

| | |
|---|-----------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Fahrordnung auf der freien Strecke | 408.2212Z31 |
| Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Zweimal eingleisiger Betrieb

- (1) Zweigleisigen Streckenabschnitte, die signal- und blocktechnisch auf jedem Gleis wie eingleisige Strecken ausgestattet sind, werden im Geschwindigkeitsheft besonders gekennzeichnet.

Auf diesen Streckenabschnitten wird der „zweimal eingleisige Betrieb“ angewandt, bei dem mit Signal- und Blockbedienung sowie nach den Regeln für das Umleiten unter erleichterten Bedingungen gefahren wird.

Die Gleise werden in der gewöhnlichen Fahrtrichtung jeweils als rechtes und linkes Streckengleis bezeichnet.

Die Haupt- und Vorsignale sowie die Signale Lf 1 bis Lf 3, Sh 2 und EI-Signale befinden sich für beide Streckengleise grundsätzlich rechts neben oder über dem Gleis.

Linksstehende Signale sind nur gültig, wenn sie im Buchfahrplan - Geschwindigkeitsheft oder in der La mit dem Symbol ← gekennzeichnet sind.

- (2) Kann die Zufahrt nicht mit fahrtzeigendem Hauptsignal zugelassen werden, ist der Triebfahrzeugführer über die Fahrt auf dem vom Fahrplan abweichenden Streckengleis mündlich zu verständigen.

Beim Zulassen der Fahrt auf dem vom Fahrplan abweichenden Streckengleis, erfolgt keine gesonderte Information, wenn keine Fahrwegverzweigung folgt.



| | |
|---|--------------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Ohne Streckenkenntnis fahren, Ortskenntnis Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | 408.2301Z31 Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Ohne Streckenkenntnis fahren

Wenn der Triebfahrzeugführer eines S-Bahn-Zuges nicht streckenkundig ist und kein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben ist, beträgt die Geschwindigkeit höchstens 40 km/h.



| | |
|---|-----------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Zug vorbereiten | 408.2321Z31 |
| Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 An den Fahrdienstleiter melden

- (1) Bei planmäßigen Wendevorgängen von S-Bahn-Zügen wird auf die Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist, verzichtet.



| | |
|--|-----------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof | 408.2331Z31 |
| Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Mehrere Fahrzeuge stehen zur Abfahrt bereit

Stehen in einem Gleis mehrere S-Bahn-Züge in gleicher Fahrtrichtung zur Abfahrt bereit, darf auf die mündlichen Verständigungen verzichtet werden, wenn es im Streckenbuch zugelassen ist.



| | |
|---|-----------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Fahrt des Zuges | 408.2341Z31 |
| Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Bestimmungen für Signale

Abweichende Standorte und somit links vom Gleis bzw. rechts vom Gegengleis befindliche Signale werden nur bei Hauptsignalen, Vorsignalen, Langsamfahrsignalen und Überwachungssignalen (Bahnübergänge) im Buchfahrplan bekannt gegeben.

Auf den Strecken der gleichstrombetriebenen S-Bahn Berlin wird an den Ks-Hauptsignalen mit Vorsignalfunktion kein weißes Zusatzlicht über dem Signallicht gezeigt.

3 Zulässige Geschwindigkeit an Bahnsteigen

An Bahnsteigen durchfahrende Züge dürfen mit höchstens 50 km/h fahren. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung wird nicht signalisiert und gilt, bis das letzte Fahrzeug den Bahnsteig verlassen hat.

4 Erläuterungen zu den Fahrplanangaben

Die Fahrplanangaben des Buchfahrplans werden herausgegeben als:

- Geschwindigkeitsheft GeH
- Fahrzeitenheft FztH
- Zugverzeichnis Zv
- * - Ersatzfahrplan Efpl

oder

- Führerraumanzeige des Fahrplans
- * Die Fahrplanunterlagen entsprechen grundsätzlich der Musterdarstellung in 408.2341A01 Abschnitt 9.

Ergänzend bzw. abweichend von 408.2341A01 gelten zum Geschwindigkeitsheft sowie zum Ersatzfahrplan:

- * a) Im Kopf des Fahrplans ist je Streckenabschnitt die Betriebsführung angegeben: „eingleisige Strecke:“, „zweigleisige Strecke:“ oder „zweimal eingleisiger Betrieb:“.
 - b) Auf die Angabe „Notbremsüberbrückung“ und die Angabe von Mindestbrems Hundertstel wird verzichtet.
- (2) Angaben in den Kilometrierungsspalten (Spalte 1 bzw. 3b) erfolgen auf zwei Nachkommastellen genau.
- (3) Angaben in der Geschwindigkeitsspalte (Spalte 2)

- a) Auf Strecken mit zweimal eingleisigem Betrieb gilt die angegebene zulässige Geschwindigkeit für beide Streckengleise. Wenn im linken Streckengleis eine andere Geschwindigkeit gilt, ist sie im Winkel darunter angegeben.
- b) Wenn in Bahnhöfen im durchgehenden Hauptgleis der Gegenrichtung eine andere zulässige Geschwindigkeit gilt, ist sie im Winkel darunter angegeben.
- (4) Angaben in der Textspalte (Spalte 3a)
- a) Es sind alle Hauptsignale mit ihrer Signalbezeichnung dargestellt, z. B. „Esig 68“.
- b) Auf Strecken mit zweimal eingleisigem Betrieb sind Signale am linken Streckengleis in Winkel gesetzt, z. B. „<Sbk 314>“.
- c) Signale innerhalb von Bahnhöfen, die am durchgehenden Hauptgleis der Gegenrichtung stehen, sind in Winkel gesetzt, z. B. „<Asig 1500>“.
- d) Signale innerhalb von Bahnhöfen, die an nicht durchgehenden Hauptgleisen stehen, sind in Klammern gesetzt, z. B. „(Zsig 1103)“.
- e) Jeweils am Übergang vom Bahnhof auf die freie Strecke oder nach Abzweigstellen wird die Betriebsführung eingerahmt angegeben:
- bei eingleisigen Strecken „eingleisig“,
 - bei zweigleisigen Strecken „zweigleisig“,
 - bei zweigleisigen Strecken mit zweimal eingleisigem Betrieb die Streckengleisbezeichnungen. Die Bezeichnung des linken Streckengleises ist in Winkel gesetzt, z. B. „Strgl R, <Strgl S>“.
- f) Zusätzlich zur Darstellung für Signale mit abweichenden Standorten, werden auch Signale Lf 7 aufgeführt.
- g) Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 und Lf 7, Überwachungssignale oder allein stehende Vorsignaltafeln, die sich auf zweigleisigen Strecken mit zweimal eingleisigem Betrieb nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis, sondern links vom Gleis befinden, sind durch das Zeichen „←“ im Anschluss an die Signalbezeichnung dargestellt, z. B. „<Lf ←>“.
- h) Bei Hauptsignalen mit Richtungsanzeiger sind unter der Signalbezeichnung alle verwendeten Kennbuchstaben und die entsprechenden Fahrtrichtungen angegeben, z. B. „Bksig 575
Zs 2 „K“ Ri BGAS
Zs 2 „S“ Ri BAGL“
oder
Zs 2 „R“ Strgl R
- i) Bei Hauptsignalen vor Streckenverzweigungen sind unter der Signalbezeichnung die Signalbegriffe und die entsprechenden Fahrtrichtungen angegeben, z. B. „Asig 4067
Ks 1 mit Zs 3 „6“ Ri BRKD
Ks 1/Ks 2 Ri BWAI“
- j) Vom Fahrweg abhängige Signalfunktionen sind angegeben, z. B. „Zsig 288, ins Ggl Asig“.
- k) Eine Geschwindigkeitsbeschränkung in weißer Schrift auf schwarzem Grund (invers) gilt auch bei einer zulässigen Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal mit Vorsignalfunktion.

