

Auf folgender Seite wird die Dienstvorschrift DS 301 (Signalbuch) der Deutschen Bundesbahn mit Inkrafttreten zum 15. Dezember 1959 vorgestellt. Es sind die in der nachfolgenden Zeit erschienenen Bekanntgaben eingearbeitet worden. Bei den Signalen, die zwischenzeitlich aufgehoben und/oder geändert worden sind, sind die entsprechenden Zeiträume der Gültigkeit angegeben. Die abgebildeten Signale sind im annähernden Maßstab dargestellt, wo die Übersichtlichkeit nicht gewährleistet werden konnte, wurde darauf verzichtet.

Eisenbahn-Signalordnung (ESO) und Ausführungsbestimmungen (AB)

Auf Grund des § 3 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (Bundesgesetzblatt I S. 225) in Verbindung mit § 1 der Verordnung über die Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr zum Erlass von Rechtsverordnungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vom 28. September 1955 (Bundesgesetzblatt I S. 654) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Die in dieser Verordnung als Anlage beigefügte Eisenbahn-Signalordnung 1959 (ESO 1959) tritt an die Stelle der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) in der Fassung der Verordnung vom 28. Dezember 1934 (Reichsgesetzblatt 1935 II S. 67), 18. März 1941 (Reichsgesetzblatt II S. 77) und 26. Juli 1957 (Bundesgesetzblatt II S. 1269) und der vereinfachten Eisenbahn-Signalordnung (vESO) in der Fassung der Verordnungen vom 15. März 1943 (Reichsgesetzblatt II S. 97) und 26. Juli 1957 (Bundesgesetzblatt II S. 1269).

Diese Verordnung wird mittels Verfügung 31.312 Baos 312 vom 8. Oktober 1959 durch den Vorstand der Deutschen Bundesbahn eingeführt und tritt zum 15. Dezember 1959 in Kraft.

Signale, die den Vorschriften dieser Verordnung nicht entsprechen, sind, soweit sie zu Verwechslungen Anlass geben können, bis zum 15. Dezember 1959, im übrigen bis spätestens 1. Februar 1960 zu ändern.

Allgemeines

Geltungsbereich und Zuständigkeiten

- Die Eisenbahn-Signalordnung (ESO 1959) gilt für die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.
- Die Signale der ESO müssen mindestens in dem Umfang angewandt werden, den die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) und ihre Sonderformen vorschreiben.
- Abweichungen von der ESO können im Einzelfall zulassen
 - a) der Bundesminister für Verkehr (BMV) für die Deutsche Bundesbahn (DB),
 - b) die zuständigen obersten Landesverkehrsbehörden für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE). Der Bundesminister für Verkehr ist rechtzeitig vor Zulassung von Abweichungen zu unterrichten.
- Von der ESO abweichende Signale mit vorübergehender Gültigkeit kann bei der Deutschen Bundesbahn der Vorstand, bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen die zuständige oberste Landesverkehrsbehörde, genehmigen. Der Bundesminister für Verkehr ist hierüber rechtzeitig vor Einführung der Signale zu unterrichten.
- Anweisungen zur Durchführung der ESO können bei der Deutschen Bundesbahn vom Vorstand, bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen von der obersten Landesverkehrsbehörde erlassen werden. Die Anweisungen und ihre Änderungen sind dem Bundesminister für Verkehr rechtzeitig vor Inkrafttreten zur Kenntnis zu geben.

Begriffsbestimmungen

- Die Signale der ESO dürfen nur in den vorgeschriebenen Formen, Farben und Klangarten und für den vorgesehenen Zweck verwendet werden. Signale, die zeitweilig betrieblich abgeschaltet sind, zeigen an Stelle der sonst vorgesehenen Signalbilder ein weißes Licht (Kennlicht). Bei den NE kann darauf verzichtet werden.
- Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend. Die Abbildungen dienen zur Erläuterung. In der Signalbeschreibung sind die Bezeichnungen rechts und links im Sinne der Fahrriechtung zu verstehen.
- Die Nachtzeichen der Formsignale sind mit dem Eintritt der Dämmerung bis zum Eintritt voller Tageshelle

anzuwenden. Bei unsichtigem Wetter sind die Nachtzeichen in jedem Fall so lange anzuwenden, bis die Tageszeichen auf eine Entfernung von 100 m zweifelsfrei zu erkennen sind.

Die Bundesbahndirektionen setzen hiernach Mindestbeleuchtungszeiten fest.

- Lichtsignale, an deren Standort bei erloschenem Signalbild zu halten ist, sind durch Mastschilder kenntlich. Die Mastschilder sind
 - a) weiß-rot-weiß, wenn bei gestörtem Signal Züge nur auf **schriftlichen Befehl** des Fahrdienstleiters oder auf Ersatzsignal, Rangierabteilungen nur auf mündlichen Auftrag des für das Signal zuständigen Wärters weiterfahren dürfen,
 - b) weiß-gelb-weiß-gelb-weiß, wenn Züge auf Weisung des Zugführers **auf Sicht** weiterfahren dürfen, obwohl das Signal gestört ist oder Rotlicht zeigt und eine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter nicht möglich ist. Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet oder es ist verdeckt. Ungültige Signale sind nicht beleuchtet.

Die Signale

Hauptsignale (Hp)

Hauptsignale zeigen an, ob der anschließende Gleisabschnitt befahren werden darf. Die Hauptsignale »Hp 0«, »Hp 1« und »Hp 2« gelten nur für Zugfahrten, aber nicht für Rangierfahrten.

Die Signale sind entweder **Formsignale** und zeigen ein oder zwei Flügel als Tageszeichen und ebenso viele Lichter als Nachtzeichen, oder sie sind **Lichtsignale** mit ein oder zwei Lichtern als Tages- und Nachtzeichen.

Das Hauptsignal »Hp 00« gilt für Zug- und Rangierfahrten. Es ist ein Lichtsignal und vereinigt in einem Signalschirm das Hauptsignal »Hp 0« und das Schutzsignal »Sh 0«.

Hauptsignale werden verwendet als

- Einfahrtsignale,
- Ausfahrtsignale,
- Zwischensignale,
- Blocksignale,
- Deckungssignale vor Gefahrpankfen.

a) Die Nachtzeichen der Formsignale müssen in der Regel so lange leuchten, wie Züge der betreffenden Fahrriichtung verkehren. Das Betriebsamt kann für Bahnhöfe ohne ständigen Rangierdienst im Bahnhofsbuch zulassen, dass bei Ausfahr- und Zwischensignalen auf die Anwendung der der Nachtzeichen verzichtet wird, solange die zugehörigen Gleise nicht befahren werden. Signale, die eine Gruppe bilden, müssen jedoch gleichzeitig leuchten. Die Nachtzeichen mehrflügler Formsignale dürfen nur gleichzeitig gelöscht werden.

b) Wo bei Anwendung der Nachtzeichen die Signalstellung der Formsignale und das Leuchten der Signalbilder auch von hinten erkennbar sein sollen, zeigen die rotleuchtenden und die abgeblendeten Laternen nach hinten mattweißes, volles Licht, die grün- oder gelbleuchtenden Laternen mattweißes Sternenlicht.

Die Signale befinden sich in der Regel rechts neben oder über dem Gleis, zu dem sie gehören.

Ausnahmen sind

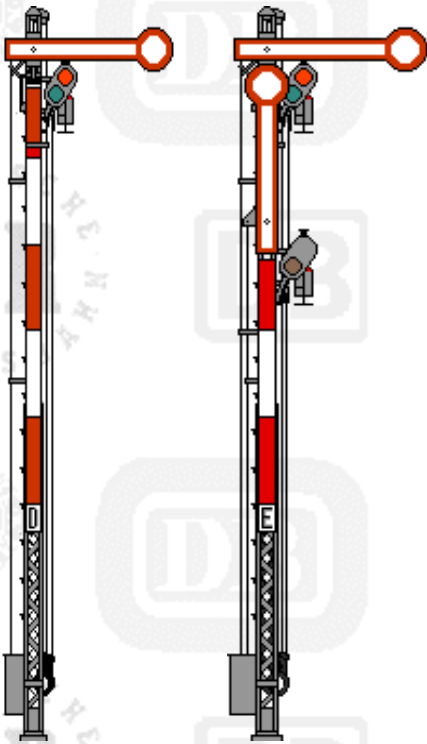
- a) im Regelbetrieb im "Anhang zu den Fahrdienstvorschriften und zum Signalbuch (AzFV)",
- b) bei Bauzuständen in der "Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten (La)" oder in einer betrieblichen Anweisung bekanntgegeben. Wegen ihrer Kennzeichnung durch Schachbrettafel siehe Signal »Ne 4«.

Ein Lichthauptsignal kann mit einem Lichtvorsignal für ein folgendes Hauptsignal an einem Signalträger vereinigt sein. Das Hauptsignal befindet sich dann über dem Vorsignal. Wenn mehrere solcher Signale einander folgen, stehen sie in festgelegten Abständen. Der Abstand zwischen ihnen beträgt in der Regel 1000 bis 1300 m.

In Ausnahmefällen kann der Abstand kürzer als 1000 oder länger als 1300 m sein. Ist er kürzer als 950 m, sind die Vorsignale durch ein weißes Zusatzlicht ergänzt. Das Signalbild »Hp 1« braucht dann nicht gezeigt zu werden.

Auf den von der Bundesbahndirektion bestimmten Bahnhöfen wird dem örtlichen Personal die Fahrtstellung der Hauptsignale durch Fahrtanzeiger mit der Bedeutung "Das zugehörige Hauptsignal

zeigt "Fahrt" oder "Langsam fahrt" angezeigt.



Signal Hp 0 - Zughalt

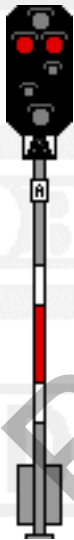
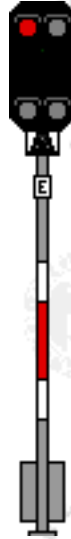
Formsignal

Ein weißer, rotumrandeter Signalfügel, bei zweiflügeligen Signalen der obere, zeigt waagrecht nach rechts.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Ein rotes Licht.

Wo am Signal »Hp 0« auf mündlichen Auftrag des Fahrdienstleiters oder Aufsichtsbeamten vorbeigefahren werden darf, ist dies am Signalmast durch eine weiße, rotumrandete Tafel mit rotem »M« kenntlich.



Hp 00 - Zughalt und Rangierverbot (gültig bis 08.11.1995)

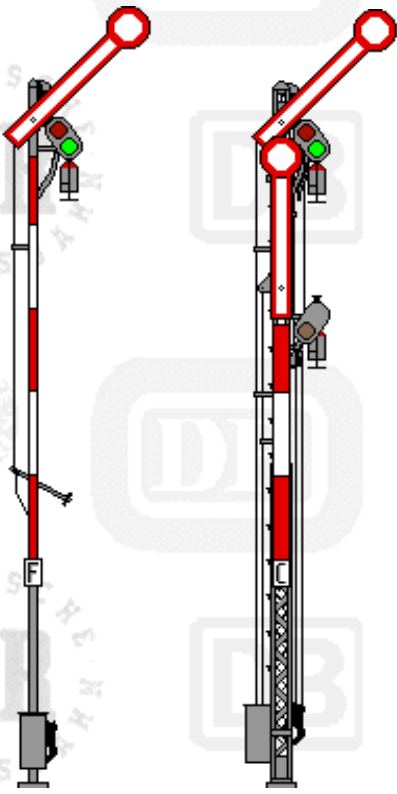
Das Signal (Haupt- / Sperrsignal) entspricht den Signalen »Hp 0« und »Sh 0«.

Bei Aufhebung des Fahrverbots für Rangierabteilungen erscheinen die Signalbilder »Hp 0« und »Sh 1«. Es gelten die Ausführungsbestimmungen für diese Signale.

Lichtsignal

Zwei rote Lichter waagrecht nebeneinander.



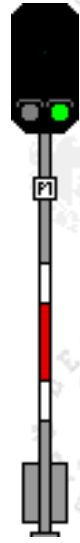


Signal Hp 1 - Fahrt

Das Signal erlaubt die Anwendung der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit, sofern sie nicht durch andere Signale oder besondere Anordnungen eingeschränkt ist.

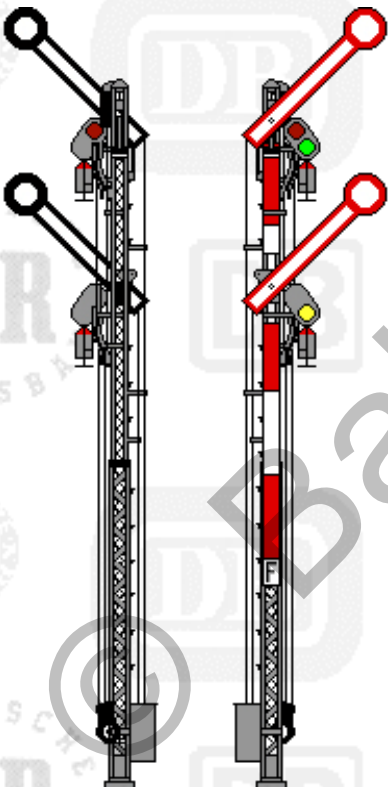
Formsignal

Ein weißer, rotumrandeter Signalfügel, bei zweiflügeligen Signalen der obere, zeigt schräg nach rechts aufwärts.



Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Ein grünes Licht.

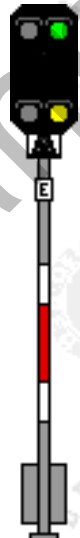


Signal Hp 2 - Langsamfahrt

Das Signal schreibt eine Geschwindigkeit auf 40 km/h vor, wenn nicht eine abweichende Geschwindigkeitsgrenze im Fahrplan oder im AzFV bekanntgegeben ist oder durch andere Signale angezeigt wird. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt vom Hauptsignal ab für den anschließenden Weichenbereich.

Formsignal

Ein weißer, rotumrandeter Signalfügel, bei zweiflügeligen Signalen der obere, zeigt schräg nach rechts aufwärts.



Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht.

Vorsignale (Vr)

Vorsignale kündigen an, welches Signalbild das zugehörige Hauptsignal zeigt oder daß ein Signal »Sh 2« zu erwarten ist.

Die Wahrnehmung der Stellung des Vorsignals entbindet den Triebfahrzeugführer nicht von der Beobachtung des Hauptsignals.

Die Vorsignale sind entweder ortsfeste Form- oder Lichtsignale oder Wärtersignale.

Die Vorsignale stehen in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem zugehörigen Signal. Stehen sie in einem kürzeren Abstand, so wird dies besonders angezeigt. Der Bremsweg jeder Strecke ist bei der DB im AzFrJ angegeben.

Die Signale befinden sich rechts neben oder über dem Gleis, zu dem sie gehören.

Vorsignale zu ortsfesten Signalen werden durch Vorsignaltafeln gekennzeichnet.

Die **ortsfesten Formvorsignale** zeigen in der Regel eine um eine waagerechte Achse klappbare gelbe runde Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand, unter der sich zur Ankündigung des Signals »Hp 2« ein beweglicher gelber, schwarzgerahmter, pfeilförmiger Flügel mit weißem Rand befinden kann. Als Nachtzeichen sind zwei nach rechts steigende Lichter sichtbar.

Bei den über dem Gleis angebrachten Formvorsignalen befindet sich der Flügel über der Scheibe.

Wo bei Formvorsignalen das Leuchten der Signallaternen auch von hinten erkennbar sein soll, ist für jede Laterne ein mattweißes Licht sichtbar.

Die Nachtzeichen der Formvorsignale müssen so lange leuchten, wie die der zugehörigen Haupt- oder Schutzsignale.

Die **Lichtvorsignale** zeigen zwei nach rechts steigende Lichter.

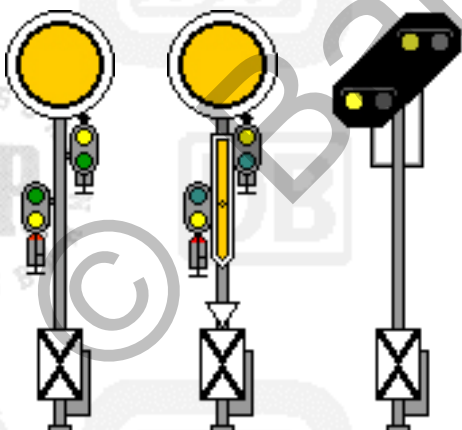
Lichtsignale in Tunneln können rechts vom Gleis durch besondere Signale mit gleichen Lichtern ergänzt sein, die quer zum Gleis leuchten.

Wegen der Vereinigung eines Lichtvorsignals mit einem Lichthauptsignal an einem Signalträger s. ESO (13).

Lichtvorsignale am Standort von Lichthauptsignalen sind dunkel, wenn sie für die eingestellte Fahrstraße nicht gelten oder das Hauptsignal »Hp 0« oder »Hp 00« zeigt.

Die **Wärtervorsignale** zeigen die senkrechte, runde Scheibe wie bei ortsfesten Formvorsignalen, jedoch unbeweglich und ohne Flügel, bei Nacht zwei gelbe nach rechts steigende Lichter.

Das Wärtervorsignal steht in der Regel unmittelbar rechts, bei Platzmangel links vom Gleis. Wo auf mehrgleisiger Strecke ein links stehendes Signal die Fahrt auf dem Nachbargleis beirren würde, ist auf das Signal zu verzichten und der Zug von der Aufstellung eines Haltsignals zu verständigen.



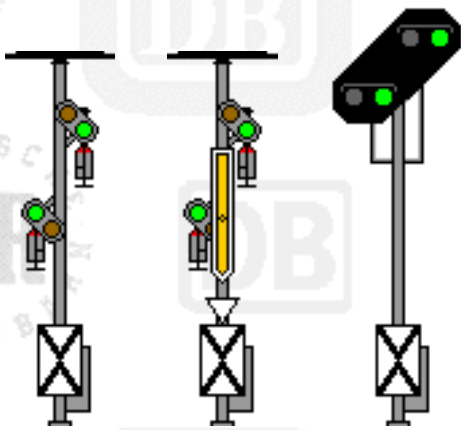
Signal Vr 0 - Zughalt erwarten

Formsignal

Eine runde, orange Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand steht senkrecht. Ist ein Flügel vorhanden (gleiche Farbanordnung wie die Scheibe), zeigt dieser mit der Spitze senkrecht nach unten.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend.



