahrstrecke.

Dieses Signal kann aber auch zur Ankündigung des Signals Sh 1 (SBU) verwendet werden und ist dann ca. 100 m vor diesem aufgestellt.



Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung:

Dem Zuge entgegen eine grün geblendete Laterne unmittelbar am Ende der Langsamfahrstrecke.

Die Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h muß eingehalten werden, bis das Zugende das Endsignal passiert hat.

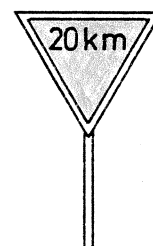


12.5 Signal 18

- Geschwindigkeitstafeln -

Beginn der Geschwindigkeitsbegrenzung:

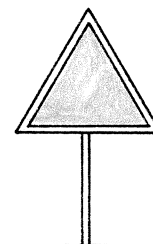
Dem Zuge entgegen eine dreieckige, auf der Spitze stehende weißgeränderte, orangegelbe Tafel mit der schwarzen Aufschrift der Höchstgeschwindigkeit in km. Die Fahrgeschwindigkeit ist vom Standort des Signals an, auf die angegebene Geschwindigkeit zu ermäßigen.



Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung:

Eine dreieckige, mit der Spitze nach oben gerichtete, weißgeränderte orangegelbe Tafel ohne Aufschrift.

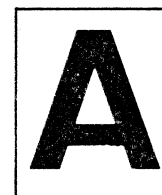
Die Endtafel ist 70 m (ca. 4-Wagenlänge) hinter dem Ende der Langsamfahrstrecke aufgestellt.



12.6 Signal 20 a

- Ausschaltzeichen -

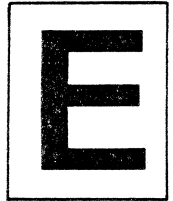
Eine rechteckige weiße Scheibe mit einem schwarzen, großen lateinischen "A".



12.7 Signal 20 b

- Einschaltzeichen -

Eine rechteckige weiße Scheibe mit
einem schwarzen großen lateinischen "E".



12.8 Signal 20 a bezeichnet die Stellen, bis
zu welchen die Züge in der Regel mit
Strom zu fahren haben.

Signal 20 b bezeichnet die Stellen, an
denen der Zugfahrer den Fahrschalter
wieder einschalten kann.

Berlin, im August 1978

Von dieser Dienstanweisung
hat der Senator für Wirtschaft
gemäß Schreiben vom 8.8.1978

- VI C 2 -

zustimmend Kenntnis genommen.

BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG)
EIGENBETRIEB VON BERLIN

Hauptabteilung Verkehr U-Bahn

Der Betriebsleiter