- l) Nicht gültige Signale beim Fahren auf dem Gegengleis sind angegeben, z. B. „<Sig 6212 F-Bahn nicht gültig>“.
- m) Die Bezeichnung der Betriebsstellen ist mit der Abkürzung nach Ril 100 ergänzt.
- n) Rufnummern im GSM-R Netz sind zu Beginn der Streckendarstellung und beim Wechsel der Zuständigkeit des Fahrdienstleiters angegeben, z. B. „-ZF 73012102- Fdl BOSB1“.
- o) Streckenabschnitte mit selbsttätigem Streckenblock sind mit Schrift auf grauem Grund und fortlaufendem grauen senkrechten Strich in Spalte 3b gekennzeichnet.
- p) Streckenabschnitte mit ausschließlicher ZBS-Ausstattung sind mit Schrift auf grauem Grund und fortlaufendem grauen senkrechten Strich in Spalte 3a gekennzeichnet.
- q) Streckenabschnitte, die mit System Fahrsperr (FSP) und ZBS ausgerüstet sind, sind mit Schrift auf grauem Grund und unterbrochenem grauen senkrechten Strich in Spalte 3a gekennzeichnet.
- r) Signale mit Streckenanschlag und ZBS sind mit einem schwarzen Pluszeichen in Spalte 3a gekennzeichnet.
- s) Vorgezogene ZBS-Datenpunkte an Signalen sind durch einen grauen waagerechten Streifen über den Angaben zu dem Signal gekennzeichnet.
- t) Sägelinien stellen die maßgebende Neigung für das Sichern eines Zuges und für Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten an der Bremsanlage des Zuges dar. Es bedeuten:

| Anzahl Sägelinien | Maßgebende Neigung |
|--------------------------|---------------------------|
| keine | 0 ‰ bis 5 ‰ |
| eine Sägelinie | mehr als 5 ‰ bis 10 ‰ |
| zwei Sägelinien | mehr als 10 ‰ |

- u) Bahnübergänge sind mit ihrer Bezeichnung dargestellt, ggf. ergänzt mit dem Zusatz „HET“ oder „AutomHET“.
- v) Bei Fahrwegen, die bei Ausfahrt aus einem Bahnhof oder Fahrt auf einer Abzweigstelle auf das linke Streckengleis einer zweigleisigen Strecke mit zweimal eingeleisigem Betrieb führen, ist das Zeichen für das Ende des anschließenden Weichenbereichs in Winkel gesetzt: „<¥>“.
- w) Angaben die nur für das Gegengleis oder linke Streckengleis gelten, sind in Winkel gesetzt, z. B. „<ZBS-Anfang>“, „<AutomHET>“.

5 Fahrzeitenheft

Das Fahrzeitenheft beinhaltet die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge mit folgendem Aufbau:

- (1) im Kopf die
 - Bezeichnung des Taktfahrplans,
 - Richtung der dargestellten Linie,
 - Bezeichnung der Zuggruppe und
 - Seite im Geschwindigkeitsheft.

Wird planmäßig mindestens ein Streckenabschnitt auf dem Gegengleis oder auf dem linken Streckengleis befahren, ist der Bezeichnung des Taktfahrplans das Zeichen „<“ vorangestellt (z.B. „<6034“). *

(2) Spalte 1

- die Betriebsstelle,
- Fußnoten.

(3) Spalte 2

- Fußnoten,
- Betriebshalt.

(4) Spalte 3

Ankunftszeit:

- Wenn keine Ankunftszeit genannt ist, dauert der Aufenthalt weniger als eine Minute.
- Wenn kein Halt vorgesehen ist, ist ein waagerechter Strich eingetragen.

(5) Spalte 4

Abfahrtszeit:

- Wenn keine Abfahrtszeit genannt ist, endet der Zug.
- Wenn kein Halt vorgesehen ist, ist die Durchfahrtszeit genannt.

6 Zugverzeichnis

Das Zugverzeichnis enthält für die S-Bahnzüge des Netzfahrplans (Jahresfahrplan) eine Zugübersicht aller geplanten Zugnummern, zusammen mit charakterisierenden Angaben (Zuggattung, Verkehrstag, Anfang- und Endbahnhof des Zuges, Baureihe und Zuglänge). Zusätzlich ist der jeweils anzuwendende Minutenplan angegeben, der damit auch den Laufweg des Zuges beinhaltet.

Damit kann der Triebfahrzeugführer, nach Bekanntgabe der Zugnummer, die Fahrplanangaben des Zuges selbstständig zusammenstellen.

In den Erläuterungen zum Zugverzeichnis werden zusätzliche Angaben gemacht:

- Information zur Zuggattung,
- Informationen zur Bildung einer Zugnummer,
- Informationen zur Bildung einer Subzugnummer und
- Informationen zum Begriff „Verkehrstag“.