Signal Vr 1 - Fahrt erwarten

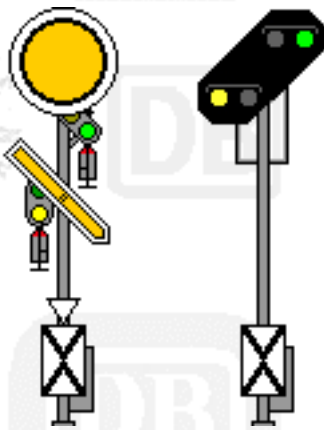
Formsignal

Eine runde, orange Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand liegt waagrecht. Ist ein Flügel vorhanden (gleiche Farbanordnung wie die Scheibe), zeigt dieser mit der Spitze senkrecht nach unten.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend.

Das Vorsignal zum Brückendeckungssignal ist bei aufgehobenem Haltauftrag betrieblich abgeschaltet. Die runde Scheibe liegt dabei waagrecht.



Signal Vr 2 - Langsamfahrt erwarten

Formsignal

Eine runde, orange Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand steht senkrecht, der Flügel (gleiche Farbanordnung wie die Scheibe), zeigt mit der Spitze nach rechts abwärts.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Ein gelbes und nach rechts steigend ein grünes Licht.



Vorsignalwiederholer

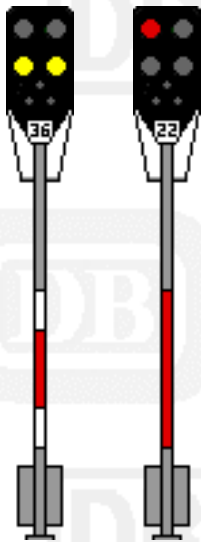
Wo die Sicht zwischen Vorsignal und Hauptsignal behindert ist, kann das Vorsignal als Lichtvorsignal wiederholt sein (Vorsignalwiederholer).

Lichtvorsignale, die in kürzerem Abstand als dem Bremsweg der Strecke vor dem zugehörigen Signal stehen, sind durch ein weißes Zusatzlicht über dem linken Signallicht etwa in Höhe des rechten Signallichtes kenntlich. Das gleiche Bild zeigt auch der Vorsignalwiederholer, der jedoch nicht mit Vorsignaltafel und Vorsignalbaken ausgerüstet ist.

Haupt- und Vorsignalverbindungen (Sv)

Haupt- und Vorsignalverbindungen sind nur bei Stadtschnellbahnen auf eigenem Bahnkörper (S-Bahnen) vorhanden. Eine Haupt- und Vorsignalverbindung ist ein Lichtsignal besonderer Art, das Haupt- und Vorsignal auf einem Signalschirm nebeneinander vereinigt. Die linken Lichter entsprechen den Hauptsignalbildern »Hp 0«, »Hp 1« oder »Hp 2« und geben an, ob der anschließende Gleisabschnitt von einem Zug befahren werden darf. Die rechten Lichter entsprechen den Vorsignalbildern »Vr 0«, »Vr 1« oder »Vr 2« zu dem am nächsten Sv-Signal leuchtenden Hauptsignalbild.

Die Signale können sich rechts oder links neben oder über dem Gleis befinden.



Signal Sv 0 - Zughalt ! Weiterfahrt auf Sicht

Der Zug hat am Signal zu halten; er darf auf mündlichen Auftrag des Zugführers weiterfahren. Die Vorsichtsmaßnahmen für die Weiterfahrt bestimmt die Bundesbahndirektion.

Bestimmte Signale können an Stelle des Signals »Sv 0« das Hauptsignal »Hp 0« zeigen.

Lichtsignal

Zwei gelbe Lichter waagrecht nebeneinander.



Signal Sv 1 - Fahrt ! Fahrt erwarten

Lichtsignal

Zwei grüne Lichter waagrecht nebeneinander.



Signal Sv 2 - Fahrt ! Halt erwarten

Lichtsignal

Ein grünes Licht, rechts daneben in gleicher Höhe ein gelbes Licht.



Signal Sv 3 - Fahrt ! Langsamfahrt erwarten

Lichtsignal

Links ein grünes Licht, rechts daneben in gleicher Höhe ein grünes und darunter ein gelbes Licht.



Signal Sv 4 - Langsamfahrt ! Fahrt erwarten

Lichtsignal

Links ein grünes Licht und senkrecht darunter ein gelbes Licht; rechts in Höhe des oberen linken Lichtes ein grünes Licht.



Signal Sv 5 - Langsamfahrt ! Langsamfahrt erwarten

Lichtsignal

Links ein grünes Licht und senkrecht darunter ein gelbes Licht; rechts daneben in gleicher Höhe die gleichen Lichter.

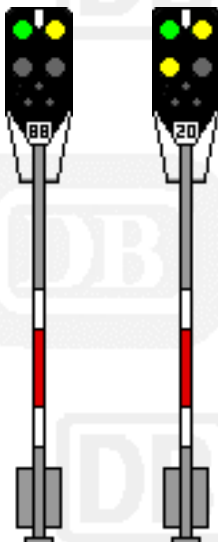




Signal Sv 6 - Langsamfahrt ! Halt erwarten

Lichtsignal

Links ein grünes Licht und senkrecht darunter ein gelbes Licht; rechts Höhe des oberen linken Lichtes ein gelbes Licht.



Zusatzpfeil (Bremspfeil)

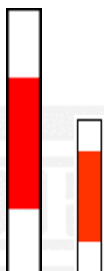
Sv-Signale, die in einem um mehr als 5% verkürzten Abstand als dem erforderlichen Bremsweg vor dem folgenden Signal stehen, sind im oberen Teil des Signalschirmes durch einen weißleuchtenden nach unten zeigenden Pfeil über den Signalbildern kenntlich.



Mastschilder und Sonderzeichen

Lichtsignale, an deren Standort bei erloschenem Signalbild zu halten ist, sind durch Mastschilder kenntlich. Die Mastschilder können rückstrahlend sein, die Größe und Proportionen der Schilder können sich erheblich unterscheiden.

Sonderzeichen sind Signale, die keine eigene Bezeichnung haben und nicht im Signalbuch stehen. Hier sind alle übrigen Zeichen, Tafeln und Signale zusammengefaßt, die fahrdienstlich von Bedeutung sind, im offiziellen Regelwerk der Deutschen Bundesbahn nicht als »Signalbegriff« geführt werden.



Mastschilder

sind weiß-rot-weiß, wenn bei gestörtem Signal Züge nur auf **schriftlichen Befehl** des Fahrdienstleiters oder auf Ersatzsignal, Rangierabteilungen nur auf mündlichen Auftrag des für das Signal zuständigen Wärters weiterfahren dürfen.





sind weiß-gelb-weiß-gelb-weiß, wenn Züge auf Weisung des Zugführers auf Sicht weiterfahren dürfen, obwohl das Signal gestört ist oder Rotlicht zeigt und eine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter nicht möglich ist.



sind im Bereich der S-Bahn Hamburg weiß-schwarz-weiß-schwarz-weiß, wenn Züge nach dem Anhalten mit mündlichen Auftrag des Zugführers - ohne Verständigung des Fahrdienstleiters - auf Sicht weiterfahren dürfen, obwohl das Signal gestört ist oder Rotlicht zeigt.



sind schwarz-weiß schräg gestreift und sind an Blinklicht-Überwachungssignalen angebracht.



M-Tafel

Wo am Signal »Hp 0« auf mündlichen Auftrag des Fahrdienstleiters oder Aufsichtsbeamten vorbeigefahren werden darf, ist dies am Signalmast durch eine weiße, rotumrandete Tafel mit rotem »M« kenntlich.



Zuordnungstafel

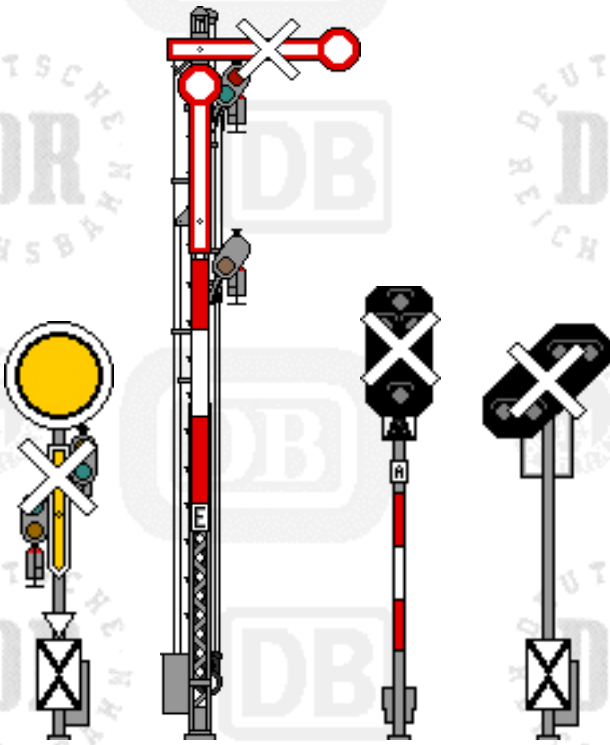
Ein schwarzes, liegendes Rechteck mit weißem Dreieck. Das durch die Zuordnungstafel gekennzeichnete Signal gilt für das Gleis, auf das die Spitze des Dreiecks weist. Das weiße Dreieck ist rückstrahlend ausgeführt.



Ungültigkeitskreuz

Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet oder es ist verdeckt. Ungültige Signale sind nicht beleuchtet.

Bei mehreren Signalschirmen an einem Signalträger bleiben die Signale nicht ausgekreuzter oder nicht verdeckter Signalschirme gültig.



Hektometertafeln

Hektometertafeln sind weiße, schwarzumrandete Rechtecktafeln mit zwei übereinanderstehenden, schwarzen Kennziffern oder Kilometersteine mit zwei übereinanderstehenden, eingemeißelten Kennziffern.



Sie stehen alle 200 Meter in beiden Fahrrichtungen am Bahndamm in Fahrtrichtung rechts und zeigen dem Tf, wo er sich gerade mit seinem Fahrzeug auf der Strecke befindet. Die obere Zahl gibt die Vorkommastellen an; die Ziffer darunter gibt die erste Nachkommastelle der Kilometrierung an. Auf Strecken mit Gleiswechselbetrieb, also planmäßigem Linksverkehr, sind die Tafeln links und rechts am Gleis aufgestellt, jeweils in beide Richtungen. Auch in Weichenfeldern stehen die Tafeln schon mal links. Auf Nebenstrecken werden die Tafeln nur alle 500 Meter aufgestellt.



Fernsprecher

Eine weiße, schwarzumrandete, rechteckige Tafel mit einem schwarzem »F«.

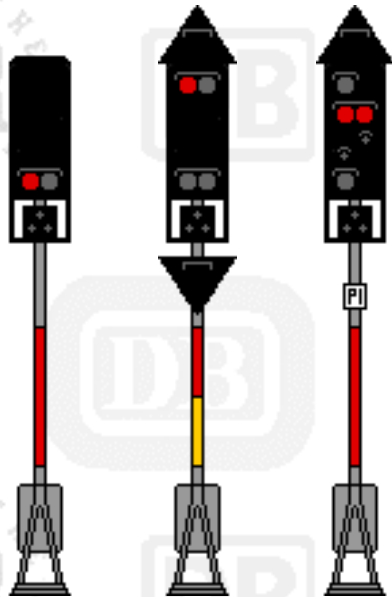
Sie ist meist in unmittelbarer Nähe vor einem Hauptsignal aufgestellt bzw. angebracht.

Mit Erlass des Bundesverkehrsministers am 14.02.1977 wurden die Signalkombinationen (Sk-Signale) auf der Strecke Augsburg - Donauwörth zugelassen. Diese Sk-Signale zeigen neben den Signalen »Hp 0« bzw. »Hp 00« nur die aus einem Licht bestehenden Signalbilder und sind bis zum heutigen Tage noch im Betrieb.

Dabei kann mit einem Signalbild eine Haupt- und Vorsignalinformation für mehrere Schreckenabschnitte gegeben werden (Mehrabschnittsignalisierung).

Sk-Signale werden als Einfahr-, Ausfahr-, Zwischen-, Block- und Vorsignale verwendet.

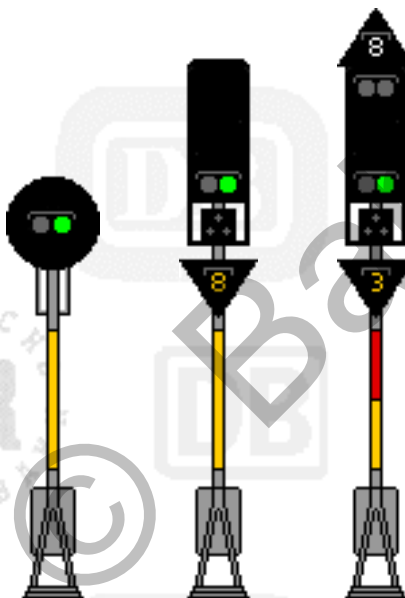
Hauptsignale werden durch ein rotes, Vorsignale durch ein gelbes Mastschild, kombinierte Haupt- / Vorsignale werden durch ein rotes und darunter ein gelbes rückstrahlendes Mastschild gekennzeichnet.



Signal Hp 0 bzw. Hp 00
Zughalt

Lichtsignal
Ein rotes Licht bedeutet am

Hauptsignal
Zughalt bzw. Zughalt mit Rangierverbot

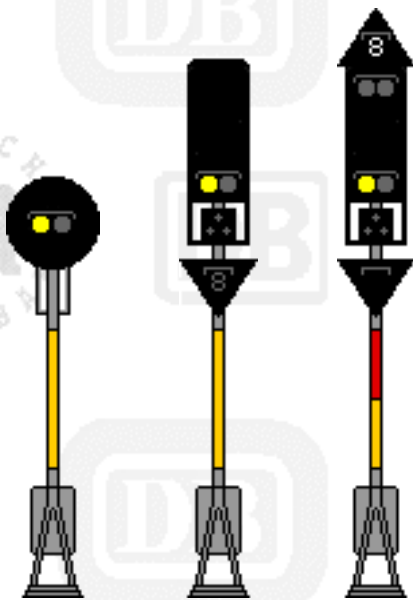


Signal Sk 1
Fahrt bzw. Fahrt erwarten

Lichtsignal
Ein grünes Licht bedeutet am

Hauptsignal
Fahrt

Vorsignal
Fahrt erwarten



**Signal Sk 2
Zughalt erwarten**

Lichtsignal
Ein gelbes Licht bedeutet am

Hauptsignal
Fahrt - Zughalt erwarten

Vorsignal
Zughalt erwarten

Sk-Hauptsignale und Sk-Haupt-/Vorsignale haben hohe rechteckige Signalschirme. Vorsignale und Vorsignalwiederholer haben am Gleis Augsburg - Donauwörth ebenfalls rechteckige Signalschirme, während am Gleis Dönauwörth - Augsburg Vorsignale mit rundem Signalschirm zur Anwendung gekommen sind.

Zusatzsignale (Zs)

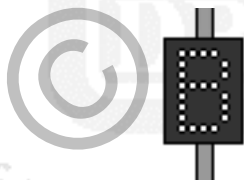
Zusatzsignale ersetzen einen schriftlichen Befehl zur Vorbeifahrt an Hauptsignalen oder ergänzen die durch Signale erteilten Fahraufträge. Ortsfeste Zusatzsignale erscheinen in der Regel am Signalmast von Hauptsignalen. Sie können durch Voranzeiger angekündigt werden.



Signal Zs 1 - Ersatzsignal

Am Signal Hp 0, Hp 00 oder am gestörten Hauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren.

Drei weiße Lichter in Form eines »A«.



Signal Zs 2 - Richtungsanzeiger

Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung.

Lichtsignal
Eine weißleuchtender Buchstabe.

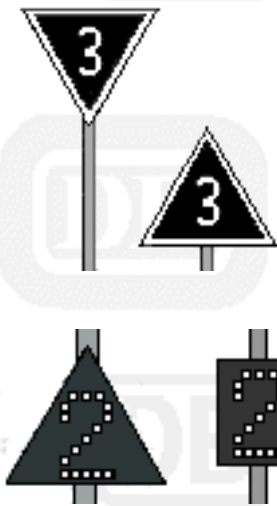
Der Richtungsanzeiger gibt in der Regel durch den Anfangsbuchstaben des nächsten größeren Knotenbahnhofes an, für welche Fahrrichtung das Hauptsignal auf Fahrt steht.



Signal Zs 2v - Richtungsvoranzeiger

Richtungsanzeiger (Zs 2) erwarten.

Lichtsignal
Eine gelbleuchtender Buchstabe.



Signal Zs 3 - Geschwindigkeitsanzeiger

Die durch die Kennziffer bzw. Kennzahl angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab im anschließenden Weichenbereich nicht überschritten werden.

Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der zehnfache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

Formsignal

Eine weiße Kennziffer bzw. Kennzahl auf dreieckiger schwarzer Tafel mit weißem Rand.

Die Tafel steht in der Regel auf der Spitze; bei beschränktem Raum kann die Spitze nach oben zeigen.

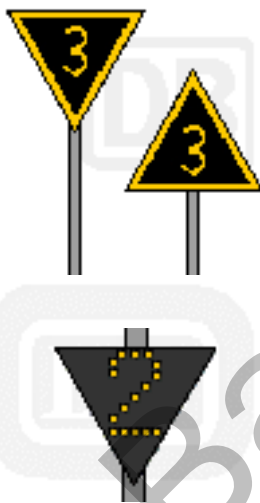
Lichtsignal

Eine weißleuchtende Kennziffer.

Die Kennziffer 3 kann anzeigen, daß in Stumpfgleise eingefahren wird oder daß ein ausreichender Durchrutschweg fehlt. Die Kennziffern 1 und 2 können anzeigen, daß besonders früh zu halten oder in ein besetztes Gleis einzufahren ist.

Das Signal erscheint nur, wenn der Fahrweg eine Geschwindigkeitsbeschränkung erfordert.

Das Formsignal ist bei Dunkelheit beleuchtet, es sei denn, daß für alle Fahrstraßen die gleiche Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.



Signal Zs 3v - Geschwindigkeitsvoranzeiger

Geschwindigkeitsanzeiger (Zs 3) erwarten.

Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der zehnfache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

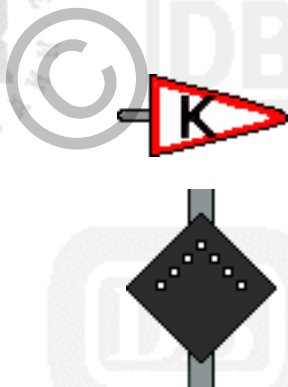
Formsignal

Eine gelbe Kennziffer auf dreieckiger, schwarzer Tafel mit gelbem Rand.

Die Tafel steht in der Regel auf der Spitze; bei beschränktem Raum kann die Spitze nach oben zeigen.

Lichtsignal

Eine gelbleuchtende Kennziffer.



Signal Zs 4 - Beschleunigungsanzeiger

Fahrzeit kürzen.

Formsignal

Eine weiße, rotgeränderte dreieckige Scheibe mit einem schwarzen »K«.

Lichtsignal

Ein weißleuchtender Winkel mit der Spitze nach oben.

Allgemeines

Durch das Signal wird einem Zuge der Auftrag erteilt, bis zur nächsten Zugfolgestelle die Geschwindigkeitsgrenzen des Fahrplans auszunutzen, um andere Züge nicht aufzuhalten. Das Signal wird auf den von der Bundesbahndirektion bestimmten Stre(herz nach dem Ermessen des Fahrdienstleiters oder im Auftrag der Zugüberwachung gegeben.

Formsignal

Das Signal wird vom Fahrdienstleiter oder in dessen Auftrag vom Aufsichtsbeamten oder Stellwerkszeärter gegeben.

Die Signalscheibe wird dem Zuge - möglichst auf der Seite des Triebfahrzeugführers - so lange entgegengehalten, bis der Triebfahrzeugführer die Wahrnehmung durch das Achtungssignal »Zp 1« bestätigt.

Beim Begegnen zweier Züge darf das Signal nur gegeben werden, wenn ein Irrtum ausgeschlossen ist. Die Signalscheibe ist bei Dunkelheit, wenn nötig, anzuleuchten.



Signal Zs 5 - Verzögerungsanzeiger Langsamer fahren.

Der Zug wird beauftragt, vom Erkennen des Signals bis zur nächsten Zugfolgestelle, seine Fahrgeschwindigkeit um 1/3 zu ermäßigen.

Formsignal

Eine weiße, rotgeränderte rechteckige Scheibe in schräger Lage nach unten mit einem schwarzen »L«.

Lichtsignal

Ein weißleuchtender Winkel mit der Spitze nach unten.



Signal Zs 6 - Gleiswechselanzeiger

Der Fahrweg führt in das benachbarte durchgehende Hauptgleis.

Das Signal kann vorhanden sein, wo bei Gleiswechselbetrieb ein Zug signalmäßig auf das benachbarte Hauptgleis führt. Die Richtung des weißen Streifens von unten nach oben gibt die Fahrtrichtung in das andere Gleis an.

Formsignal

Eine rechteckige, schwarze Scheibe mit schwarzem Rand und einem weißen von rechts nach links steigenden Streifen, dessen Enden senkrecht abgewinkelt sind. Das Formsignal ist rückstrahlend.

Lichtsignal

Ein weißleuchtender, schräger oder waagerechter Lichtstreifen, dessen Enden senkrecht nach oben und unten abgebogen sind.



Signal Zs 7 - Vorsichtsignal (ab 06.03.1972)

Am Signal »Hp 0« oder gestörten Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren. Weiterfahrt auf Sicht.

Lichtsignal

Drei gelbe Lichter in Form eines »V« am Signalmast von Hauptsignalen.



Der Auftrag, auf Sicht weiterzufahren, gilt bis zum nächsten Hauptsignal. Das Signal gilt bereits, wenn es aufleuchtet, während der Zug sich dem Signal nähert. Es gilt weiter, auch wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

Signal Zs 8 - Falschfahrt-Auftragsignal (ab 06.03.1972, geändert am 07.07.01986)

Fahrt auf falschem Gleis.



Das Signal zeigt an, dass am Signal »Hp 0« oder am gestörten Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeigefahren werden kann.

Lichtsignal

Drei blinkende weiße Lichter in Form eines »A«.

Das Signal »Zs 8« gibt den Auftrag, auf zweigleisiger Strecke das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung zu befahren. Der Auftrag gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor ein Abzweig- oder Überleitstelle, gilt der Auftrag nur bis dahin. Das Signal gilt bereits, wenn es blinkt, während sich der Zug dem Signal nähert. Erlischt das Signal, bevor die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist, so ist auf Sicht weiterzufahren. Das Fahren auf Sicht endet am Lichthauptsignal oder Lichtsperrsignal des Gleises entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung in Höhe des Blocksignals der nächsten Abzweig- oder Überleitstelle oder des Einfahrsignals des nächsten Bahnhofs.

Signal Zs 10 - Endesignal (seit 31.05.1992)

Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung.

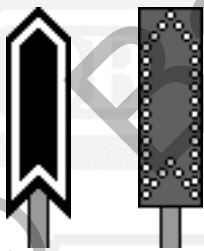
Das Signal gilt nur für Zugfahrten auf Hauptsignal und zeigt an, dass eine mit Signal »Hp 2« oder mit Signal »Zs 3« vorgeschriebene Geschwindigkeitsbeschränkung bereits vor dem Ende des anschließenden Weichenbereichs aufgehoben ist, wenn der Zug am Signal vorbeigefahren ist. Das Signal steht in der Regel unmittelbar rechts neben dem Gleis. Innerhalb eines anschließenden Weichenbereichs können mehrere Signals »Zs 10« für verschiedene Fahrwege aufgestellt sein.

Formsignal

Ein weißer Pfeil mit der Spitze nach oben zeigend, auf pfeilförmiger, schwarzer Tafel. Das Signal ist rückstrahlend.

Lichtsignal

Ein weißleuchtender Pfeil mit der Spitze nach oben.



Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Ts)

Die Signale gelten für Schiebelokomotiven, die von der freien Strecke aus zurückkehren und für Sperrfahrten, die zum Ausgangsbahnhof zurückkehren. Die Signale sind beleuchtet, wenn es der Betrieb erfordert.



Signal Ts 1 - Nachschieben einstellen

Formsignal

Um 90° nach rechts umgelegtes, weißes »T« auf schwarzer Rechteckscheibe. Das Signal steht rechts vom Gleis.



Rückseite

Signal Ts 2 - Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten

Das Signal steht vor der Einfahrt in den Bahnhof links vom Gleis.

Formsignal

Quadratische, auf der Spitze stehende weiße Scheibe mit schwarzem Rand.

Rückseite

Nach hinten zeigt das Signal am Tage zwei weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Lichter waagrecht nebeneinander.



Rückseite

Signal Ts 3 - Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten

Das Signal steht vor der Einfahrt in den Bahnhof links vom Gleis.

Formsignal

Aus Signal »Ts 2« ein schwarzer nach rechts steigender Streifen.

Rückseite

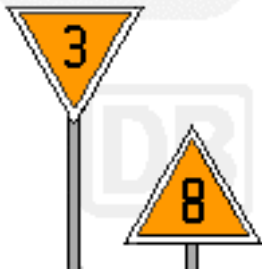
Nach hinten zeigt das Signal am Tage eine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Licht.

Langsamfahrsignale (Lf)

Die Langsamfahrsignale dienen zur Kennzeichnung von Langsamfahrstellen.

Vorübergehende Langsamfahrstellen sind bei der DB in der Regel durch Anfangs- und Endscheibe (Signale »Lf 2« und »Lf 3«) gekennzeichnet.

Die Langsamfahrsignale »Lf 1«, »Lf 2« und »Lf 3« sind nicht ortsfest und dürfen nur auf besonderen Auftrag der Bahnmeisterei aufgestellt werden. Bei den NE kann der Oberste Betriebsleiter auch andere Stellen hierfür bestimmen.



Signal Lf 1 - Langsamfahrtscheibe

Es folgt eine vorübergehende Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.

Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der zehnfache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

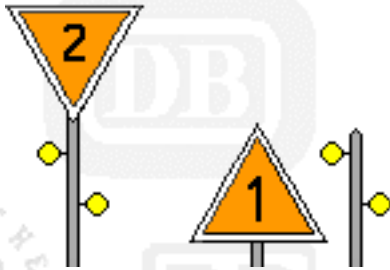
Tageszeichen

Eine auf der Spitze stehende, dreieckige, gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.

Bei beschränkten Platzverhältnissen kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

Nachtzeichen

Unter dem beleuchteten Tageszeichen zwei schräg nach links steigende gelbe Lichter. Bei beschränktem Raum befinden sich die Lichter vor dem Tageszeichen. Auf NE, die mit höchstens 50 km/h befahren werden, kann auch das Tageszeichen verwendet werden. Die oberste Landesverkehrsbehörde kann die Anwendung des Tageszeichens auch bei Geschwindigkeiten über 50 km/h genehmigen.



Die Langsamfahrtscheibe kündigt an, daß auf dem in der Regel durch Anfang- und Endscheibe (»Lf 2« und »Lf 3«) gekennzeichneten Gleisabschnitt höchstens die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeit angewandt werden darf, bis das letzte Fahrzeug des Zuges den Abschnitt verlassen hat.

Als Kennziffern werden nur die Ziffern 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 und 9 verwendet. Die Langsamfahrtscheibe steht in der Regel unmittelbar rechts vom Gleis. Für Fahrten auf falschem Gleis und bei zeitweise einglisigem Betrieb kann sie auch links stehen. Wenn ein links stehendes Signal auf mehrgleisigen Strecken die Fahrt auf dem Nachbargleis beirren kann, wird auf das Signal verzichtet und der Zug durch Vorsichtsbefehl benachrichtigt. Bei beschränktem Raum sind die gelben Lichter des Nachtzeichens etwa 15 m vor der Scheibe aufgestellt.

Die Langsamfahrtscheibe steht in der Regel im Abstand des Bremswegs der Strecke vor dem langsam zu befahrenden Gleisabschnitt. Wenn bei einer Abzweigstelle die Langsamfahrtscheibe für eine erst auf der abzweigenden Strecke beginnende Langsamfahrstelle auf der Gemeinschaftsstrecke aufgestellt ist, sind die aus der Gemeinschaftsstrecke in die andere abzweigende Strecke einfahrenden Züge durch schriftlichen Befehl oder die »La« zu verständigen, dass das Signal »Lf 1« nicht gilt.

Schließt sich unmittelbar an eine Langsamfahrstelle eine weitere an, die mit **niedrigerer** Geschwindigkeit zu befahren ist, so ist die Langsamfahrtscheibe für diese zweite Langsamfahrstelle hinter der Anfangscheibe der ersten Langsamfahrstelle aufgestellt. Wenn nötig, muss die erste Langsamfahrstelle bis zur Länge des Bremswegs der Strecke gegen die Fahrrichtung verlängert werden. Wird die zweite Langsamfahrstelle mit **höherer** Geschwindigkeit befahren, so ist die Langsamfahrtscheibe hierfür erst unmittelbar vor der zugehörigen Anfangscheibe aufgestellt.

Bei der DB kann die Bundesbahndirektion in zwingenden Fällen zulassen, daß die Langsamfahrtscheibe auch in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt wird, wenn der verkürzte Abstand dem tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht. Der Abstand ist dann in der »La« oder in einer betrieblichen Anweisung bekanntgegeben.

Wenn Züge hinter der Langsamfahrtscheibe beginnen oder ihre Fahrt fortsetzen, ist eine zweite Langsamfahrtscheibe - bei Dunkelheit ohne die gelben Lichter - aufzustellen. Der Standort der Wiederholungsscheiben ist dem Zugpersonal bekanntzugeben.



Signal Lf 2 - Anfangscheibe

Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle.

Tageszeichen

Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende, gelbe Scheibe mit weißem Rand und einem schwarzem »A«.

Die Rückseite der Anfangscheibe zeigt das Signalbild der Endscheibe »Lf 3«.

Die Anfangs Scheibe steht unmittelbar rechts neben dem Gleis am Anfang des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts. Auf eingleisigen Strecken und für Fahrten auf falschem Gleis kann die Scheibe bei Platzmangel auch links stehen. Wird auf mehrgleisigen Strecken durch die links stehende Scheibe die Fahrt auf dem Nachbargleis beirrt, so ist die Rückseite dieser Scheibe verdeckt.

Die Anfangs Scheibe ist bei Dunkelheit beleuchtet. Bei den NE bestimmt der Oberste Betriebsleiter, ob die Anfangs Scheibe aufzustellen ist. Er bestimmt auch, ob sie zu beleuchten ist.



Signal Lf 3 - Endscheibe

Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle.

Tageszeichen

Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende, weiße Scheibe mit schwarzem »E«.

Die Rückseite der Endscheibe zeigt das Signalbild der Anfangs Scheibe »Lf 2«.

Die Endscheibe steht auf zweigleisiger Strecke unmittelbar rechts, auf eingleisiger Strecke und für Fahrten auf falschem Gleis unmittelbar links neben dem Gleis am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts.

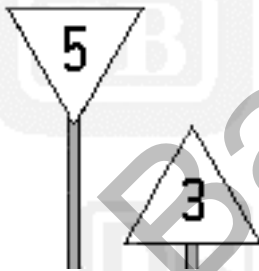
Die Endscheibe ist nicht aufgestellt, wenn eine zweite Langsamfahrstelle unmittelbar anschliesst.

Die Endscheibe ist bei Dunkelheit nur auf zweigleisiger Strecke und nur dann beleuchtet, wenn die Langsamfahrtscheibe die Kennziffer 35 oder mehr zeigt.

Bei den NE bestimmt der Oberste Betriebsleiter, ob die Endscheibe aufzustellen ist. Er bestimmt auch, ob sie zu beleuchten ist.

Signal Lf 4 - Geschwindigkeitstafel

Es folgt eine ständige Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.



Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

Tageszeichen

Eine auf der Spitze stehende, dreieckige, weiße Scheibe mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

Die Geschwindigkeitstafel kennzeichnet ständige Langsamfahrstellen und zeigt an, daß in einer Entfernung, die zur Abbremsung auf die angezeigte Geschwindigkeit ausreicht und die auf Hauptbahnen mindestens 300 m, auf Nebenbahnen mindestens 150 m beträgt, ein Gleisabschnitt folgt, auf dem die durch eine Kennziffer angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf, z. B. 15 für 15 km/h, 3 für 30 km/h.

Die Geschwindigkeitstafel ist aufgestellt,

- wo die zulässige Geschwindigkeit mindestens 30 % kleiner ist als vor der Tafel und ein sonstiger geeigneter Anhalt für den Tf fehlt,
- wo an einem Vorsignal angezeigt werden soll, daß vom zugehörigen Hauptsignal ab bei Stellung »Hp 1« für den anschließenden Weichenbereich die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf,
- wo auf Nebenbahnen die Geschwindigkeit vor Bahnübergängen ermäßigt werden muß. Das Signal kann dort auch in Verbindung mit Läute- und Pfeiftafeln (»LP 1« bis »LP 4«) stehen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung muß erreicht sein, sobald die Zugspitze die Anfangstafel »Lf 5«, wo diese fehlt, den Bahnübergang erreicht hat. Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug den Bahnübergang verlassen hat.

Die Geschwindigkeitstafel steht in der Regel unmittelbar rechts vom Gleis. Ausnahmen sind im AzFV bekanntgegeben.

Signal Lf 5 - Anfangtafel

Die auf der Geschwindigkeitstafel »Lf 4« angezeigte Geschwindigkeitsbegrenzung muss durch geführt sein.



Tageszeichen

Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende, weiße Tafel mit einem schwarzem »A«.

Die Anfangtafel steht in der Regel unmittelbar rechts vom Gleis. Ausnahmen sind im AzFV bekanntgegeben.

Die Anfangtafel ist auf Nebenbahnen dort vorhanden, wo es erforderlich ist, vor Bahnübergängen die Stelle besonders zu kennzeichnen, von der ab die auf der Geschwindigkeitstafel »Lf 4« angezeigte Geschwindigkeit gilt.

Schutzsignale (Sh)

Schutzsignale dienen dazu, ein Gleise abzuriegeln, den Auftrag zum Halten zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbotes anzuzeigen. Sie gelten für Zug- und Rangierfahrten. Die Signale »Sh 0« und »Sh 1« sind Form- oder Lichtsignale. Sie werden verwendet als Sperrsignal (Form- oder Lichtsignal), Zugdeckungssignal an Bahnsteigen (nur Lichtsignal »Sh 0«), Brückendeckungssignal (Lichtsignal). Die Formsignale sind bei Dunkelheit, abgesehen von einfachen Verhältnissen, beleuchtet.

Signal Sh 0 - Halt ! - Fahrverbot

Formsignal

Ein waagerechter, schwarzer Streifen in runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund.

Wo die Stellung des Formsignals auch von hinten erkennbar sein soll, zeigt es bei Tage zwei weiße, runde Scheiben auf schwarzem Grund; bei Dunkelheit zwei mattweiße Lichter waagrecht nebeneinander (s. Signal »Ts 2«).

Lichtsignal

Zwei rote Lichter waagrecht nebeneinander.

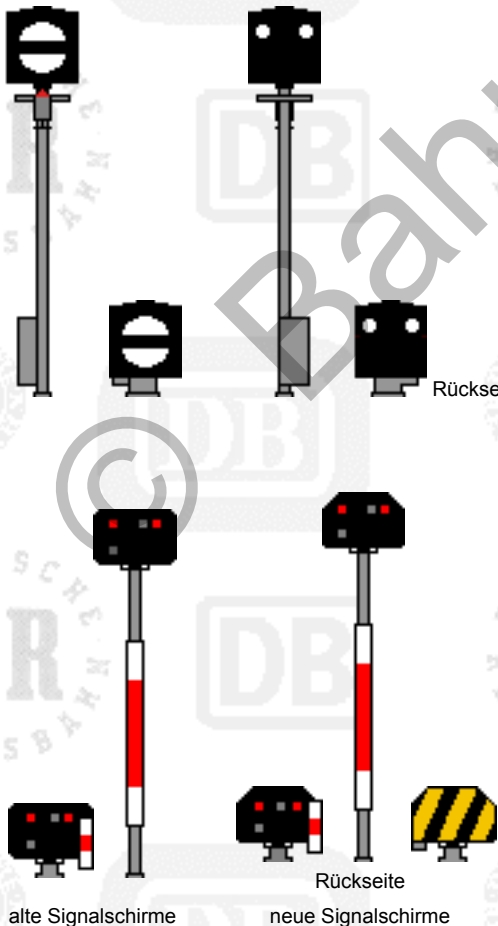
Rückseite Das Formsignal kann mit einem Wartezeichen »Ra 11« verbunden sein.

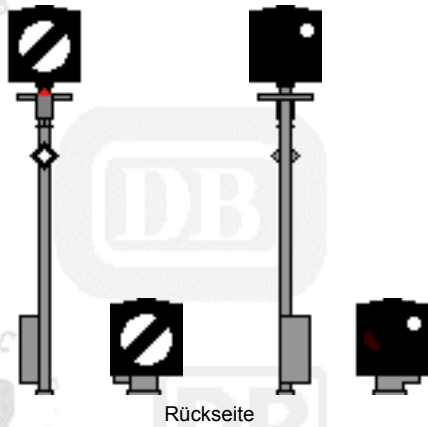
Die Signale stehen unmittelbar rechts vom Gleis, ausgenommen bei Gleisbrückenwaagen und Drehscheiben.

Ein Lichtsignal, das unmittelbar an einem Hauptsignal steht, ist dunkel, wenn das Hauptsignal auf Fahrt steht.

Lichtsignale können abgeschaltet sein, wenn sie betrieblich nicht gebraucht werden.

Bei Gleisbrückenwaagen und Drehscheiben zeigt das Signal an, dass sie nicht befahren werden dürfen.





Signal Sh 1 - Fahrverbot aufgehoben

Formsignal

Ein nach rechts steigender, schwarzer Streifen in runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund.

Wo die Stellung des Formsignals auch von hinten erkennbar sein soll, zeigt es bei Tage eine weiße, runde Scheibe auf schwarzem Grund; bei Dunkelheit ein mattweißes Licht (s. Signal »Ts 3«).

Lichtsignal

Zwei weiße Lichter nach rechts steigend.

Das Formsignal kann mit einem Wartezeichen »Ra 11« verbunden sein.

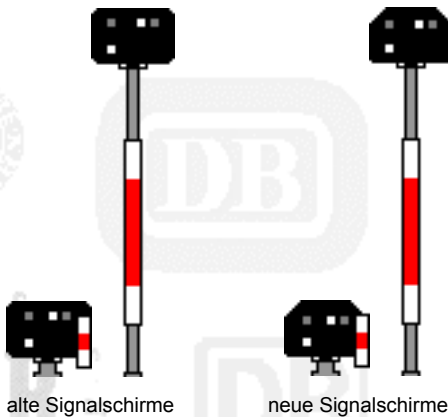
Die Signale stehen unmittelbar rechts vom Gleis, ausgenommen bei Gleisbrückenwaagen und Drehscheiben.

Ein Lichtsignal, das unmittelbar an einem Hauptsignal steht, ist dunkel, wenn das Hauptsignal auf Fahrt steht.

Lichtsignale können abgeschaltet sein, wenn sie betrieblich nicht gebraucht werden.

Das Signal »Sh 1« zeigt an, dass ein durch Signal »Hp 00« oder »Sh 0« ausgesprochenes Fahrverbot aufgehoben ist. Das Lichtsignal am Wartezeichen bedeutet: "Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt".

Für unbegleitete Rangierabteilungen gilt das Lichtsignal allgemein als Fahrauftrag des Wärters als Rangierleiter. Das Formsignal gilt nur dann als Fahrauftrag des Wärters, wenn es im Bahnhofsbuch und in der Lokomotivfahrordnung vorgeschrieben ist - dies ist am Signalmast durch ein auf der Spitze stehendes, quadratisches, weißes Rückstrahlschild mit schwarzem Rand unterhalb des Signals erkennbar.



Wenn mehrere Rangierabteilungen vor dem Signal halten oder sich ihm nähern, ist das Fahrverbot nur für die erste aufgehoben. Erlischt das Lichtsignal, bevor die Spitze der Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, so ist das erneute Aufleuchten des Signals abzuwarten.

Ist das Formsignal mit einem Wartezeichen »Ra 11« verbunden, so ist stets ein besonderer Auftrag des Wärters zur Vorbeifahrt abzuwarten (siehe auch Signal »Ra 11«).

Signal Sh 2 - Schutzhalt

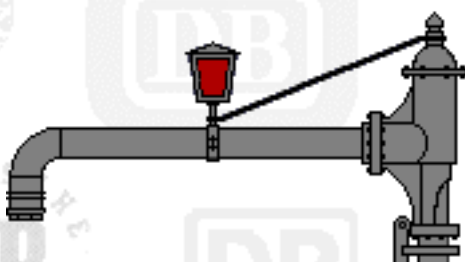
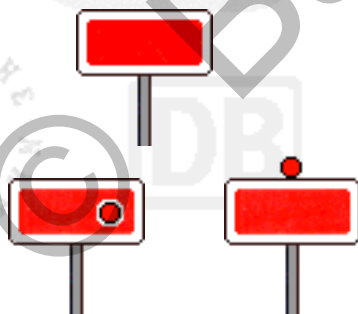
Das Signal wird verwendet als Wärterhaltscheibe, Brückendeckungssignal, Abschlußsignal eines Einfahrstufgleises, Wasserkransignal (Nachtzeichen)

Tageszeichen

Eine rechteckige, meist rückstrahlende, rote Scheibe mit weißem Rand.

Nachtzeichen

Ein rotes Licht am Tageszeichen oder am Ausleger des Wasserkrans.





Die **Wärterhaltscheibe** ist nicht ortsfest. Sie wird unmittelbar rechts vom Gleis aufgestellt. Ist dies nicht möglich, ist sie im Gleis aufzustellen.

Die Wärterhaltscheibe wird verwendet

- a) zur Kennzeichnung einer Gleisstelle, die vorübergehend nicht befahren werden darf,
- b) zur Kennzeichnung einer Stelle, an der Züge ausnahmsweise anhalten sollen.

Auf freier Strecke wird die Wärterhaltscheibe in mindestens 50 m Sicherheitsabstand vor der zu schützenden Stelle aufgestellt.

Wenn ein Hauptsignal oder ein Schutzsignal nicht in die Haltstelluzug gebracht werden kann, wird die Wärterhaltscheibe vor dem gestörten Signal in dessen Nähe aufgestellt.

Zur Abriegelung eines Gleises im Tunnel oder in dessen Nähe wird die Wärterhaltscheibe außerhalb des Tunnels aufgestellt. Ausnahmen für lange Tunnel ordnen bei der DB die Bundesbahndirektionen an.

Das **Brückendeckungssignal** befindet sich rechts neben oder über dem Gleis.

Nach Beseitigung des Haltauftrags ist die rote Scheibe waagrecht umgeklappt. Bei Dunkelheit ist das Signal dann betrieblich abgeschaltet.

Das Leuchten des Signallichtes des Brückendeckungssignals ist von hinten als mattweißes Licht erkennbar.

Das **Abschlußsignal eines Einfahrstumpfgleises** befindet sich rechts auf der Pufferbohle. Das rote Licht des Nachtzeichens kann bei ausreichender Außenbeleuchtung oder bei einfachen Verhältnissen fehlen.

Das **Wasserkransignal** befindet sich in der Regel an bzw. über dem Ausleger des Wasserkrans und kennzeichnet dessen Querstellung zum Gleis.

Das Nachtzeichen des Wasserkransignals ist nach beiden Richtungen sichtbar.

Bei Stellung des Auslegers parallel zum Gleis zeigt die Signallaterne nach beiden Seiten weißes Licht.

Wo gemäß § 15 Abs. 4 der BO und ihrer Sonderformen Ausnahmen zugelassen sind, kann das Signal fehlen.

Signal Sh 3 - Kreissignal Sofort halten !

Das Signal wird gegeben, wenn ein Zug oder eine Rangierabteilung sofort zum Halten gebracht werden muss.

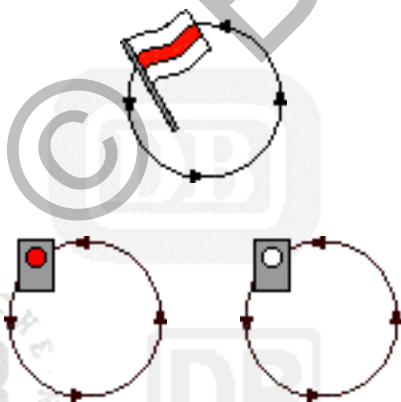
Wenn es zweifelhaft ist, ob der Zug das Signal wahrnehmen wird, sind auch Horn- Pfeifsignal »Sh 5« und Knallsignal »Sh 4« anzuwenden.

Tageszeichen

Eine rot-weiße Signalfahne, irgendein Gegenstand oder der Arm wird im Kreis geschwungen.

Nachtzeichen

Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet oder ein leuchtender Gegenstand wird im Kreis geschwungen.



Signal Sh 4 - Knallsignal (bis 06.07.1986)

Sofort halten !

Das Signal wird angewandt, wenn Zug- und Rangierfahrten bei Gefahr angehalten werden sollen und ihre Verständigung auf andere Weise nicht möglich ist oder nicht genügend sicher erscheint. Bei NE wird das Signal nur dann angewandt, wenn es auf Anordnung des Obersten Betriebsleiters eingeführt ist.

Akustisches Signal

Nacheinander ertönen drei Knalle.

Das Signal wird durch Knallkapseln gegeben, die in der Regel auf dem rechten Schienenstrang in einem Abstand von mindestens je 30 m zu befestigen sind. Auf Bahnübergängen dürfen sie nicht ausgelegt werden. Von öffentlichen Verkehrswegen darf ein Mindestabstand von 20 m nur im äußersten Notfall unterschritten werden.

Als Haltauftrag gilt schon der Knall einer Kapsel.

Die Knallkapseln werden in einer Entfernung von 1000 m auf Hauptbahnen und 700 m, auf Nebenbahnen vor der Stelle ausgelegt, an der zu halten ist.

Mit Knallkapseln werden ausgerüstet - bei NE nur auf Anordnung des Obersten Betriebsleiters:

- a) mit je **6 Stück** die Posten der Strecken- und Schrankenwärter, die bei der Arbeit auf der Strecke befindlichen Rottenführer und die Kleinwagenführer,
- b) mit je **12 Stück** die Triebfahrzeuge, soweit sie nicht ausschließlich für den Dienst innerhalb der Bahnhöfe bestimmt sind,
- c) nach Bedarf mit je **6 Stück** die Sicherungsposten.

Knallkapseln sind sprenggefährlich und dürfen nur in ihrer vorschriftsmäßigen Verpackung und nicht in der Nähe eines Heizkörpers aufbewahrt werden. Sie dürfen nicht mit nach Hause genommen werden und nicht in die Hände Unberufener fallen. Beim Umgang mit Knallkapseln sind die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.

Signal Sh 5 - Horn- und Pfeifsignal

Sofort halten !

• • • • •



Das Signal wird gegeben,

- a) wenn das Kreissignal »Sh 3« nicht gegeben werden kann oder nicht ausreichend erscheint
- b) andere Mitarbeiter zum Anhalten eines Zuges oder einer Rangierfahrt zu veranlassen.

Akustisches Signal

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne.

Signale für den Rangierdienst (Ra)

Signale für den Rangierdienst dienen dazu, Rangierabteilungen den Auftrag zur Ausführung einer Rangierbewegung zu erteilen, sowie Zügen und Rangierabteilungen bestimmte Hinweise zu geben.

Zu den Signalen für den Rangierdienst gehören

- a) die Rangiersignale,
- b) die Abdrücksignale,
- c) die sonstigen Signale für den Rangierdienst.

Die Rangiersignale

Die Rangiersignale werden vom Rangierleiter gegeben.

Die Signale sind gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben. Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden. Von einem Stellwerk aus brauchen die Signale nur sichtbar gegeben zu werden.

Für das Geben der sichtbaren Zeichen wird bei Dunkelheit eine weißleuchtende Laterne verwendet. Zum Geben der sichtbaren Zeichen der Signale »Ra 1«, »Ra 2« und »Ra 5« kann bei Tage auch eine rot-weiße Winkscheibe oder eine Signalfolge verwendet werden.

Wird beim Rangieren der Arm - bei Dunkelheit mit der Laterne - hochgehalten und gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton gegeben, so bedeutet dies Mäßigung der Geschwindigkeit.



Signal Ra 1 - Wegfahren

Das Signal bedeutet, das Tzf soll in Richtung vom Signalgeber wegfahren.

Akustisches Signal

Mit Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton und mit dem Arm...

Tageszeichen

Senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten.

Nachtzeichen

Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten.

Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.



Signal Ra 2 - Herkommen

Das Signal bedeutet, das Tzf soll in Richtung auf den Signalgeber zu fahren.

Akustisches Signal

Mit Mundpfeife oder dem Horn zwei mäßig lange Töne und mit dem Arm...

Tageszeichen

Langsame waagerechte Bewegung des Arms hin und her.

Nachtzeichen

Langsame waagerechte Bewegung der Laterne hin und her.

Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

Signal Ra 3 - Aufdrücken

Das Signal bedeutet, das Tzf soll Fahrzeuge zum An- oder Abkuppeln usw. aufdrücken.

Akustisches Signal

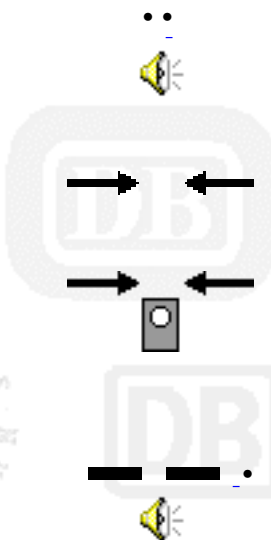
Mit Mundpfeife oder dem Horn zwei kurze Töne schnell nacheinander und mit den Armen...

Tageszeichen

Beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern.

Nachtzeichen

Wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne.



Signal Ra 4 - Abstoßen

Das Signal bedeutet, das Tzf soll Fahrzeuge abstoßen.

Akustisches Signal

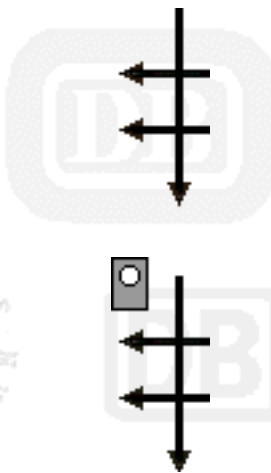
Mit Mundpfeife oder dem Horn zwei lange Töne und ein kurzer Ton und mit dem Arm...

Tageszeichen

Zweimal eine waagerechte Bewegung des Arms vom Körper nach außen und eine schnelle, senkrechte Bewegung nach unten.

Nachtzeichen

Zweimal eine waagerechte Bewegung der Laterne vom Körper nach außen und eine schnelle, senkrechte Bewegung nach unten.



Signal Ra 5 - Rangierhalt

Das Signal bedeutet, das Tzf soll Fahrzeuge abstoßen.

Das Signal gilt bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar aufgenommen wurde.

Akustisches Signal

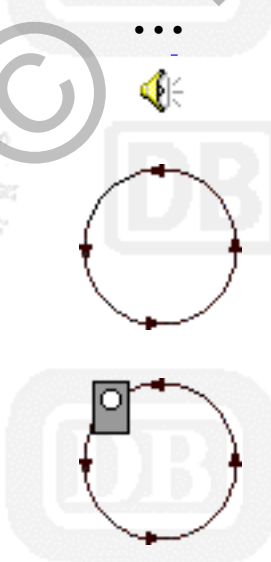
Mit Mundpfeife oder dem Horn drei kurze Töne schnell hintereinander und mit dem Arm...

Tageszeichen

Kreisförmige Bewegung des Arms.

Nachtzeichen

Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.



Die Abdrücksignale

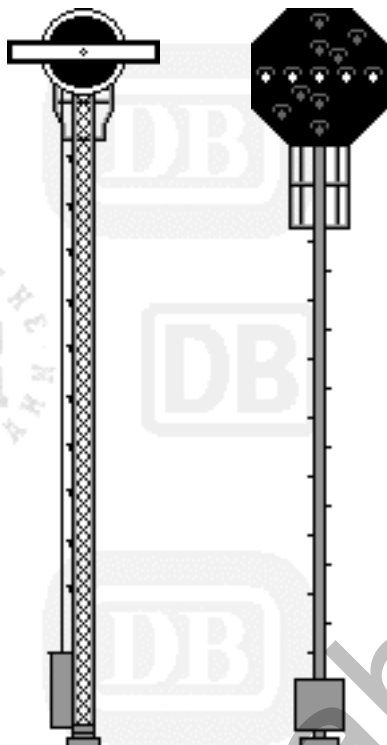
Die Abdrücksignale dienen der Verständigung beim Rangieren am Ablaufberg; sie können Form- oder Lichtsignale sein.

Die Formsignale bestehen aus einem um den Mittelpunkt einer runden Scheibe drehbaren Balken, der bei Dunkelheit beleuchtet wird. Die runden Scheiben der Formsignale sind weiß oder schwarz.

Bei den Lichtsignalen wird das Signalbild durch weiße Lichtstreifen auf einem dunklen Signalschirm dargestellt. Die Lichtstreifen können auch aus mehreren Lichtern gebildet sein.

Das Abdrücksignal steht in der Regel am Scheitel des Ablaufberges neben den Berggleisen. Sind mehrere Abdrücksignale nebeneinander angeordnet, so gilt jedes für bestimmte zu bezeichnende Berggleise.

Die Signale können in den Berggleisen mit den gleichen Signalbildern wiederholt sein.



Signal Ra 6 - Halt ! Abdrücken verboten

Formsignal

Ein waagerechter, weißer Balken mit schwarzem Rand.

Lichtsignal

Ein waagerechter, weißer Lichtstreifen.

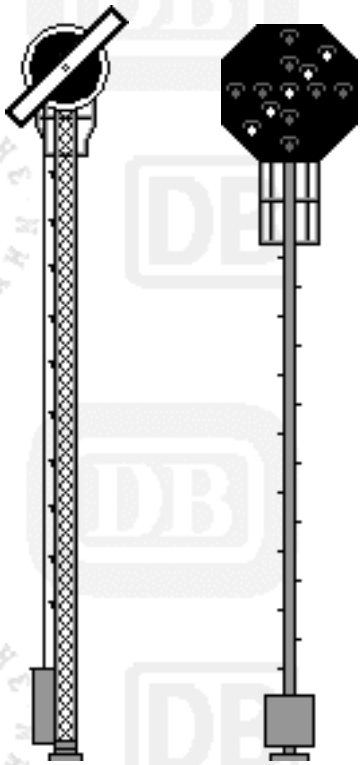
Signal Ra 7 - Langsam abdrücken

Formsignal

Ein weißer Balken mit schwarzem Rand schräg nach rechts aufwärts.