7 Musterdarstellungen

*

| Geschwindigkeitsheft (GeH) | | | |
|---|-------------|---|------|
| <p>660 a Musterhagen – Musterfelde</p> <p>Musterhagen – Musterplatz zweimal eingleisiger Betrieb Musterplatz – Musterheide zweigleisig Musterheide – Musterfelde eingleisig</p> <p>100 km/h – ZF GSM-R –</p> | | | |
| 1 | 2 | 3a | 3b |
| | 100 | <p>selbsttätiger Streckenblock</p> <p>ZBS</p> <p>-ZF 73001234- FdI BMHG</p> <p>Musterhagen BMHG</p> <p>⊙ 4000 A</p> <p>Asig 1901 ←, (Asig 1903)</p> <p>Zs 2 "R" Strgl R</p> <p>Zs 2 "S" Strgl S</p> | |
| | | | 4,20 |
| | | | 4,29 |
| | | | 4,32 |
| | | | 4,46 |
| | | Strgl R, (Strgl S) | 4,48 |
| | | <Lf ←> | 4,51 |
| 4,91 | | Sbk 1907 | 4,91 |
| | 100 (80) | | 5,26 |
| | | Mustergarten Hp BMGT | 5,34 |
| 5,42 | | Evsig ∇, Sbk 1909 | 5,42 |
| 5,44 | | <Evsig ∇, Sbk 1911> | 5,44 |
| 5,70 | | Esig 1913, (Esig 1915) | 5,70 |
| | 80 | FSP / ZBS | |
| 6,10 | | Zvsig ∇ 30 km/h, | |
| | | • Zsig 1915 | 6,10 |
| 6,45 | | • Zvsig ∇, Zsig 1917 | 6,45 |
| | | Musterplatz BMPL | 6,56 |

| GeH - Teil 2 | | | |
|--------------|----|------------------------------------|-------|
| 1 | 2 | 3a | 3b |
| | 80 | selbsttätiger Streckenblock | |
| | | FSP / ZBS | |
| | | -ZF 73001234- Fdl BMHG | |
| | | Musterplatz BMPL | 6,56 |
| 6,66 | | Avsig ∇, | |
| | | • Zsig 1921, ins Ggl Asig | 6,66 |
| | | • (Asig 1923) | 6,66 |
| | | • Asig 1925 | 6,89 |
| | | ¥, (¥) | 6,98 |
| | | zweigleisig | |
| | | • Sbk 1925 | 7,57 |
| | | (Sig 4711 F-Bahn nicht gültig) | 7,92 |
| | | BÜ 8,1 (AutomHET) | 8,14 |
| | | -ZF 73006789- Fdl BMHD | |
| | | ZBS | |
| | | Ende | 8,52 |
| | | Esig 1931, (Esig 1933) | 8,52 |
| | | Musterheide BMHD | 8,98 |
| | | Asig 1935 ←, (Asig 1937) | 9,07 |
| | | Ks 1/Ks 2 Ri BMFE | |
| | | Ks 1 mit Zs 3 "6" Ri BMNK | |
| | | selbsttätiger Streckenblock | |
| | | Ende | 9,15 |
| | | ¥ | 9,29 |
| | | eingleisig | |
| | | Esig 1941 ← | 10,41 |
| 10,64 | | | 10,64 |
| | 40 | Musterfelde BMFE | 10,99 |

* **Fahrzeitenheft (FztH)**

| <6034 | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|------------------------------|----|-------------------------|----|----|----|
| a) Musterhausen - Musterfelde | | | | | | | |
| Zuggruppe: Mustafa (MII) | | | | GeH ab Seite 317 | | | |
| Betriebs- stelle | | Ankunfts- und Abfahrtszeiten | | | | | |
| | | an | ab | an | ab | an | ab |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 |
| BMU | | | 13 | | 33 | | 53 |
| BMRD *) | | | 15 | | 35 | | 55 |
| BMO | | | 18 | | 38 | | 58 |
| BMA | | | 20 | | 40 | | 00 |
| BMI | K | 23 | 27 | 43 | 47 | 03 | 07 |
| BML | | | 30 | | 50 | | 10 |
| BMDV | + | | 32 | | 52 | | 12 |
| BMP | | | 34 | | 54 | | 14 |
| BMKR | | - | 37 | - | 57 | - | 17 |
| BMG **) | | 39 | 40 | 59 | 00 | 19 | 20 |
| BMFD | | 43 | | 03 | | 23 | |

*) von BMRD bis BMO auf Streckengleis S
K Kopfmachen
 **) von BMG bis BMFD auf dem Gegengleis

* **Zugverzeichnis (Zv)**

| Zugübersicht Linie S 6 (MII) | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|------|----------|--------------|-----|--------------|------|-------|-------------|------|--------|
| Zug | VTS | Minplan | verkehrt von | ab | verkehrt bis | an | BR | max. Stärke | wird | |
| a-Richtung | | | | | | | | | | |
| S | 6030 | Mo(S) | <6034 | BMU | 06.14 | BMFD | 06.42 | 481 | 2/4 | S 6035 |
| S | 6030 | Di-Fr(S) | <6034 | BMU | 06.13 | BMFD | 06.43 | 481 | 2/4 | S 6035 |
| S | 6032 | Mo-Fr(S) | 6030 | BMU | 06.34 | BMFD | 07.02 | 481 | 2/4 | S 6037 |
| S | 6034 | Mo-Fr(S) | 6030 | BMU | 06.54 | BMFD | 07.22 | 481 | 2/4 | S 6039 |
| S | 6036 | Mo-Fr(S) | 6030 | BMU | 07.14 | BMFD | 07.42 | 481 | 2/4 | S 6041 |
| S | 6038 | Mo-Fr(S) | 6030 | BMU | 07.34 | BMFD | 08.02 | 481 | 2/4 | S 6043 |
| S | 6040 | Mo-Fr(S) | 6030 | BMU | 07.54 | BMFD | 08.22 | 481 | 2/4 | S 6045 |
| LS | 6930 | Mo(S) | <6044 | BMI | 05.27 | BMFD | 05.40 | 481 | 4/4 | S 6029 |

Ersatzfahrplan (Efpl)