Lichtsignal

Ein weißer Lichtstreifen schräg nach rechts aufwärts.



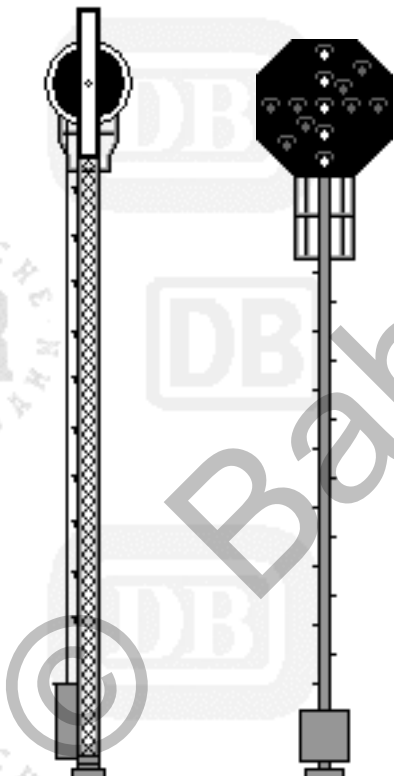
Signal Ra 8 - Mäßig schnell abdrücken

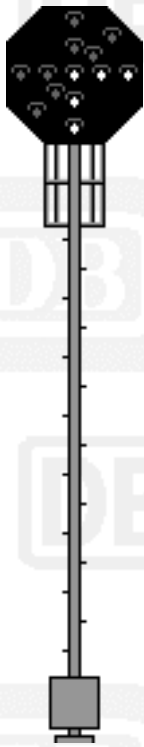
Formsignal

Ein senkrechter, weißer Balken mit schwarzem Rand.

Lichtsignal

Ein senkrechter, weißer Lichtstreifen.





Signal Ra 9 - Zurückziehen

Das Signal bedeutet, die Rangierabteilung soll entgegen der Ablaufrichtung vom Ablaufbergweg fahren.

Lichtsignal

Ein senkrechter, weißer Lichtstreifen, vom oberen Ende nach rechts abweigend ein waagerechter Lichtstreifen.

Sonstige Signale für den Rangierdienst



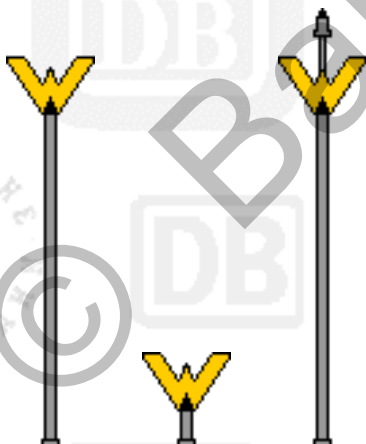
Signal Ra 10 - Rangierhalttafel

Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden.

Formsignal

Eine oben halbkreisförmig abgerundete, weiße Tafel mit schwarzer Aufschrift "Halt für Rangierfahrten".

Das Signal steht in der Regel links vom Gleis.



Signal Ra 11 - Wartezeichen

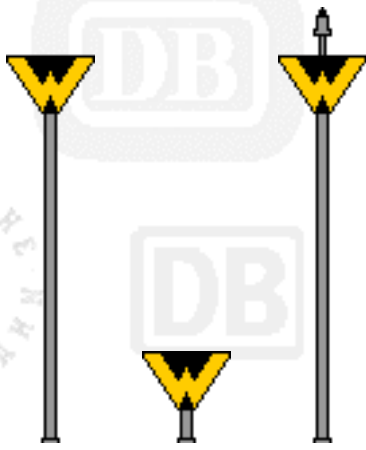
Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten.

Formsignal

Ein gelbes »W« mit schwarzem Rand.

Der Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt wird erteilt

- a) durch das Signal »Ra 1« oder »Ra 2«,
- b) mündlich (durch Zuruf oder Ferbruf),
- c) durch Lichtsignal »Sh 1«



Das Signal befindet sich rechts vom Gleis. Es kann bei Dunkelheit beleuchtet sein. Die Rückseite ist grau.



Signal Ra 12 - Grenzezeichen

Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf.

Formsignal

Ein rot-weißes Zeichen.

Das Signal steht im Winkel zwischen beiden Gleisen, und zwar entweder ein Zeichen in der Mitte zwischen beiden Gleisen oder je ein Zeichen neben der inneren Schiene jedes Gleises.



Signal Ra 13 - Isolierzeichen

Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung.

Formsignal

Auf weißem Grund ein blauer Pfeil.

Das Isolierzeichen gibt an, wie weit ein Gleis freizuhalten ist, damit das Umstellen von Weichen und Signalen nicht verhindert wird.

Das Signal steht rechts oder links vom Gleis. Der blaue Pfeil weist auf das zugehörige Gleis.

Weichensignale (Wn)

Weichensignale zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist.

Die Signale sind entweder rückstrahlend oder, wenn es der Betrieb erfordert, bei Dunkelheit beleuchtet.

Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen

Signal Wn 1 - Gerader Zweig

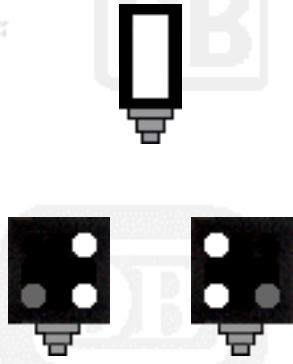
Das Signal bedeutet, dass die Weiche für die Fahrt durch den geraden Zweig, bei Innenbogenweichen durch den schwächer gebogenen Zweig steht.

Formsignal

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen:
Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund.

Lichtsignal

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen:
Zwei senkrecht übereinanderstehende, weiße Lichter.



Signal Wn 2 - Gebogener Zweig

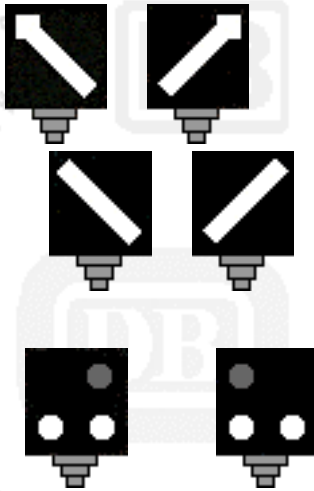
Die Weiche steht für die Fahrt durch gebogenen Zweig - bei Innenbogenweichen durch den stärker gebogenen Zweig.

Formsignal

Von der Weichenspitze aus gesehen:
Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung nach links oder rechts aufwärts.

Lichtsignal

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen:
Zwei waagrecht nebeneinanderstehende, weiße Lichter.

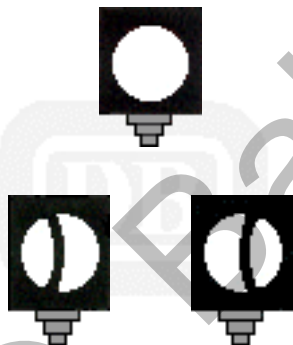


Bei Außenbogenweichen wird in beiden Richtungen das Signal »Wn 2« verwendet, wobei der Pfeil je nach der Richtung des abzweigenden Gleises nach links oder rechts aufwärts steht.

Formsignal

Vom Herzstück aus gesehen (bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen):
Eine runde, weiße Scheibe auf schwarzem Grund.

Vom Herzstück aus gesehen (bei Außenbogenweichen):
Eine nach links oder rechts geöffnete schwarze Sichel auf runder, weißer Scheibe mit schwarzem Grund.



Signale für doppelte Kreuzungsweichen

Die Bezeichnungen links und rechts in der Signalbedeutung geben an, dass die Weiche für die Fahrt in den oder aus den entsprechenden Zweig steht.

Bei doppelten Kreuzungsweichen kennzeichnet die Richtung der Pfeile bzw. Streifen den Fahrweg, und zwar gibt der untere Pfeil oder Streifen die Fahrt in die Weiche, der obere die Fahrt aus der Weiche an.



Signal Wn 3 - Gerade von links nach rechts

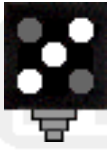


Formsignal

Zwei weiße Pfeile oder Streifen bilden eine von links nach rechts steigende gerade Linie auf schwarzem Grund.

Lichtsignal

Drei nach rechts aufsteigende weiße Lichter.



Signal Wn 4 - Gerade von rechts nach links

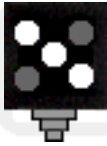


Formsignal

Zwei weiße Pfeile oder Streifen bilden eine von rechts nach links steigende gerade Linie auf schwarzem Grund.

Lichtsignal

Drei nach links aufsteigende weiße Lichter.



Signal Wn 5 - Bogen von links nach links



Formsignal

Zwei weiße Pfeile oder Streifen bilden eine von rechts nach links steigende gerade Linie auf schwarzem Grund.

Lichtsignal

Drei weiße Lichter bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel.



Signal Wn 6 - Bogen von rechts nach rechts



Formsignal

Zwei weiße Pfeile oder Streifen bilden eine von rechts nach links steigende gerade Linie auf schwarzem Grund.

Lichtsignal

Drei weiße Lichter bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel.



Signale für das Zugpersonal (Zp) und (LP)

Zu den Signalen für das Zugpersonal gehören

- die Signale des Triebfahrzeugführers,
- die Bremsprobensignale,
- die Abfahrtsignale,
- die Rufsignale und
- die Läute- und Pfeiftafeln (bis 5. März 1972).

Signale des Triebfahrzeugführers

Die hörbaren Signale werden mit der Pfeife oder der sie ersetzenden Einrichtung des Triebfahrzeugs gegeben.

Signal Zp 1 - Achtung-Signal Achtung !



Akustisches Signal
Ein mäßig langer Ton.

Das Signal dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu bestätigen, dass ein Signalauftrag wahrgenommen wurde.

Es ist zu geben, z.B.

vor dem Ingangsetzen von Güter- und Militärlügen, in denen sich Begleiter oder Mannschaften befinden, sowie von Arbeitszügen, um Personen zu warnen, wenn Wegschranken nicht geschlossen oder Blinklichtanlagen gestört sind an den durch Pfeiftafeln »LP 1« oder Läute- und Pfeiftafeln »LP 3« gekennzeichneten Stellen. Bei unsichtigem Wetter ist das Signal auch von den nicht durch Läute- und Pfeiftafeln gekennzeichneten Bahnübergängen ohne technische Sicherung, d.s. Bahnübergänge ohne Blinklichter und ohne Schranken, wiederholt zu geben, unmittelbar bei der Einfahrt in Tunnel, zur Bestätigung der Wahrnehmung eines Durchfahrauftrags »ZP 9«, einer K-Scheibe »Zs 4«, einer L-Scheibe »Zs 5«, wenn es notwendig erscheint, die Bremsen auf zu erwartende Signal »Zp 2« und »Zp 3« vorher aufmerksam zu machen, bei Warnstellung des Vorsignals, wenn bei Zügen mit Vorspann nur die Zuglokomotive mit wirksamer Zugbeeinflussungseinrichtung aus gerüstet ist.

Signal Zp 2 - Handbremse mäßig anziehen



Akustisches Signal
Ein kurzer Ton.



Signal Zp 3 - Handbremse stark anziehen

Akustisches Signal
Drei kurze Töne schnell nacheinander.



Signal Zp 4 - Handbremsen lösen

Akustisches Signal
Zwei mäßig lange Töne nacheinander.

•••••



Signal Zp 5 - Notsignal

Beim Zug ist etwas Außergewöhnliches eingetreten - Bremsen und Hilfe leisten !

Das Signal gilt für alle Bedienstete.

Akustisches Signal

Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander.

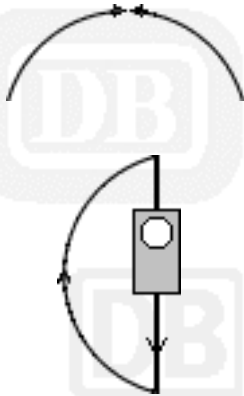
Bremsprobensignale

Die Bremsprobensignale regeln die Bremsprobe an luftgebremsten Zügen und Rangierabteilungen. Sie werden auch bei Bremsprüfungen angewandt.

Bremsprobensignale werden als Hand- oder als Lichtsignale gegeben.

Bremsprobensignale dienen zur Verständigung zwischen den die Bremsprobe ausführenden Bediensteten.

Die Lichtsignale können sich rechts oder links vom Gleis befinden.



Signal Zp 6 - Bremse anlegen

Tageszeichen

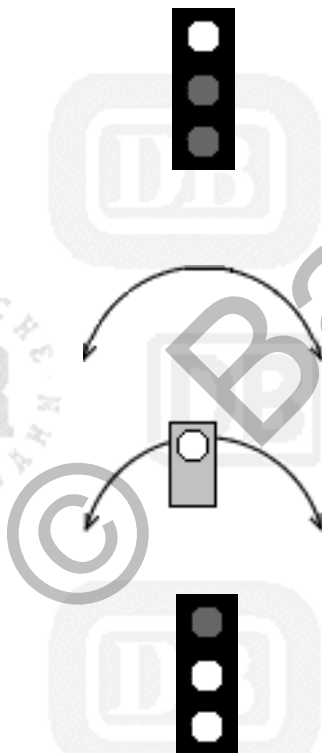
Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen.

Nachtzeichen

Eine weißleuchtende Handlaterne wird mehrmals mit der rechten Hand in einem Halbkreis gehoben und senkrecht schnell gesenkt.

Lichtsignal

Ein weißes Licht.



Signal Zp 7 - Bremse lösen

Tageszeichen

Eine Hand wird über dem Kopf im Halbkreis mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen.

Nachtzeichen

Eine weißleuchtende Handlaterne wird über dem Kopf im Halbkreis mehrmals hin- und hergeschwungen.

Lichtsignal

Zwei weiße Lichter senkrecht übereinander.

Signal Zp 8 - Bremse in Ordnung

Tageszeichen


Eine Hand wird senkrecht hochgehalten.

Nachtzeichen

Eine weißleuchtende Handlaterne wird senkrecht hochgehalten.

Lichtsignal

Drei weiße Lichter senkrecht übereinander.



Das Lichtsignal ersetzt die mündliche Meldung des Bremsbeamten an den Zugführer und den Triebfahrzeugführer (Tf), sowie die mündliche Meldung des Zugführers an den Aufsichtsbeamten.

Abfahrtsignale

Signal Zp 9 - Abfahren

Tageszeichen (Befehlsstab)

Eine runde, weiße Scheibe mit grünem Rand oder das Hochhalten der rechten Hand.

Nachtzeichen

Eine grünes Licht.

Lichtsignal

Ein grünleuchtender Ring auf dunklem Schirm.



Das Signal wird als Abfahr- oder Durchfahrauftrag gegeben.

Das Signal wird als Abfahrauftrag vom Aufsichtsbeamten gleichzeitig an den Zugführer und den Triebfahrzeugführer gegeben - bei Triebwagen in der Nähe des Triebfahrzeugführers. Als Durchfahrauftrag wird es in der Regel vom Wärter des ersten Stellwerks am Durchfahrweg oder vom Aufsichtsbeamten gegeben.

An Stelle des Befehlsstabs genügt als Nachtzeichen auch eine grüngeblendete Laterne.

Das Lichtsignal ist ortsfest. Es gilt bei nachgeschobenen Zügen zugleich für die Triebfahrzeugführer der Zug- und der Schiebelokomotive als Abfahrauftrag.

Im nichtleuchtenden Lampenkranz des Lichtsignals kann ein weißleuchtendes »T« erscheinen, das den Triebfahrzeugführer zum Türenschließen auffordert.



Signal Zp 10 - Abfahr-Pfeifsignal

Akustisches Signal

Zwei mäßig lange Töne.

Das Signal wird angewandt, wo der Auftrag zur Abfahrt nicht durch Signal »Zp 9« gegeben wird. Das Signal wird vom Zugführer an das Triebfahrzeugpersonal möglichst nahe bei dem führenden Fahrzeug gegeben. Gleichzeitig sind bei Tage eine Hand, bei Dunkelheit eine grüngeblendete Laterne hochzuhalten, bis der Abfahrauftrag aufgenommen ist. Das Signal darf bei Triebwagenzügen auch von einem angehängten Wagen aus mit einer Summer- oder Klingelanlage gegeben werden. Das Hochhalten der Hand oder der grüngeblendeten Laterne fällt dann weg.

Rufsignale



Signal Zp 11 - Kommen

Akustisches Signal

Ein langer, ein kurzer und ein langer Ton oder ...



Lichtsignal

Ein langes, ein kurzes und ein langes Lichtzeichen.

Das Signal wird gegeben, um Bedienstete herbeizurufen oder auf Bahnhöfe ohne Einfahrtsignal die Einfahrt des vor dem Bahnhof haltenden Zuges oder Nebenfahrzeuges zu veranlassen.



Signal Zp 12 - Grenzeichenfrei

Akustisches Signal

zwei kurze, ein langer Ton und ein kurzer Ton.

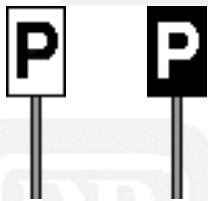
Das Signal wird, wo seine Anwendung im AzFV vorgeschrieben ist, für die Zugspitze vom Triebfahrzeugführer mit der Fahrzeugpfeife, für den Zugschluss von dem vom Zugführer dazu bestimmten Zugbegleiter mit dem Horn gegeben.

- a) Das vom **Triebfahrzeugführer** gegebene Signal bedeutet:
»Die **Spitze** des Zuges steht grenzzeichenfrei.«
- b) Das vom **Zugbegleiter** gegebene Signal bedeutet:
»Der **Schluss** des Zuges steht grenzzeichenfrei.«

Läute- und Pfeiftafeln

Die Signalbilder der Läute- und Pfeiftafeln beauftragen den Triebfahrzeugführer, die Läute- oder Pfeifeinrichtung seines Fahrzeuges oder beides zu bedienen. Triebfahrzeuge, die ausnahmsweise keine Läuteeinrichtung haben, geben, anstatt zu läuten, mehrmals Pfeifsignale. Die Tafeln stehen in der Regel rechts vom Gleis. Ausnahmen sind im AzFV bekanntgegeben.

Bis zum 5. März 1972 waren die Läute- und Pfeiftafeln ein Teil des Abschnitts »Signale für das Zugpersonal« und folglich dort eingruppiert. Danach wurden sie durch die Änderungs-VO vom 6. März 1972 [BGBI. I S. 450] aufgehoben und z.T. in den neugeschaffenen Abschnitt »Signale für Bahnübergänge Bü« eingruppiert (nähere Angaben dort).



Signal LP 1 - Pfeiftafel (gültig bis 05.03.1972, danach »Bü 4«)
Das Achtung-Signal »Zp 1« ist zu geben.

Formsignal

Eine weiße Tafel mit schwarzem »P« oder eine schwarze Tafel mit einem weißem »P«.

Vor Bahnübergängen ohne Blinklichter, Schranken, Drehkreuze und andere Abschlüsse, darf die Pfeiftafel allein nicht aufgestellt werden. Die Pfeiftafel steht 200 m vor einem Gefahrpunkt.

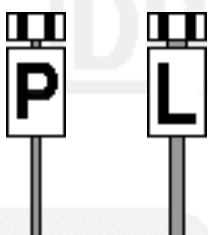


Signal LP 2 - Läutetafel (gültig bis 05.03.1972, danach »Bü 5«)
Es ist zu läuten.

Formsignal

Eine weiße Tafel mit schwarzem »L«.

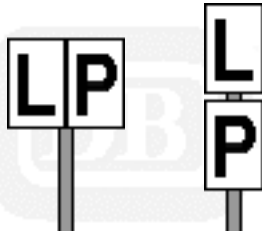
Die Läutetafel steht mindestens 100 m, höchstens 350 m vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung. Von der Tafel ab ist zu läuten, bis die Zugspitze den Bahnübergang überquert hat. Bei unsichtigem Wetter oder, wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Bahnübergang nähern, ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen. Bei geschobenen Zügen ist sinngemäß von dem auf dem vordersten Fahrzeug befindlichen Betriebsbeamten zu läuten oder mit einem Signalthorn das Achtung-Signal zu geben.



Wo Züge zwischen der Läute- bzw. Pfeiftafel und dem Bahnübergang planmäßig halten, ist die Läute- bzw. Pfeiftafel hinter dem Halteplatz des Zuges wiederholt.

Über der vor dem Halteplatz stehenden Läute- bzw. Pfeiftafel ist dann ein Wiederholungszeichen in Form einer rechteckigen, weißen Tafel mit zwei senkrechten, schwarzen Strichen angebracht.

Die Läute- bzw. Pfeiftafel mit Wiederholungszeichen gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten. Die Signale sind rückstrahlend oder beleuchtet, wenn es der Betrieb erfordert.



Signal LP 3 - Läute- und Pfeiftafel (gültig bis 05.03.1972)
Es ist zu läuten und das Achtung-Signal »Zp 1« ist zu geben.

Formsignal

Eine weiße Tafel mit schwarzem »LP« oder zwei weiße Tafeln - eine mit einem schwarzem »L«, die andere mit einem schwarzem »P« - senkrecht übereinander.

Die Läute- und Pfeiftafel steht mindestens 100 m, höchstens 350 m vor einem Bahnübergang ohne technische Sicherung.



Von der Tafel ab ist zu läuten, bis die Zugspitze den Bahnübergang überquert hat, und etwa 3 Sekunden lang zu pfeifen. Etwa in der Mitte der Strecke von der Läute- und Pfeiftafel bis zum Bahnübergang ist nochmals etwa 3 Sekunden lang zu pfeifen. Bei Nebel, Schneegestöber und dgl. oder, wenn es notwendig erscheint, Straßenbenutzer zu warnen, ist das Achtung-Signal bei Annäherung an den Bahnübergang zu wiederholen.

Wenn Züge zwischen der Läute- und Pfeiftafel und dem Bahnübergang planmäßig halten müssen, wird eine zweite Tafel hinter dem Halteplatz des Zuges aufgestellt. Über der vor dem Halteplatz stehenden Tafel ist dann ein Wiederholungszeichen wie bei Signal »LP 2« vorhanden. Die Läute- und Pfeiftafel mit Wiederholungszeichen gilt nur für die vor dem Bahnübergang nicht haltenden Züge.



Signal LP 4 - Durchläutebeginntafel (gültig bis 05.03.1972)
Es ist bis zur Durchläuteendtafel »LP 5« zu läuten.

Formsignal

Zwei Lätetafeln »LP 2« senkrecht übereinander.

Die Durchläutebeginntafel steht mindestens 100 m, höchstens 350 m vor dem ersten von mehreren in kurzem Abstand einander folgenden Bahnübergängen ohne technische Sicherung.

Wenn innerhalb der Durchläutestrecke vor einem Bahnübergang eine Läute- und Pfeiftafel steht, ist auch nach Signal »LP 3« zu pfeifen.

Wenn Züge zwischen der Durchläutebeginntafel und einem Bahnübergang planmäßig halten müssen, wird hinter dem Halteplatz des Zuges eine zweite Tafel »LP 4« aufgestellt.



Signal LP 5 - Durchläuteendtafel (gültig bis 05.03.1972)
Das Läuten ist einzustellen.

Formsignal

Eine weiße Tafel mit durchgestrichenem »L«.

Die Durchläuteendtafel bezeichnet die Stelle, von der ab ein durch die Durchläutebeginntafel »LP 4« angeordnetes Durchläuten einzustellen ist, sobald die Spitze des vordersten Fahrzeugs am Signal vorbeigefahren ist.

Fahrleitungssignale (EI)

Die Fahrleitungssignale kennzeichnen Fahrleitungsschutzstrecken, -unterbrechungen, gestörte Fahrleitungsabschnitte und das Ende der Fahrleitung.

Die Fahrleitungssignale bestehen aus einer auf der Spitze stehenden, weiß- und schwarzumrandeten, blauen, quadratischen Tafel mit weißen Signalzeichen.

Signale »EI 1« und »EI 2«

An Fahrleitungs-Schutzstrecken zeigt die Rückseite des Signals »EI 1« stets das Signal »EI 2«.

Wo Fahrleitungsschutzstrecken nur zeitweilig das Ausschalten der Triebfahrzeuge erfordern, ist für die Einfahrt in die Fahrleitungsschutzstrecke ein veränderliches Aus- und Einschaltsignal »EI 1« / »EI 2« vorhanden.

Signale an Fahrleitungsschutzstrecken sind bei Dunkelheit beleuchtet; bei einfachen Verhältnissen kann darauf verzichtet werden.



Signal EI 1 - Ausschaltsignal
Ausschalten.

Formsignal

Ein zerlegtes weißes »U«.

Das Signal bedeutet, dass das Ausschalten am Signal beendet sein muss.

Das Signal befindet sich rechts vom Gleis. Für Fahrten auf Gleisen, die entgegen der gewöhnlichen Fahrrichtung befahren werden, gelten die linken Signale.



Signal EI 2 - Einschaltsignal
Einschalten erlaubt.

Formsignal

Ein geschlossenes, weißes »U«.

Das Signal bedeutet, dass das Triebfahrzeug nach Vorbeifahrt am Signal eingeschaltet werden darf.

Das Signal befindet sich auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links oder rechts vom Gleis. Für Fahrten auf Gleisen, die entgegen der gewöhnlichen Fahrrichtung befahren werden, gelten die linken Signale.

Signale »EI 3«, »EI 4« und »EI 5«

Die Signale sind nicht ortsfest.

Die Signale sind bei Dunkelheit beleuchtet; bei einfachen Verhältnissen kann darauf verzichtet werden.

Das Signal »EI 4« zeigt auf der Rückseite das Signal »EI 5«.



Signal EI 3 - "Bügel ab"-Ankündesignal
Signal »Bügel ab« (EI 4) abwarten.

Formsignal

Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte weiße Streifen.

Das Signal kündigt ein »Bügel ab«-Signal (EI 4) an.

Das Signal befindet sich rechts vom Gleis mindestens 250 m vor dem »Bügel ab«-Signal.



Signal EI 4 - "Bügel ab"-Signal

Bügel ab.

Formsignal

Ein waagerechter, weißer Streifen.

Das Signal kennzeichnet den Beginn eines Gleisabschnitts, der nur mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden darf.

Am Signal müssen die Stromabnehmer völlig gesenkt sein.

Das Signal befindet sich rechts vom Gleis 30 m vor dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungsabschnitt. Für Fahrten auf Gleisen, die entgegen der gewöhnlichen Fahrrichtung befahren werden, gelten die linken Signale.



Signal EI 5 - »Bügel an«-Signal

Bügel an.

Formsignal

Ein senkrechter, weißer Streifen.

Das Signal kennzeichnet das Ende eines Gleisabschnitts, der mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden muss.

Das Signal bedeutet, dass die gesenkten Stromabnehmer vom Signal ab wieder angelegt werden dürfen. Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Anlegen erst beginnen, wenn das Triebfahrzeug am Signal vorbeigefahren ist. Die Fahrgeschwindigkeit darf dabei höchstens 30 km/h betragen.

Das Signal befindet sich auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links vom Gleis 30 m hinter dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungsabschnitt.

Für Fahrten auf Gleisen, die entgegen der gewöhnlichen Fahrrichtung befahren werden, gelten die linken Signale.



Signal EI 6 - Halt für Fahrzeuge mit Stromabnehmern

Formsignal

Ein auf der Spitze stehender, quadratischer, weißer Rahmen mit innenliegendem weißen Quadrat.

Das Signal zeigt an, dass Fahrten darüber hinaus für Triebfahrzeuge mit Stromabnehmern verboten sind. Das Signal befindet sich etwa 10 m vor dem für Fahrzeuge mit Stromabnehmern nicht befahrbaren Fahrleitungsabschnitt rechts neben oder über dem Gleis.

Wenn bei einer Gleisverzweigung eines der Gleise fahrleitungslos ist, so wird dies durch einen Pfeil über dem Signal angezeigt.

Ein Pfeil senkrecht nach oben zeigt an, dass das Gleis des geraden Zweiges oder bei Krümmungen des schwächer gekrümmten Zweiges der Weiche keine Fahrleitung hat.

Ein waagerechter Pfeil zeigt an, nach welcher Seite das Gleis ohne Fahrleitung abzweigt.

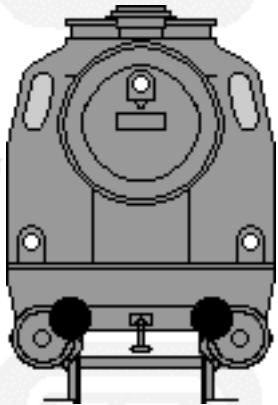
Liegen mehrere Verzweigungen kurz hintereinander und sind mehrere Gleise fahrleitungslos, so sind erforderlichenfalls zwei Pfeile über dem Signal vorhanden.



Das Signal wird bei Dunkelheit nur beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

Signale an Zügen (Zg)

Die Signale kennzeichnen die Spitze und den Schluss der Züge und der auf die freie Strecke übergehenden Nebenfahrzeuge.



Signal Zg 1 - Spitzensignal

Kennzeichnung der Spitze von Zügen und von auf die freie Strecke übergehenden Nebenfahrzeugen - ausgenommen bei der Fahrt auf falschem Gleis -

Tageszeichen

Kein besonderes Signal.

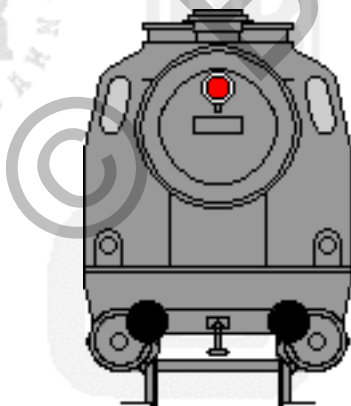
Nachtzeichen

- Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses ein Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, drei weiße Lichter in Form eines »A« (Dreilicht-Spitzensignal).
- Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses nicht ein Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, zwei weiße Lichter in gleicher Höhe.

Bei nachgeschobenen Zügen sind die Signale auch an der Schiebelokomotive abzubringen. Die Nachtzeichen der Signale sind auch bei Tage anzuwenden:

- bei Fahrten durch den Tunnel,
- bei Steuer- und Befehlswagen von Wendezügen.

Nebenfahrzeuge mit eigenem Antrieb, an denen wegen ihrer niedrigen Bauart das obere Licht des Signals »Zg 1a« nicht angebracht werden kann, führen das Signal »Zg 1b«.



Signal Zg 2 - Falschfahrtsignal (gültig bis 5. März 1972)

Kennzeichnung der Zugspitze bei der Fahrt auf falschem Gleis.

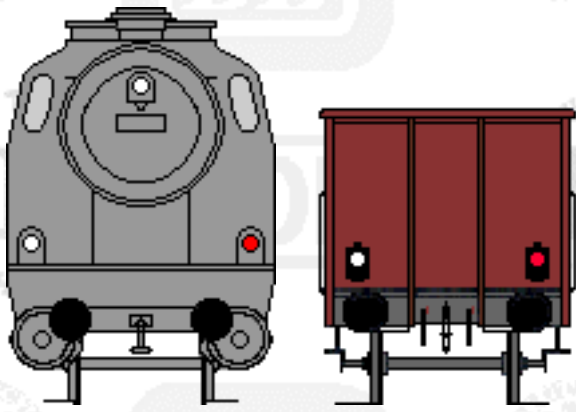
Tageszeichen

Vorn am ersten Fahrzeug eine rote Scheibe mit weißem Rand.

Nachtzeichen

- Die linke Laterne des Dreilicht-Spitzensignals ist rot geblendet.
- Die linke Laterne des Spitzensignals ist rot geblendet.

Bei geschobenen Zügen wird das Tageszeichen nicht angewandt. Bei Fahrten durch den Tunnel sind die Nachtzeichen auch bei Tage zu führen.



Signal Zg 3 - Schlußsignal (gültig bis 6. Juli 1986)
 Kennzeichnung des Zugschlusses.

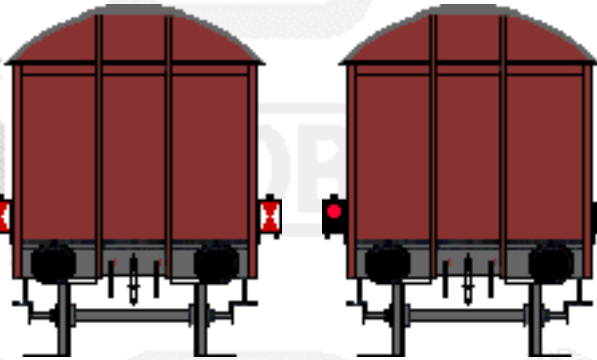
Tageszeichen

a) Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei viereckige, von vorn und von hinten sichtbare rot-weiße Scheiben oder das Nachtzeichen des Signals.

Nachtzeichen

Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei von vorn sichtbare weiße, von hinten sichtbare rote Lichter.

b) Bei allen luftgebremsten Reisezügen und bei luftgebremsten Güterzügen bis zu 250 m Länge braucht das Tages- oder das Nachtzeichen nur von hinten sichtbar zu sein.



Bei nachgeschobenen Zügen trägt das letzte Fahrzeug vor der Schiebelokomotive das Schlußsignal, die Schiebelokomotive selbst - bei zweien die hintere - das vereinfachte Schlußsignal »Zg 4«. Laufen noch Wagen hinter einer mit dem Zug gekuppelten Schiebelokomotive, so trägt nur das letzte Fahrzeug das Schlußsignal.

Auf Strecken mit Tunneln sind die Nachtzeichen auch bei Tage zu führen, wenn es im AzFV bestimmt ist.

Signal Zg 4 - Vereinfachtes Schlußsignal
 (Nachtzeichen gültig bis 6. Juli 1986, Tageszeichen umbezeichnet in Zg 102)

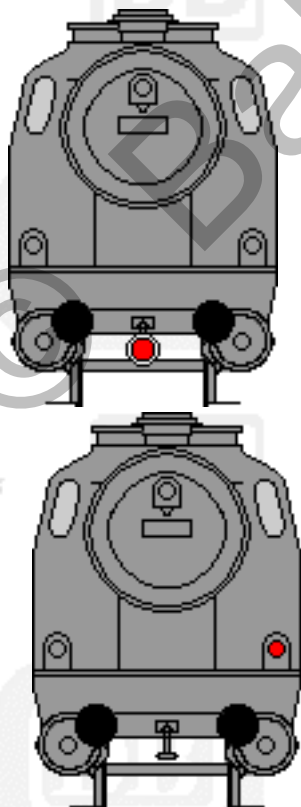
Kennzeichnung des Zugschlusses.

Tageszeichen

Hinten am letzten Fahrzeug etwa in Höhe der Puffer eine runde rote Scheibe mit weißem Rand.

Nachtzeichen

Hinten am letzten Fahrzeug ein rotes Licht.



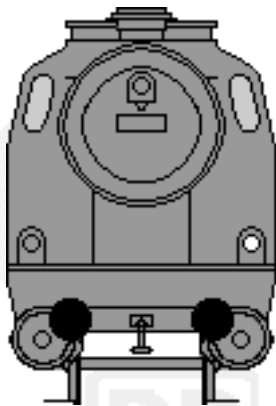
Das Signal führen Lokomotivzüge (auch einzeln fahrende Lokomotiven), eine Lokomotive am Schluss eines Zuges, ausgenutzte Lokomotivleerfahrten bis zu 50 Achsen, Arbeitszüge, Nebenfahrzeuge, wenn sie auf die freie Strecke übergehen, Übergabezüge auf Anordnung des Bundesbahn-Betriebsamts, Züge auf eingleisigen Nebenbahnstrecken, wenn es im AzFV zugelassen ist.

Auf Strecken mit Tunneln ist das Nachtzeichen auch bei Tage zu führen, wenn es im AzFV bestimmt ist.

Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

Die Signale kennzeichnen

- Rangierlokomotiven,
- Fahrzeuge, deren Besetzung oder Ladung besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordert.



Signal Fz 1 - Rangierlokomotivsignal

Kennzeichnung einer Lokomotive im Rangierdienst.