Strecke 866013 Musterhagen (660) – Musterfelde

La-Strecke 660 a

Musterhagen – Musterplatz zweimal eingleisiger Betrieb

Musterplatz – Musterheide zweigleisig

Musterheide – Musterfelde eingleisig

– ZF GSM-R –

| 1 | 2a | 2b | 2c | 2d | 3a | 3b | 4a | 4b | 4c | 4d |
|-------|------|------|------------|-------------|------------------------------------|---------------|------|-----|-----|-----|
| | 70 | 80 | 90 | 100 | Betriebsstelle | Lage in km | 70 | 80 | 90 | 100 |
| | km/h | | | | | | km/h | | | |
| ab km | km/h | km/h | km/h | km/h | | | Min | Min | Min | Min |
| | 70 | 80 | 90 | 100 | | | | | | |
| | | | | | selbsttätiger Streckenblock | | | | | |
| | | | | | ZBS | | | | | |
| | | | | | -ZF 73001234- Fdl BMHG | | | | | |
| | | | | | Musterhagen BMHG | 4,20 | | | | |
| | | | | | ⊙ 4000 A | | | | | |
| | | | | | Asig 1901 ←, (Asig 1903) | 4,29 | | | | |
| | | | | | Zs 2 "R" Strgl R | | | | | |
| | | | | | Zs 2 "S" Strgl S | | | | | |
| | | | | | (Asig 1905) | 4,32 | | | | |
| | | | | | ¥, (¥) | 4,46 | | | | |
| | | | | | Strgl R, (Strgl S) | | | | | |
| | | | | | | 4,48 | | | | |
| | | | | | <Lf ←> | 4,51 | | | | |
| 4,91 | | | | | Sbk 1907 | 4,91 | | | | |
| | | | 90 (80) | 100 (80) | | 5,26 | | | | |
| | | | | | Mustergarten Hp BMGT | 5,34 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 5,42 | | | | | Evsig ∇, Sbk 1909 | 5,42 | | | | |
| 5,44 | | | | | <Evsig ∇, Sbk 1911> | 5,44 | | | | |
| 5,70 | | | | | Esig 1913, (Esig 1915) | 5,70 | | | | |
| | | | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | | | FSP / ZBS | | | | | |
| | | | | | Zvsig ∇ 30 km/h, | | | | | |
| 6,10 | | | | | • Zsig 1915 | 6,10 | | | | |
| 6,45 | | | | | • Zvsig ∇, Zsig 1917 | 6,45 | | | | |
| | | | | | Musterplatz BMPL | 6,56 | 3 | 3 | 3 | 3 |

*

Efpl – Teil 2

| 1 | 2a | 2b | 2c | 2d | 3a | 3b | 4a | 4b | 4c | 4d | |
|-------|------|------|------|---|---|-------|---------------|------|-----|-----|-----|
| | 70 | 80 | 90 | 100 | | | Lage in km | 70 | 80 | 90 | 100 |
| | km/h | | | | | | | km/h | | | |
| ab km | km/h | km/h | km/h | km/h | | | Min | Min | Min | Min | |
| 6,66 | 70 | 80 | 80 | 80 | selbsttätiger Streckenblock FSP / ZBS -ZF 73001234- FdI BMHG | | | | | | |
| | | | | | Musterplatz BMPL | 6,56 | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| | | | | | Avsig ∇, | | | | | | |
| | | | | | • Zsig 1921, ins Ggl Asig | 6,66 | | | | | |
| | | | | | • (Asig 1923) | 6,66 | | | | | |
| | | | | | • Asig 1925 | 6,89 | | | | | |
| | | | | | ¥, (¥) | 6,98 | | | | | |
| | | | | | zweigleisig | | | | | | |
| | | | | | • Sbk 1925 | 7,57 | | | | | |
| | | | | | (Sig 4711 F-Bahn nicht gültig) | 7,92 | | | | | |
| | | | | | BÜ 8,1 (AutomHET) | 8,14 | | | | | |
| | | | | -ZF 73006789- FdI BMHD | | | | | | | |
| | | | | ZBS Ende | 8,52 | | | | | | |
| | | | | Esig 1931, (Esig 1933) | 8,52 | | | | | | |
| | | | | Musterheide BMHD | 8,98 | 5 | 5 | 5 | 5 | | |
| | | | | Asig 1935 ←, (Asig 1937) | 9,07 | | | | | | |
| | | | | Ks 1/Ks 2 Ri BMFE | | | | | | | |
| | | | | Ks 1 mit Zs 3 *6° Ri BMNK | | | | | | | |
| | | | | selbsttätiger Streckenblock Ende | | | | | | | |
| | | | | | 9,15 | | | | | | |
| | | | | ¥ | 9,29 | | | | | | |
| | | | | eingleisig | | | | | | | |
| | | | | | 10,41 | | | | | | |
| | | | | Esig 1941 ← | 10,64 | | | | | | |
| 10,64 | 40 | 40 | 40 | 40 | Musterfelde BMFE | 10,99 | 8 | 7 | 7 | 7 | |



| | |
|---|-----------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten von Zügen | 408.2431Z31 |
| Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Ableiten

- (1) Züge dürfen abgeleitet werden, wenn die Angaben im Fahrplan enthalten sind. Dabei behalten die Züge ihre ursprüngliche Zugnummer.
- (2) Über das Ableiten entscheidet die Betriebszentrale.
- (3) Die Triebfahrzeugführer der betroffenen Züge werden mündlich durch den Fahrdienstleiter oder durch die Leitstelle des EVU (im Auftrag der Betriebszentrale) unterrichtet.
- (4) Die Unterrichtung beinhaltet die betroffenen Züge bzw. Linien, die Nummer des Fahrzeitenheftes und die Betriebsstelle, auf der die Ableitung beginnt oder endet.
- (5) Die Rückfahrt eines umgeleiteten Zuges erfolgt ebenfalls nach dem benannten Fahrzeitenheft.

Dazu meldet sich der Triebfahrzeugführer am Zuganfangsbahnhof beim Fahrdienstleiter und erfragt die Zugnummer, die Abfahrtszeit sowie den Zielbahnhof seines Zuges.

- (6) Zugnummer und Minutenplanregelung der betreffenden Zugfahrt gelten bis zur Ankunft auf den in der dritten Spalte genannten Zielbahnhöfen.
- (7) Für das Umleiten zu einem anderen Zielbahnhof darf das Verfahren „Umleiten unter erleichterten Bedingungen“ angewandt werden.

3 Triebfahrzeuge ohne Zugbeeinflussung

- (1) Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges muss streckenkundig sein oder ein streckenkundiger Mitarbeiter muss beigegeben sein.
- (2) Führende Fahrzeuge dürfen höchstens 40 km/h fahren, sofern nicht durch eine Fahrplananordnung eine höhere Geschwindigkeit zugelassen ist.
- (3) Der Triebfahrzeugführer muss für den Fahrdienstleiter über GSM-R erreichbar sein.
- (4) Während der Zugfahrt ist im Führerraum ein Triebfahrzeugbegleiter erforderlich. Der Triebfahrzeugbegleiter hat folgende Aufgaben:
 - Beobachten der Signale und bei Erfordernis Bedienen der Bremseinrichtung, um den Zug zum Halten zu bringen, wenn der Triebfahrzeugführer dies nicht vornimmt. Der Triebfahrzeugführer muss bei Erfordernis den Triebfahrzeugbegleiter in die Bedienung der Bremseinrichtung einweisen.
 - Ansage der Bedeutung des Signals laut hörbar für den Triebfahrzeugführer am Vorsignal und Hauptsignal, wenn die Geschwindigkeit kleiner oder gleich 40 km/h signalisiert wird, sofort nach Erkennen des Signalbildes.
 - Wiederholen des Signalzurufs vom Triebfahrzeugführer nach eigenem Erkennen des Signalbildes.