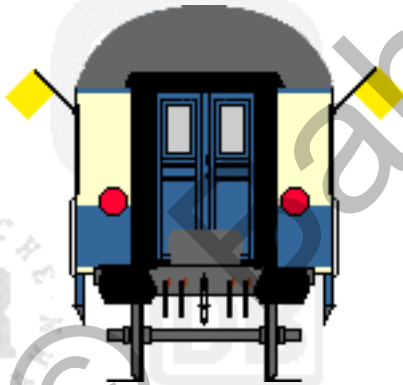
Tageszeichen

Kein besonderes Signal.

Nachtzeichen

Vorn und hinten ein weißes Licht, in der Regel in Höhe der Puffer. Statt des vorderen Lichtes kann auch das Spitzensignal »Zg 1a« geführt werden.

Es muss geführt werden, wenn Bahnübergänge ohne Blinklichter, ohne Schranken oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden müssen und sich die Lokomotive an der Spitze befindet.



Signal Fz 2 - Gelbe Flagge

Kennzeichnung besetzter Schlaf-, Speise-, Bahnpost- und Gefangenewagen während des Stillagers.

Tageszeichen

An jeder Langseite des Wagens eine gelbe Flagge oder gelbe Tafel.

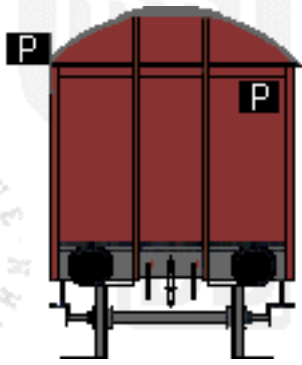
Nachtzeichen

Das Tageszeichen, außerdem der Wagen nach außen erkennbar im Innern beleuchtet.

Das Signal wird geführt, solange sich die Wagen nicht im Zug befinden.

Das Signal wird auch bei Reisezugwagen mit besetztem küchen- oder Postabteil und bei mannschaftswagen geführt.

Das Signal wird vom Personal angebracht.



Signal Fz 3 - Pulverflagge

Kennzeichnung von Wagen mit sehr explosionsgefährlichen Gütern.

Tages- und Nachtzeichen

Über beide Stirnwänden oder an beiden Langseiten des Wagens je eine viereckige, schwarze Flagge oder schwarze Tafel mit weißem »P«.



Signal Fz 4 - Giftflagge

Kennzeichnung von Behälterwagen mit sehr giftigen Gasen.

Tages- und Nachtzeichen

Über beide Stirnwänden oder an beiden Langseiten des Wagens je eine viereckige, weiße oder gelbe Flagge bzw. weiße oder gelbe Tafel mit schwarzem Totenkopf.

Leere Behälterwagen, die vorher mit sehr giftigen Gasen gefüllt waren, sind ebenfalls mit dem Signal gekennzeichnet.

Läutesignale (Lt)

Durch die Läutesignale werden bestimmte Mitteilungen über den Zugverkehr gegeben.

Sie wurden durch die Änderungs-Verordnung vom 6. März 1972 [BGBl. I S. 450] gänzlich aufgehoben.

Die Läutesignale können mit besonderem Läutewerk oder am Klingelwerk des Streckenfernsprechers gegeben werden.

Wo die Signale »Lt 1« und »Lt 2« gegeben werden, ist im Bahnhofsbuch bestimmt.

Bei den aus mehreren Gruppen von Glockenschlägen bestehenden Signalen »Lt 2« und »Lt 3« muss zwischen den einzelnen Gruppen eine Pause von etwa 5 Sekunden liegen.

Wo die Signale »Lt 1« und »Lt 2« und das Gefahrensignal »Lt 3« am Klingelwerk des Streckenfernsprechers gegeben werden, bedeuten

- ein Weckzeichen (einmal 10 Kurbelumdrehungen) = Signal »Lt 1«,
- zwei Weckzeichen (zweimal 10 Kurbelumdrehungen) = Signal »Lt 2«,
- sechs Weckzeichen (sechsmal 10 Kurbelumdrehungen) = Gefahrensignal »Lt 3«.

Signal Lt 1 - Ein Zug fährt in der Richtung von A nach B

Akustisches Signal

Einmal eine bestimmte Anzahl Glockenschläge.

Sind auf zweigleisiger Strecke die Signale »Lt 1« und »Lt 2« gleichzeitig von beidem Seiten gegeben worden und ist infolgedessen das Signal Lt I nicht deutlich hörbar, so ist es 20 Sekunden nach Beendigung des Signals »Lt 2« zu wiederholen.

Signal Lt 2 - Ein Zug fährt in der Richtung von B nach A

Akustisches Signal

Zweimal dieselbe Anzahl Glockenschläge wie bei Signal »Lt 1«.

Signal Lt 3 - Gefahrsthal

Akustisches Signal

Sechsmal dieselbe Anzahl Glockenschläge wie bei Signal »Lt 1«.

Wenn das Signal ertönt, sind alle Züge an- oder zurückzuhalten und die Schranken zu schließen. Das Signal darf nicht gegeben werden, wenn die Gefahr durch das Anhalten der Züge vergrößert wird. Die Zurücknahme des Gefahrsthalns ist den Bahnhofs- und Streckenbediensteten fernmündlich mitzuteilen.

Rottenwarnsignale (Ro)

Rottenwarnsignale geben dem im Gleis oder in dessen Nähe beschäftigten Personen Weisungen über ihr Verhalten bei Annäherung von Fahrzeugen.

Die Signale werden mit dem Mehrklingsignalhorn gegeben. Sie sind auch zu beachten, wenn sie nur in einer Tonlage gehört werden.



Signal Ro 1 - Vorsicht ! - Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge

Akustisches Signal

Mit dem Horn ein langer Ton als Mischklang aus zwei verschiedenen hohen Tönen.



Signal Ro 2 - Arbeitsgleise räumen

Akustisches Signal

Mit dem Horn zwei lange Töne nacheinander in verschiedener Tonlage.



Signal Ro 3 - Arbeitsgleise schnellstens räumen

Akustisches Signal

Mit dem Horn mindestens fünfmal je zwei kurze Töne nacheinander in verschiedener Tonlage.



Signal Ro 4 - Fahnensthal

Kennzeichnung der Gleisseite, nach der beim Ertönen der Rottenwarnsignale »Ro 2« und »Ro 3« die Arbeitsgleise zu räumen sind.

Tageszeichen

Ein weißes Fahnensthal mit schwarzem Rand.

Das Signal ist in der Nähe der Arbeitsrotte gleichlaufend zum Gleis aufgestellt.

Nebensignale (Ne)



Signal No 1 - Trapeztafel

Kennzeichnung der Stelle, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle zu halten haben.

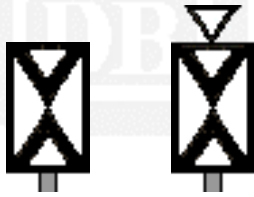
Formsignal

Eine weiße Trapeztafel mit schwarzem Rand an einem schwarz und weiß schräg gestreiftem Pfahl.

Das Signal steht nur auf Nebenbahnen und zwar in der Regel rechts vom Gleis. Ausnahmen sind im AzFV bekanntgegeben.

Bei der DB ist die Trapeztafel vor Bahnhöfen aufgestellt, wenn Einfahrtsignale fehlen. Bei den NE bestimmt der Oberste Betriebsleiter, wo die Trapeztafel aufzustellen ist.

Bei der DB bestimmt die Bundesbahndirektion - bei den NE der Oberste Betriebsleiter -, wo bei ungünstigen Sichtverhältnissen das Signal bei Dunkelheit zu beleuchten ist.



Signal No 2 - Vorsignaltafel

Kennzeichnung des Standortes eines Vorsignals.

Formsignal

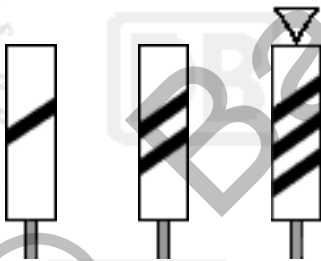
Eine schwarzgeränderte, weiße Rechtecktafel mit zwei übereinanderstehenden schwarzen Winkeln, die sich mit der Spitze berühren.

Die Vorsignaltafel steht in der Regel unmittelbar vor einem ortsfesten Vorsignal. Vor einem Lichtvorsignal, das am Standort eines Lichthauptsignals steht, und vor einem Vorsignalwiederholer wird sie nicht aufgestellt.

Bei einem über dem Gleis angebrachten Formvorsignal befindet sich die Vorsignaltafel über dem Signal. Die Vorsignaltafel kann auch allein stehen, und zwar

- a) auf Nebenbahnen zur Ankündigung eines Hauptsignals,
- b) bei zeitweise einglisigem Betrieb als Hinweis auf ein Vorsignal, das nicht unmittelbar rechts vom Gleis steht.

Ist der Abstand des Formvorsignals vom Hauptsignal kürzer als der Bremsweg der Strecke, so trägt die Vorsignaltafel auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. Bei beschränktem Raum, kann es kurz vor der Vorsignaltafel stehen.



Signal No 3 - Vorsignaltafelbaken

Ein Vorsignal ist zu erwarten.

Formsignal

Mehrere aufeinander folgende viereckige, weiße Tafeln mit einem oder mehreren nach rechts ansteigenden schwarzen Streifen, deren Anzahl in der Fahrrichtung abnimmt.

Vorsignaltafelbaken sind in der Regel hohe rechteckige Tafeln; bei beschränktem Raum sind niedrige quadratische Tafeln vorhanden.

Vorsignaltafelbaken sind in der Regel nur auf Hauptbahnen vorhanden.

Es stehen in der Regel drei, in Ausnahmefällen bis zu fünf Baken unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis. Die in der Fahrrichtung letzte Bake steht 100 m vor dem Vorsignal; die anderen Baken stehen in je 75 m Abstand davor. Bei Sichtbehinderung können die Baken auch in anderen Abständen stehen.

Vorsignaltafelbaken in Tunneln sind beleuchtet. Sie können durch besondere Lichtsignale rechts vom Gleis ergänzt sein, die quer zum Gleis leuchten.

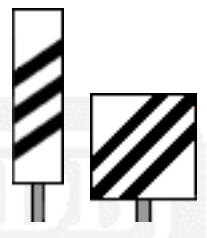
Ausfahrtsignale, Vorsignale, die an einem Hauptsignal stehen, Vorsignalwiederholer und Wärtervorsignale werden nicht durch Baken angekündigt.

Ist der Abstand eines Vorsignals vom Hauptsignal kürzer als der Bremsweg der Strecke, so trägt die erste Bake auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes, weißes Dreieck mit schwarzem Rand.

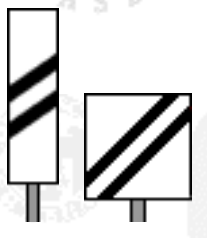
Bei beschränktem Raum kann es vor der Bake stehen.



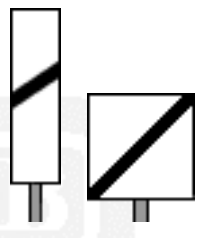
Fahrtrichtung =>



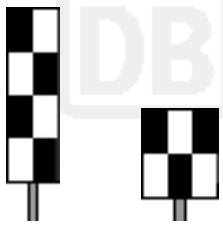
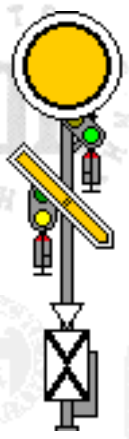
75 m



75 m



100 m



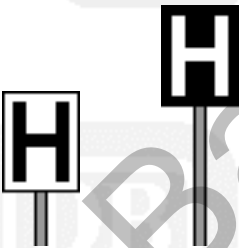
Signal No 4 - Schachbrettafel

Das Hauptsignal steht nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis.

Formsignal

Eine viereckige, schachbrettartig schwarz und weiß gemusterte Tafel.

Das Signal ist in der Regel nur bei zeitweise eingleisigem Betrieb vorhanden. Das Signal steht nur an durchgehenden Hauptgleisen unmittelbar rechts in Höhe des zugehörigen Hauptsignals. Das Signal besteht in der Regel aus einer hohen rechteckigen Tafel, wo sie nicht aufgestellt werden kann, aus einer niedrigen quadratischen Tafel. Wo Schachbrettafeln bei zeitweise eingleisigem Betrieb vorhanden sind, ist dies in der »La«, wo sie ständig vorhanden sind, im AzFV bekanntgegeben.



Signal No 5 - Haltetafel

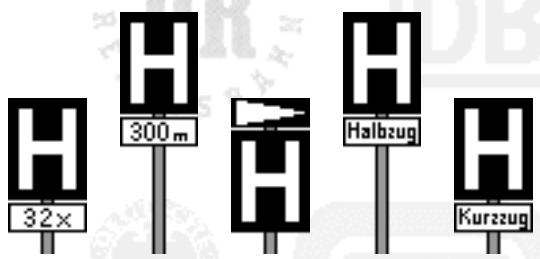
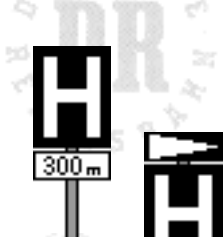
Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen.

Formsignal

Eine hochstehende, weiße Rechteckscheibe mit schwarzem Rand und schwarzem »H« oder eine hochstehende, schwarze Rechteckscheibe mit weißem »H«.

Das Signal steht in der Regel rechts vom Gleis. Das Signal ist zu beleuchten, wenn es der Betrieb erfordert.

Wo das Halten der Züge am Bahnsteig nach der Zuglänge geregelt werden muss, kann das Signal durch eine Aufschrift, z.B. »Kurzzug«, oder durch die Aufschrift einer Achsenzahl ergänzt sein.





Signal Ne 6 - Haltepunkttafel

Ein Haltepunkt ist zu erwarten.

Formsignal

Eine schräg zum Gleis gestellte, waagerechte, weiße Tafel mit drei schwarzen Schrägstreifen.

Das Signal kündigt Haltepunkte oder Haltestellen an, die infolge der örtlichen Verhältnisse schwer zu erkennen sind.

Das Signal steht rechts vom Gleis
auf Hauptbahnen im Bremswegabstand der Strecke,
auf Nebenbahnen 150 m vor dem Bahnsteig.



Signal Ne 7 - Schneepflugtafel

a) Pflugschar heben.

Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt senkrecht nach oben.

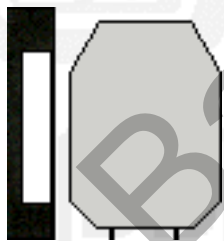
b) Pflugschar senken.

Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt senkrecht nach unten.



Das Signal gilt nur für Schneepflüge mit beweglichen Pflugscharen.

Das Signal steht in der Regel rechts vom Gleis. Auf eingleisiger Strecke kann das Signal »Ne 7b« sich am Mast des Signals »Ne 7a« für die Gegenrichtung befinden.



Signal Ne 8 - Gefahrstrich

Kennzeichnung fester Gegenstände, die wegen zu geringen Abstandes vom Gleis Personen gefährden können.

Die Gegenstände sind durch einen weißen Anstrich gekennzeichnet.

Erstreckt sich der zu geringe Abstand vom Gleis auf eine größere Länge, so kann der Anstrich auf den Anfang, das Ende und geeignete Zwischenstellen beschränkt sein.

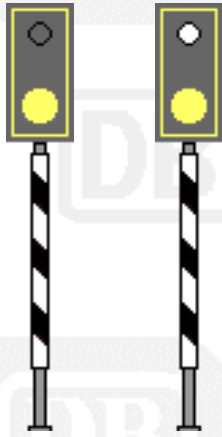


Signal Ne 9 - Merkpfehl (gültig bis 5. März 1972)

Kennzeichnung des Einschaltpunktes einer Blinklichtanlage mit Fernüberwachung.

Ein in waagerechter Teilung schwarz und weiß gestreifter Pfehl.

Das Signal steht am Einschaltpunkt einer Blinklichtanlage mit Fernüberwachung.



Signal Ne 10 - Blinklicht-Überwachungssignal
(aufgehoben am 6. März 1972, => Signal »Bü 0« und »Bü 1«)

a) Das Straßensignal am Bahnübergang blinkt nicht.

Über einem schwarz und weiß schräg gestreiften Mastblech ein gelbes Licht. Das gelbe Licht kann bei den NE entfallen.

b) Das Straßensignal am Bahnübergang blinkt.

Wie Signal a), dazu über dem gelben Licht ein blinkendes weißes Licht (Betriebslicht). Das gelbe Licht kann bei den NE entfallen.

Die Signale stehen rechts vom Gleis in einem Bremswegabstand, der für das Anhalten von Zug- und Rangierfahrten vor dem Bahnübergang ausreicht.

Wenn sich nach Überfahren des Einschaltpunktes Signal »Ne 10a« nicht in Signal »Ne 10b« ändert, ist die technische Sicherung des Bahnübergangs ausgefallen. Der Zug hat vor dem Bahnübergang anzuhalten. Er darf erst dann mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang bewacht und die Wegbenutzer durch Achtung-Signal »Zp 1« gewarnt sind. Wenn das erste Fahrzeug die Straße überquert hat und das Zugpersonal wieder aufgenommen ist, ist der Übergang schnellstens zu räumen. Ein Zug, der mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt ist, darf nach dem Anhalten den Bahnübergang vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit befahren.



Das Überwachungssignal kann wiederholt sein. Das Wiederholungssignal ist durch ein rundes, weißes, Rückstrahlglas mit schwarzer Umrandung am Mastschild kenntlich.

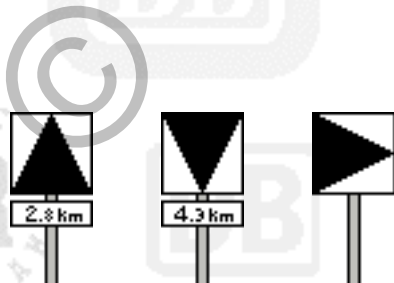


Signal Ne 11 - Rautensignal
(aufgehoben am 6. März 1972, => Signal »Bü 2«)

Ein Blinklicht-Überwachungssignal ist zu erwarten.

Das Signal kennzeichnet den Einschaltpunkt einer Blinklichtanlage mit Blinklicht-Überwachungssignal.

Das Signal steht mindestens doppelt so viel Meter vor dem Blinklicht-Überwachungssignal, wie die zulässige Streckengeschwindigkeit in km/h beträgt.



Signal Ne 12 - Neigungswechselfeld (gültig bis 5. März 1972)
Die Streckenneigung ändert sich.