Triebfahrzeugbegleiter

- Wenn „Halt erwarten“ signalisiert wird, muss dem Triebfahrzeugführer sofort angesagt werden: „Halt erwarten, 30 km/h“.

- (5) Der Triebfahrzeugführer muss die Bedeutung des Signals laut hörbar für den Triebfahrzeugbegleiter am Vorsignal und Hauptsignal, wenn die Geschwindigkeit kleiner oder gleich 40 km/h signalisiert wird, sofort nach Erkennen des Signalbildes ansagen. Er muss den Signalzuruf vom Triebfahrzeugbegleiter laut hörbar wiederholen, wenn er das Signalbild selbst erkannt hat.
- (6) Der Triebfahrzeugführer muss bei Erkennen der Vorsignalisierung „Halt erwarten“ oder der Ankündigung einer Geschwindigkeit unter 40 km/h bis zum Erreichen des Vorsignals oder Hauptsignals mit Vorsignalisierung die Geschwindigkeit des Zuges auf 30 km/h ermäßigen.
- (7) Der Halt des Zuges an einem „Halt“ zeigenden Hauptsignal ist dem Fahrdienstleiter unverzüglich zu bestätigen.

Hilfsgerätezug der S-Bahn Berlin

- (8) Der Hilfszug der S-Bahn Berlin darf auf Anforderung der Notfallleitstelle auch auf ausschließlich mit dem Zugbeeinflussungssystem ZBS ausgerüsteten Streckenabschnitten eingesetzt werden.

geschobene Züge

- (9) Bei geschobenen Zügen ist die Spitze mit einem streckenkundigen Mitarbeiter zu besetzen.
- (10) Geschobene Züge müssen immer von der Spitze aus gebremst werden können.

4 Pendelbetrieb, Allgemeines und Definition

Betriebsverfahren

- (1) Der Pendelbetrieb ist ein Betriebsverfahren auf nicht gesperrten Bahnhofs- und Streckengleisen, auf denen zum Durchführen von Zugfahrten kein anderes Verfahren angewendet wird.

Der Pendelbetrieb wird

- auf der Grundlage einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) und einer Fahrplananordnung (Fplo) bzw.
- auf Anordnung der Betriebszentrale eingerichtet und durchgeführt.

Pendelbetrieb / Pendelfahrten

- (2) Beim Pendelbetrieb fährt auf dem Pendelgleis ein Pendelzug zwischen zwei Pendelendstellen in beiden Richtungen.

Pendelgleis

- (3) Das Pendelgleis ist das vom Pendelzug befahrene Gleis. Es wird nach jeder Seite durch eine Pendelendstelle begrenzt und endet am jeweiligen Bahnsteigende der Pendelendstelle.

Pendelendstellen

- (4) Die Pendelendstellen sind Bahnhöfe, Haltepunkte bzw. Haltestellen an beiden Enden des Pendelgleises und werden durch Signale Sh 2 (Wärterhaltscheibe) gekennzeichnet.

Fahrdienstleiter

- (5) Der Fahrdienstleiter der Pendelendstelle, auf der die erste Pendelfahrt beginnt, wird als einführender Fahrdienstleiter bezeichnet.

Der Fahrdienstleiter der Pendelendstelle, auf der die letzte Pendelfahrt endet, wird als aufhebender Fahrdienstleiter bezeichnet.

- (6) Über die Dauer des Pendelbetriebes muss der Pendelzug mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. **Pendelzug**

Die Pendelzüge werden nach den Pendelendstellen und Gleisen der ersten Fahrtrichtung des Pendelzuges bezeichnet.

Beispiel:

Wenn die erste Pendelfahrt in Friedrichstraße auf dem Gleis 755 beginnt und nach Alexanderplatz Gleis 723 fährt, wird der Pendel „BFST (755) – BALX (723)“ benannt.

Zugnummern werden in der Fahrplananordnung oder durch die Betriebszentrale vorgegeben. Die Zugnummer dient im Pendelbetrieb nicht zur Identifizierung der Zugfahrt. **Zugnummern**

Für die Pendelfahrten werden die Haupt-, Vor- und Sperrsignale sowie der Streckenblock nicht bedient. Für den Pendelzug gelten die Haupt-, Vor- und Sperrsignale am Pendelgleis nicht. **Signal- und Blockbedienung**

Die Zugbeeinflussungseinrichtungen des Pendelzuges sind während des Pendelbetriebes zu überbrücken. **Zugbeeinflussung**

- (7) Das Signal Sh 2 ist auf jeder Pendelendstelle grundsätzlich am Bahnsteigende aufzustellen. **Standorte der Signale Sh 2**

5 Durchführen der Pendelfahrten

- (1) Im Pendelbetrieb ist der Pendelzug im Direktruf nur über die funktionale Rufnummer des jeweils führenden Triebfahrzeuges zu erreichen. **Erreichbarkeit des Pendelzuges im Zugfunk**

Vor der ersten Pendelfahrt je Fahrtrichtung muss sich der Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter melden und ihm die funktionale Rufnummer des führenden Triebfahrzeuges mitteilen.

- (2) Wenn der Pendelbetrieb eingeführt ist, darf der Fahrdienstleiter der jeweiligen Pendelendstelle die Zustimmung für alle von ihm abzulassenden Pendelfahrten mittels Befehl 95 mit Auftrag 95.95 einmalig erteilen. **Befehle**

Die ausgestellten Befehle gelten für alle Pendelfahrten in der darin festgelegten Fahrtrichtung bis zum Zurückziehen der Befehle und müssen bis zum Aufheben des Pendelbetriebes auf dem Pendelzug verbleiben.

Findet der Pendelbetrieb nur im Zuständigkeitsbereich eines Fahrdienstleiters statt und stehen beide Signale Sh 2 am Bahnsteigende, dürfen die Befehle für beide Fahrtrichtungen ausgefertigt und der ersten Pendelfahrt übermittelt oder ausgehändigt werden.

Nach Übermittlung des Befehls der jeweiligen Fahrtrichtung liegt die Zustimmung zur Abfahrt vor.

Im Befehl 95 ist

- ein links vom Gleis aufgestelltes Signal Sh 2- auch am Bahnsteigende,
- wenn kein Fahrplan vorhanden ist, die Abfahrtszeit der ersten Pendelfahrt und der Takt (in Minuten) der Pendelfahrten

genannt.

Auf einem Vordruck dürfen mehrere Befehle erteilt werden (z.B. Befehl 8 und 95), auch wenn diese vom Triebfahrzeugführer nicht in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden.

Beispiel für Pendelbefehl

| | | | | | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|---|--------------------------|-------|-----------------|--------------------------|-------|-----------|
| 95 | <input checked="" type="checkbox"/> | Zusätzliche Anweisungen | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | 95.10 | muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | 95.20 | muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | 95.30 | muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | 95.40 | muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | 95.50 | PZB in/am | <input type="checkbox"/> | 95.53 | ständig wirksam | <input type="checkbox"/> | 95.54 | unwirksam |
| | | 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle | | | | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | 95.95 | muss folgende Anweisungen beachten | | | | | | |
| | | fährt im Pendelbetrieb von Friedrichstraße Gl. 755 nach Alexanderplatz Gl. 723 | | | | | | |
| | | Signal Sh 2 links vom Gleis aufgestellt. | | | | | | |
| | | Abf BFST 20 - BHKM 22, Takt 20 Min | | | | | | |
| | | 95.96 [Freitext] | | | | | | |

Gegenrichtung:

| | | | | | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|---|--------------------------|-------|-----------------|--------------------------|-------|-----------|
| 95 | <input checked="" type="checkbox"/> | Zusätzliche Anweisungen | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | 95.10 | muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | 95.20 | muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | 95.30 | muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | 95.40 | muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> | 95.50 | PZB in/am | <input type="checkbox"/> | 95.53 | ständig wirksam | <input type="checkbox"/> | 95.54 | unwirksam |
| | | 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle | | | | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | 95.95 | muss folgende Anweisungen beachten | | | | | | |
| | | fährt im Pendelbetrieb von Alexanderplatz Gl. 723 nach Friedrichstraße Gl. 755 | | | | | | |
| | | Signal Sh 2 links vom Gleis aufgestellt. | | | | | | |
| | | Abf BALX 20 - BHKM 22, Takt 20 Min | | | | | | |
| | | 95.96 [Freitext] | | | | | | |

Geschwindigkeit

- (3) Der Pendelzug fährt mit der Im Pendelgleis zulässigen Geschwindigkeit, jedoch in
- allen Weichen und
 - den Pendelendstellen ab Bahnsteiganfang mit höchstens 40 km/h.

6 Aufheben des Pendelbetriebes und Übergang zum Regelbetrieb

(1) Rechtzeitig bevor der Pendelbetrieb aufgehoben wird, ist der Triebfahrzeugführer über den Zeitpunkt des Aufhebens zu verständigen. Die Ankunft der letzten Pendelfahrt ist dem Fahrdienstleiter zu bestätigen.

(2) Für das Aufheben des Pendelbetriebes ist der aufhebende Fahrdienstleiter zuständig.

Nachdem die für den Pendelbetrieb erteilten Befehle durch den aufhebenden Fahrdienstleiter zurückgezogen sind, darf er den Pendelbetrieb mit dem Fahrdienstleiter der benachbarten Pendelendstelle aufheben.

(3) Endet der Pendelbetrieb an einem Haltepunkt ohne Hauptsignal darf das Signal Sh 2 erst entfernt werden, nachdem der Fahrdienstleiter der Fahrt des bisherigen Pendelzuges als Regelzug mündlich zugestimmt hat. Dabei sind die Zugnummer und der Zielbahnhof des Zuges anzugeben.

Pendelbetrieb endet an einem Haltepunkt

Bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals muss der Triebfahrzeugführer so vorsichtig fahren, dass der Zug bei Haltstellung rechtzeitig zum Halten kommt.

7 Besonderheiten im Rahmen einer Betra

- Mehrere Züge** (1) Müssen auf dem Pendelgleis einer Pendelendstelle neben den Pendelfahrten weitere Fahrten durchgeführt werden, ist dies im Rahmen einer Betra zu regeln.
- abweichender Standort des Signal Sh 2** (2) Dazu muss das Signal Sh 2 vor dem Bahnsteig einer Pendelendstelle, mindestens 200 m vor dem maßgebenden Gefahrpunkt (Weiche bzw. Bahnsteiganfang), aufgestellt sein.
- Befehl** (3) Ein vor dem Bahnsteig aufgestelltes Signal Sh 2 ist im Befehl 95 genannt sowie die GSM-R-Rufnummer des Fahrdienstleiters, der den Auftrag zur Vorbeifahrt am Signal Sh 2 erteilt. *

| Beispiel für Pendelbetrieb bei abweichendem Standort des Signals Sh 2 * | |
|--|--|
| 95 | <input checked="" type="checkbox"/> Zusätzliche Anweisungen |
| <input type="checkbox"/> | muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten 95.10 |
| <input type="checkbox"/> | muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat 95.20 |
| <input type="checkbox"/> | muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen 95.30 |
| <input type="checkbox"/> | muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben 95.40 |
| <input type="checkbox"/> | PZB in/am <input type="checkbox"/> ständig wirksam <input type="checkbox"/> unwirksam 95.50 95.53 95.54 |
| | 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle |
| <input checked="" type="checkbox"/> | muss folgende Anweisungen beachten 95.95 |
| | fährt im Pendelbetrieb von Friedrichstraße Gl. 755 nach Alexanderplatz Gl. 723 |
| | Signal Sh 2 vor Bahnsteig aufgestellt. |
| | Fdl Ostbahnhof 1, Ruf 73012 102 |
| | Abf BFST 05 - BHKM 07, Takt 20 Min |
| | 95.96 [Freitext] |

- Vorbeifahrt** (4) Der Triebfahrzeugführer meldet sich nach dem Anhalten vor Signal Sh 2 bei dem im Befehl 95 genannten Fahrdienstleiter. *
- Nach Sichern des Fahrweges zum Bahnsteig der Pendelendstelle darf der Fahrdienstleiter mündlich die Vorbeifahrt am Signal Sh 2 nach folgendem Muster beauftragen:
- „Zug ... (z.B. „BFST (755) – BALX (723)“) fährt vorbei am Signal Sh 2 der Pendelendstelle ... (z.B. „Alexanderplatz“)“*
- Nach Wiederholung und Bestätigung, darf der Pendelzug die Fahrt bis an den Bahnsteig fortsetzen.
- Austausch des Pendelzuges** (5) In einer Betra darf angewiesen werden, dass für den Tausch des Pendelzuges beim Aufheben des Pendelbetriebes die Signale Sh 2 stehen bleiben.



| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
|--|--------------------------------------|
| Züge fahren; Einfahrt in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg, Einfahrten in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | 408.2451Z31 Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Einfahrt in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg

Die Einfahrt in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg oder bei nicht freigehaltenem Durchrutschweg dürfen bei Bauzuständen statt im Fahrplan in der S-Bahn-La angekündigt werden.



| | |
|---|-----------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Fahrplanhalt ausfallen lassen | 408.2452Z31 |
| Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Ausfall eines Fahrplanhalts

- (1) Wenn die Betriebszentrale den Fahrplanhalt entfallen lässt, muss sie dafür sorgen, dass alle Beteiligte unter Angabe des Grundes verständigt werden.
- (2) Der Triebfahrzeugführer muss spätestens beim rückgelegenen Fahrplanhalt vom Entfall des Fahrplanhalts und dem Grund mündlich verständigt werden.
- (3) Der Triebfahrzeugführer muss die Reisenden im Zug beim rückgelegenen Fahrplanhalt über den Ausfall des Verkehrshalts informieren.



| | |
|---|-----------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Zugfahrt mit besonderem Auftrag | 408.2455Z31 |
| Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Berliner Gleichstrom-S-Bahn.

2 Fahren auf Sicht aufheben

- * Der durch ein rotes Mastschild erteilte Auftrag zum Auf Sicht fahren darf durch
- * Befehl 1 mit Auftrag x.25 aufgehoben werden.



| | |
|--|--------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Halten, Weiterfahren nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle | 408.2456Z31 Seite 1 |
| Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Halten

Der Triebfahrzeugführer muss die Ursache des Halts vor einem Hauptsignal mit weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißem Mastschild beim Fahrdienstleiter nicht erfragen.

Außerhalb der ESTW-Bereiche ist dem Fahrdienstleiter die Haltstellung mitzuteilen, wenn der Grund der Haltstellung nicht erkennbar ist (z.B. besetzter Blockabschnitt).

3 Weiterfahrt nach Halt

Das Vorbeifahren an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal mit weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißem Mastschild ist nur zulässig, wenn erkennbar ist, dass der vorgelegene Blockabschnitt frei ist oder ein Auftrag zum Schieben oder Ziehen erteilt wurde.



| | |
|---|-----------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen | 408.2458Z31 |
| Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen

(1) Wenn der Fahrdienstleiter die Zulassung einer Zugfahrt eines ZBS-überwachten Zuges zurücknimmt,

- *
 - kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 3 erteilen.
 - bestätigt der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter, dass der Zug ZBS-überwacht ist.
 - führt der Triebfahrzeugführer auf mündliche Anordnung des Fahrdienstleiters einen Kaltstart der ZBS-Fahrzeugeinrichtung durch und bestätigt dies dem Fahrdienstleiter.
- *
 - widerruft der Fahrdienstleiter den Befehl 3.

Hinweis:

Ein Kaltstart der ZBS-Fahrzeugeinrichtung wird erreicht durch 10-sekündiges Einschalten des ZBS-Überbrückungsschalters, bei verschlossenem Fahrerschalterschloss.



| | |
|--|--------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Auf Sicht fahren, Geschwindigkeit ermäßigen Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | 408.2561Z31 Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Auf Sicht fahren

Wenn ein Triebfahrzeugführer bis zu einem Hauptsignal mit weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißem oder rotem Mastschild auf Sicht fahren muss und ab dort die Fahrt mit Fahrtstellung zugelassen ist, muss er noch 40 m über das Signal hinaus auf Sicht fahren.



| | |
|--|-----------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb | 408.2591Z31 |
| Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Fehlleitung eines ZBS-überwachten Zuges

- (1) Wenn der Triebfahrzeugführer erkennt, dass sein Zug fehlgeleitet wird, muss er den Zug sofort anhalten.

Nachdem der Zug zum Halten gekommen ist,

- verständigt der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter über den Standort seines Zuges und bestätigt, dass der Zug ZBS-überwacht ist.
- * - erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 3, wenn der Zug zwischen Hauptsignal und fahrwegbestimmender Weiche steht.
- führt der Triebfahrzeugführer auf mündliche Anordnung des Fahrdienstleiters einen Kaltstart der ZBS-Fahrzeugeinrichtung durch und bestätigt dies dem Fahrdienstleiter.
- * - widerruft der Fahrdienstleiter den Befehl 3.

Hinweis:

Ein Kaltstart der ZBS-Fahrzeugeinrichtung wird erreicht durch 10-sekündiges Einschalten des ZBS-Überbrückungsschalters, bei verschlossenem Fahrerschalterschloss.



| | |
|--|-----------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB | 408.2651Z31 |
| Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Allgemeines

- (1) Im Bereich der gleichstrombetriebenen S-Bahn Berlin kommen folgende punktförmigen Zugbeeinflussungssysteme zum Einsatz
 - Zugbeeinflussungssystem S-Bahn Berlin (ZBS),
 - PZB und
 - das System Fahrsperr.
- (2) Führende Fahrzeuge müssen grundsätzlich mit den Zugbeeinflussungssystemen ZBS und System Fahrsperr ausgerüstet sein.
- (3) Auf einem Streckenabschnitt mit ZBS-Ausrüstung darf ohne ZBS-Fahrzeuginrichtung mit höchstens 40 km/h gefahren werden.
- (4) In diesem Zusatz werden Regeln für mit dem ZBS ausgerüstete Fahrzeuge gegeben.

3 ZBS-Streckeneinrichtung gestört

- (1) Wenn der Triebfahrzeugführer eine Störung an einer ZBS-Streckeneinrichtung feststellt oder vermutet, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden. Er muss - soweit er dies feststellen kann - Folgendes angeben:
 - das Signal, an dem sich die gestörte Einrichtung befindet oder die Lage der gestörten Einrichtung,
 - den Bahnübergang, vor dem sich die gestörte Einrichtung befindet,
 - ob die Störung eine ZBS-Zwangsbremung ausgelöst hat und
 - mit welcher Geschwindigkeit die Weiterfahrt erfolgt.
- (2) Bei gestörten ZBS-Streckeneinrichtungen an Langsamfahrstellen muss der Triebfahrzeugführer gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter feststellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1 oder Lf 6 und dem Signal Lf 2 oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet.
- * (3) Erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 95 mit Auftrag 95.95 wegen gestörter ZBS-Streckeneinrichtung, muss an der gestörten Einrichtung mit betätigtem Taster „Befehl“ vorbeigefahren werden. Für die Vorbeifahrt mit der Spitze des Zuges ist die maximal zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.

Hinweis:

Anschließend ist der aktuelle Betriebszustand der ZBS-Fahrzeuginrichtung zu beachten.

4 ZBS-Fahrzeugeinrichtung gestört

Eine Störung an der ZBS-Fahrzeugeinrichtung muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden.

Ein signalgeführter Zug darf mit 40 km/h weiterfahren.

5 ZBS-Zwangsbremungen

- (1) Wenn ein Zug infolge einer statischen Zwangsbremung, die nicht mit dem Taster „Frei“ gelöst werden kann, zum Halten gekommen ist, muss der Triebfahrzeugführer sofort den Fahrdienstleiter verständigen. *

Der Triebfahrzeugführer muss gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter feststellen, wo die Zwangsbremung eingetreten ist.

- a) Wenn die Zwangsbremung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, gelten die Regeln in Richtlinie 408.2531. Dies gilt auch, wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt.
- b) Wenn die Zwangsbremung an einer anderen Stelle eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.

fiktive La-Stellen

- (2) Aufgrund der geringen Signalabstände überwacht das ZBS an einigen Stellen eine definiert abgesenkte Geschwindigkeit. Diese Stellen liegen vor den Signalen und werden weder im Streckenbuch noch im Geschwindigkeitsheft aufgeführt. *

Hinweis:

Auf die fiktiven La-Stellen wird durch ein Orientierungszeichen mit der Angabe der überwachten Geschwindigkeit (weiße Zahl in km/h auf schwarzem Grund) hingewiesen.



vorgelagerte Datenpunkte

- (3) An bestimmten Signalen können die dazugehörigen ZBS-Datenpunkte nicht direkt an den Signalen verlegt werden. An diesen Signalen befinden sich die Datenpunkte deutlich vor dem Signalstandort. Als Richtwert hierfür gelten 10 Meter. Die betroffenen Signale sind im Streckenbuch, zusammen mit dem abweichenden Lageort mit km-Angabe, aufgeführt.

Hinweis:

In Höhe der vorgelagerten Datenpunkte wird durch ein Orientierungszeichen mit der Aufschrift ZBS und der Bezeichnung des betreffenden Signals auf die Lage hingewiesen.



Bei einer ZBS-Zwangsbremung an einem vorgelagerten Datenpunkt ist die Zwangsbremung immer dem betreffenden Hauptsignal zuzuordnen. Dies gilt unabhängig davon, ob an dem Hauptsignal unzulässig vorbeigefahren wurde.

Ändern sich ZBS-Betriebszustände schon vor dem betreffenden Signal und ist damit eine Anhebung der Überwachungsgeschwindigkeit verbunden (z.B. Wechsel von „Befehlsfahrt“ in „Zugfahrt“), ist für die betriebliche Umsetzung immer der Standort des Signals entscheidend.

6 System Fahrsperr

- (1) Wenn der Triebfahrzeugführer eine Störung an einer Fahrsperr-Streckeneinrichtung feststellt oder vermutet, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden. Er muss – soweit er dies feststellen kann – Folgendes angeben: **Streckeneinrichtung gestört**
- das Signal, an dem sich die gestörte Einrichtung befindet oder die Lage der gestörten Einrichtung,
 - die Zug- und Viertelzugnummer,
 - ob die Störung eine Fahrsperr-Zwangsbremung ausgelöst hat und
 - mit welcher Geschwindigkeit die Weiterfahrt erfolgt.
- * Erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 95 mit Auftrag 95.95 wegen gestörter Fahrsperr-Streckeneinrichtung, muss zur Vorbeifahrt an der gestörten Einrichtung der Taster „Fahrsperr“ betätigt werden.
- (2) Eine Störung an der Fahrsperr-Fahrzeugeinrichtung muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden. **Fahrzeugeinrichtung gestört**
- Ein signalgeführter Zug darf mit 40 km/h weiterfahren.
- Hinweis:*
Die Festlegung gilt unabhängig von der jeweiligen Streckenausrüstung.
- (3) Wenn ein Zug infolge einer Fahrsperr-Zwangsbremung zum Halten gekommen ist, muss der Triebfahrzeugführer sofort den Fahrdienstleiter verständigen. **Zwangsbremung**
- Der Triebfahrzeugführer muss gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter feststellen, wo die Zwangsbremung eingetreten ist.
- a) Wenn die Zwangsbremung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, gelten die Regeln in Richtlinie 408.2531 Abschnitt 1 a) und b) sowie Abschnitt 2. Dies gilt auch, wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt.
 - b) Wenn die Zwangsbremung an einer anderen Stelle eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.
- *
*



| | |
|--|-----------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben | 408.2681Z31 |
| Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Notbremsüberbrückung anwenden

- (1) Die Notbremsüberbrückung wird im gesamten Streckennetz der Berliner S-Bahn angewendet.
- (2) Befinden sich Teile des Zuges beim Bedienen der Notbremse im Bahnsteigbereich muss der Zug angehalten werden. Ist der Bahnsteig mit einem Mitarbeiter im S-Bahnbetrieb besetzt, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter und zusätzlich den Mitarbeiter im S-Bahnbetrieb verständigen.
- (3) Wenn sich der Zug beim Bedienen der Notbremse außerhalb des Bahnsteigbereichs befindet, soll die Fahrt bis zum nächsten Bahnsteig fortgesetzt werden, es sei denn, dass die Gefahr hierdurch vergrößert wird.
- (4) Tritt bei mit Reisenden besetzten Zügen eine Störung der Notbremsüberbrückung ein, darf der Zug spätestens nach Beenden der Zugfahrt nicht mehr als besetzter Zug verkehren.
- (5) NBÜ-Kennzeichen werden nicht angewendet.



| | |
|--|-----------------------------|
| Bahnbetrieb | Fahrdienstvorschrift |
| Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen | 408.2691Z31 |
| Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin | Seite 1 |

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Schlussignal fehlt oder unvollständig

- (1) Wenn das Schlussignal fehlt oder unvollständig ist, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen und das Schlussignal auf dem nächsten Bahnhof in Ordnung bringen.
- (2) Kann das Schlussignal nicht in Ordnung gebracht werden, ist der Zug auf Weisung der Betriebszentrale am nächsten geeigneten Bahnhof auszusetzen.