Eine quadratische, weiße Tafel mit schwarzer Keilspitze, die nach oben, nach unten oder nach rechts zeigt. Wo die Keilspitze nach oben oder unten zeigt, ist unterhalb der Tafel ein rechteckiges Zusatzschild mit Angabe der Länge der Neigung vorhanden.

Das Signal bedeutet,

- a) wenn die Keilspitze nach oben zeigt, dass eine Steigung von 7 ‰ und mehr folgt,
- b) wenn die Keilspitze nach unten zeigt, dass ein Gefälle von 7 ‰ und mehr folgt,
- c) wenn die Keilspitze nach rechts zeigt, dass eine Horizontale oder eine schwächere Neigung als 7 ‰ folgt.

Das Zusatzschild gibt die Länge der Neigung an.

Das Signal befindet sich nur auf Hauptbahnen, und zwar

- a) auf zweigleisigen Strecken in jeder Richtung rechts vom Gleis,
- b) auf eingleisigen Strecken für beide Richtungen an einem gemeinsamen Signalträger.



Wenn an Abzweigstellen die Neigungen auf den abzweigenden Strecken verschieden lang sind, werden an der Neigungswechselfeld zwei Zusatzschilder angebracht. Sie geben durch die Pfeilspitze die zugehörige Fahrrichtung an.

Signale an Bahnübergängen (Bü)

Die Signale an Bahnübergängen sind durch die Änderungs-Verordnung vom 6. März 1972 (BGBlatt I S. 450) als neu eingegliedert worden.

Die Überwachungssignale regeln alle Anweisungen vor, am und hinter einem bzw. mehrerer Bahnübergängen.

Die Signale »Bü 0« / »Bü 1« sowie »Bü 2« und »Bü 3« stehen vor Bahnübergängen mit Blinklichtern oder Lichtzeichen (mit oder ohne Bahnschranken), die Signale »Bü 4« und »Bü 5« stehen vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung.

Signal Bü 0 - Blinklicht-Überwachungssignal

(eingefügt am 06.03.1972, umgegliedert am 07.07.1986 in Signal »Bü 100«)

Halt vor Bahnübergängen ! - Weiterfahrt nach Sicherung.

Eine runde, gelbe Scheibe auf einem schwarzen Signalschirm mit gelber Umrahmung über ein schwarz-weiß, schräg gestreiftes Mastschild. Scheibe, Umrahmung und Mastschild sind rückstrahlend.

Anstatt der Scheibe und der gelben Umrahmung kann das Signal auch zwei waagrecht angeordnete gelbe Lichter zeigen.



Signal Bü 1 - Blinklicht-Überwachungssignal

(eingefügt am 06.03.1972, umgegliedert am 07.07.1986 in Signal »Bü 101«)

Der Bahnübergang darf befahren werden.

Ein blinkendes, weißes Licht über einer runden, gelben Scheibe in einer gelben Umrahmung auf schwarzem Signalschirm über einem schwarz-weiß, schräg gestreiften Mastschild.

Scheibe, Umrahmung und Mastschild sind rückstrahlend.

Anstatt des weißen Blinklichts über der Scheibe in der Umrahmung kann das Signal auch ein weißes Licht über zwei waagrecht angeordnete gelbe Lichter zeigen.



Diese Signale stehen bei den Eisenbahnen des Bundes in der Regel rechts im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem Bahnübergang.

Das Signal ist durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es aufgrund seines Standortes zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.

Bei den NE stehen die Signale in der Regel in einem für das Abbremsen ausreichenden Abstand rechts neben dem Gleis. Auf Anordnung des Obersten Betriebsleiters können sie auch links, sowie unmittelbar vor dem Bahnübergang aufgestellt sein.



Ist bei Eisenbahnen des Bundes der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, so ist dies am Signal durch ein rückstrahlendes, auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand gekennzeichnet.

Ist das Überwachungssignal wiederholt, ist dies am Überwachungssignalwiederholer durch eine weißumrandete, schwarze, quadratische Tafel mit runder weißer Scheibe gekennzeichnet. Die Scheibe ist rückstrahlend.

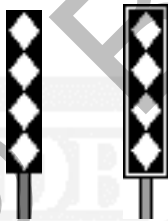
Bei den Eisenbahnen des Bundes sind Scheibe und die Umrandung rückstrahlend.

Signal Bü 2 - Rautensignal

(eingefügt am 06.03.1972, umgegliedert am 07.07.1986 in Signal »Bü 102«)

Ein Überwachungssignal ist zu erwarten.

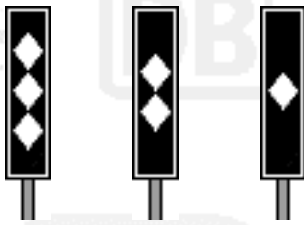
Das Signal kennzeichnet den Anfang der Einschaltstrecke von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Überwachungssignal.



Das Signal steht mindestens doppelt soviel Meter vor dem Überwachungssignal, wie die dort zulässige Geschwindigkeit in km/h beträgt.

Das Signal ist durch eine Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund seines Standortes zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.

Die Rautentafel können bei Eisenbahnen des Bundes mit einem weißen, rückstrahlenden Rand versehen sein.



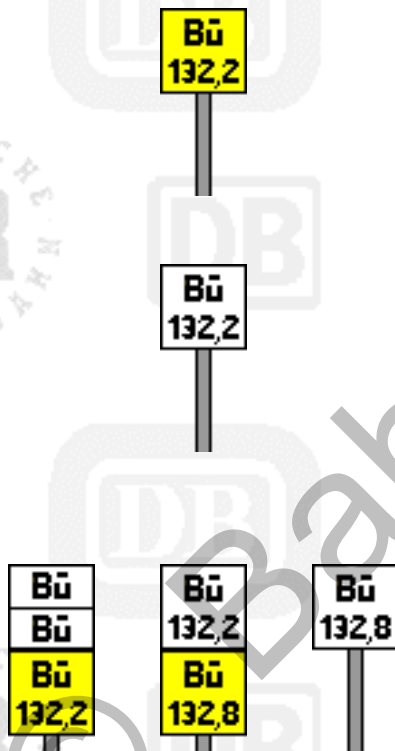
Auf die Rautentafel können weitere Rautentafeln folgen, bei denen die Anzahl der Rauten in Fahrtrichtung abnimmt. Es stehen in der Regel drei weitere Rautentafeln vor dem Überwachungssignal. Die in Fahrtrichtung letzte Rautentafel steht im Abstand von 100 m vor dem Überwachungssignal, die anderen Rautentafeln stehen in je 75 m Abstand voneinander davor.



Ist bei Eisenbahnen des Bundes der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, befindet sich am Signal »Bü 2« ein rückstrahlendes, auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. Bei beschränktem Raum kann das Dreieck vor dem Signal stehen.

Bahnübergang-Ankünde- und Kennzeichentafeln

Im Bereich der Einschaltstrecke können zusätzliche Bü-Ankündetafeln und Bü-Kennzeichentafeln aufgestellt sein.



a) Eine schwarzumrandete, gelbe, rückstrahlende Bü-Ankündetafel am Anfang der Einschaltstrecke weist auf die Lage des zugehörigen Bahnübergangs mit Blinklichtern oder Lichtzeichen hin. Die Bü-Ankündetafel kann wiederholt sein.

b) Bei einer Ankündigung nach a) ist unmittelbar vor dem Bahnübergang mit Blinklichtern oder Lichtzeichen eine weiße, rückstrahlende Bü-Kennzeichentafel aufgestellt.

c) Der Anfang einer gemeinsamen Einschaltstrecke für mehrere Bahnübergänge mit Blinklichtern oder Lichtzeichen wird über die Bü-Ankündetafel für den ersten zugehörigen Bahnübergang durch eine weiße, rückstrahlende Tafel mit der Aufschrift »Bü / Bü« angezeigt. Innerhalb einer gemeinsamen Einschaltstrecke ist vor jedem zugehörigen Bahnübergang außer der Bü-Kennzeichentafel die Bü-Ankündetafel für den folgenden Bahnübergang aufgestellt. Der letzte zugehörige Bahnübergang mit Blinklichtern oder Lichtzeichen ist nach b) gekennzeichnet.

Signal Bü 3 - Merktafel

(eingefügt am 06.03.1972, umgegliedert am 07.07.1986 in Signal »Bü 103«)

Ein Überwachungssignal ist zu erwarten.

Eine schwarz-weiß waagrecht gestreifte, rückstrahlende Tafel.



Das Signal kennzeichnet den Anfang einer Einschaltstrecke von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung. Zusätzlich können Bü-Ankündetafeln und Bü-Kennzeichentafeln aufgestellt sein.

Das Signal ist durch eine Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund seines Standortes zwischen zwei Glesen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.



Signal Bü 4 - Pfeiftafel (eingefügt am 6. März 1972)

Etwa 3 Sekunden lang pfeifen.

Eine weiße rechteckige Tafel mit schwarzem Rand und einem schwarzen »P« oder eine schwarze rechteckige Tafel mit einem weißen »P«.

Das Signal ist durch eine Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund seines Standortes zwischen zwei Glesen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.

Vor Bahnüberhängen stehen in der Regel zwei Signale, vor Bahnüberhängen von Fußwegen und von Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr steht nur ein Signal.

Das Signal kann ausnahmsweise vor anderen Stellen stehen, und zwar im Abstand von mindestens 200 m.

Das Signal ist durch eine Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund seines Standortes zwischen zwei Glesen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.

Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.



Wo Züge zwischen Pfeiftafel und dem Bahnübergang planmäßig halten, ist die Pfeiftafel hinter dem Halteplatz des Zuges wiederholt.

Über der vor dem Halteplatz stehenden Pfeiftafel ist dann eine rechteckige weiße Tafel mit zwei senkrechten schwarzen Streifen angebracht; diese Pfeiftafel gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten.



Signal Bü 5 - Läutetafel (eingefügt am 6. März 1972)

Es ist zu läuten.

Eine weiße, rechteckige Tafel mit schwarzem Rand und einem schwarzen »L«.

Das Signal kann vor Bahnübergängen ohne allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr stehen.

Von dem Signal ab ist zu läuten, bis die Spitze des Zuges den Bahnübergang überquert hat.

Das Signal ist durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund seines Standortes zwischen zwei Glesen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.

Über der vor dem Halteplatz stehenden Läutetafel ist dann eine rechteckige weiße Tafel mit zwei senkrechten schwarzen angebracht; diese Läutetafel gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten.

Künftig wegfallende bzw. entfallende Signale (seit Inkrafttreten der ESO 1959)

Dieser Abschnitt enthält die von den Bestimmungen im Abschnitt »Die Signale« in Form und Bedeutung abweichenden oder dort nicht enthaltenden Signale, die mit Genehmigung des BMV während einer Übergangszeit verwendet werden dürfen.

Die Signale im Unterabschnitt »Von den Bestimmungen im Abschnitt "Die Signale" abweichende Signale« tragen die Bezeichnung des entsprechenden Signals und seine Nummer zuzüglich 100.

Hauptsignale (Hp)



Alle BD'en in Bayern und NE - aufgehoben am 7. Juli 1986

Signal Hp Ru - Ruhesignal

Auf dem Gleis ruht der Zugverkehr.

Das Signal »Hp Ru« zeigt an, dass auf dem Gleis rangiert werden darf.
Das Signal gibt jedoch keinen Fahrauftrag.

Tageszeichen

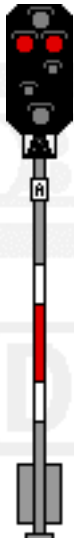
Der Signalfügel eines Ausfahrsignals zeigt senkrecht nach unten.

Nachtzeichen

Ein blaues Licht.

Das Signal kann nur an bestimmten Ausfahrsignalen gezeigt werden. Sie sind durch eine rotumrandete, weiße Tafel mit rotem »Ru« kenntlich.

Wo die Ruhestellung des Signals auch von hinten erkennbar sein soll, ist beim Nachtzeichen das blaue Licht von beiden Seiten sichtbar.



Vorsignale (Vr)

Alle BD'en und NE - aufgehoben am 8. November 1995

Hp 00 - Zughalt und Rangierverbot (gültig bis 08.11.1995)

Das Signal (Haupt/Sperrsignal) entspricht den Signalen »Hp 0« und »Sh 0«.

Bei Aufhebung des Fahrverbots für Rangierabteilungen erscheinen die Signaltypen »Hp 0« und »Sh 1«. Es gelten die Ausführungsbestimmungen für diese Signale.

Lichtsignal

Zwei rote Lichter waagrecht nebeneinander.



Alle BD'en und NE - aufgehoben am 7. Juli 1986

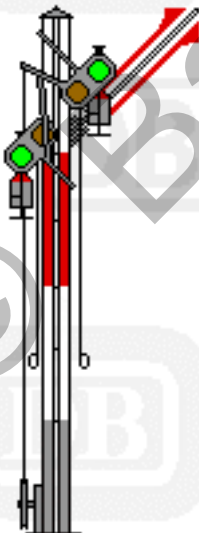
Signal Vr 101a/102a - Fahrt oder Langsamfahrt erwarten

Tageszeichen

Eine runde, gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand liegt waagrecht.

Nachtzeichen

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend.



Alle BD'en in Bayern und NE - aufgehoben am 7. Juli 1986

Signal Vr 101b/102b - Fahrt oder Langsamfahrt erwarten

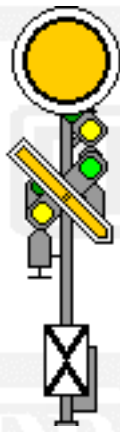
Tageszeichen

Die Scheibe des Vorsignals Vr 0 (ohne Zusatzflügel) ist so zusammengeklappt, dass ein nach rechts aufwärts zeigender Flügel erscheint.

Nachtzeichen

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend.

Wenn das Leuchten der Laternen von hinten erkennbar sein soll, ist weißes Sternlicht sichtbar.



Alle BD'en - aufgehoben am 7. Juli 1986
Signal Vr 102 - Langsamfahrt erwarten

Nachtzeichen

Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend. Senkrecht unter dem oberen Licht, aber höher als das untere Licht, ein grünes Licht.

Wenn das Leuchten der Signallaternen von hinten erkennbar sein soll, ist für jede Laterne ein mattweißes Licht sichtbar.

Zusatzsignale (Zs)



BD Köln - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Zs V - Vorsichtsignal

Am Signal »Hp 0« oder am erloschenen Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren. Weiterfahrt auf Sicht.

Lichtsignal

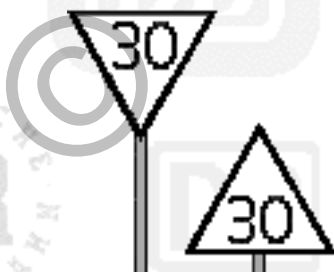
Drei gelbe Lichter in Form eines »V«.

Das Vorsichtsignal gibt einem Zuge

- die Genehmigung, am Signal »Hp 0« am erloschenen Lichthauptsignal ohne Halt vorbeifahren,
- den Auftrag, bis zum nächsten Signal seine Fahrtgeschwindigkeit je nach den Sichtverhältnissen zwischen Schrittgeschwindigkeit und 30 km/h so zu regeln, dass er in jedem Fall vor einem Fahrthindernis zum Halten kommt.

Das Signal ersetzt den Befehl »Ab« und den Vorsichtbefehl.

Langsamfahrtsignale (Lf)



NE

Signal Lf 104 - Geschwindigkeitstafel

Formsignal

Eine auf der Spitze stehende dreieckige, weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Geschwindigkeitszahl. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

Die Geschwindigkeitstafel kennzeichnet ständige Langsamfahrstellen und zeigt an, dass in einer Entfernung, die zur Abbremsung auf die angezeigte Geschwindigkeit ausreicht und auf Hauptbahnen mindestens 300 m, auf Nebenbahnen mindestens 150 m beträgt, ein Gleisabschnitt folgt, auf dem die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.

Die Geschwindigkeitstafel ist aufgestellt,

- wo die zulässige Geschwindigkeit mindestens 30 % kleiner ist als vor der Tafel und ein sonstiger geeigneter Anhalt für den Triebfahrzeugführer fehlt,
- wo an einem Vorsignal angezeigt werden soll, dass vom zugehörigen Hauptsignal ab bei Stellung »Hp 1« für den anschließenden Weichenbereich die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf,
- wo auf Nebenbahnen die Geschwindigkeit vor Bahnübergängen ermäßigt werden muss. Das Signal kann dann dort auch in Verbindung mit Läute- und Pfeiftafeln (»LP 1« bis »LP 4«) stehen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung muss erreicht sein, sobald die Zugspitze die Anfangstafel »Lf 5«, wo diese fehlt, den Bahnübergang erreicht hat. Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug den Bahnübergang verlassen hat.

Die Geschwindigkeitstafel steht in der Regel unmittelbar rechts vom Gleis. Ausnahmen sind in der Sbv bekanntgegeben.

Schutzsignale (Sh)

alle BD'en und NE - aufgehoben am 7. Juli 1986

Signal Sh 4 - Knallsignal

Sofort halten !

Das Signal wird angewandt, wenn Zug- und Rangierfahrten bei Gefahr angehalten werden sollen und ihre Verständigung auf andere Weise nicht möglich ist oder nicht genügend sicher erscheint. Bei NE wird das Signal nur dann angewandt, wenn es auf Anordnung des Obersten Betriebsleiters eingeführt ist.

Akustisches Signal

Nacheinander ertönen drei Knalle.

Das Signal wird durch Knallkapseln gegeben, die in der Regel auf dem rechten Schienenstrang in einem Abstand von mindestens je 30 m zu befestigen sind. Auf Bahnübergängen dürfen sie nicht ausgelegt werden. Von öffentlichen Verkehrswegen darf ein Mindestabstand von 20 m nur im äußersten Notfall unterschritten werden.

Als Haltauftrag gilt schon der Knall einer Kapsel.

Die Knallkapseln werden in einer Entfernung von 1000 m auf Hauptbahnen und 700 m, auf Nebenbahnen vor der Stelle ausgelegt, an der zu halten ist.

Mit Knallkapseln werden ausgerüstet - bei NE nur auf Anordnung des Obersten Betriebsleiters:

- a) mit je **6 Stück** die Posten der Strecken- und Schrankenwärter, die bei der Arbeit auf der Strecke befindlichen Rottenführer und die Kleinwagenführer,
- b) mit je **12 Stück** die Triebfahrzeuge, soweit sie nicht ausschließlich für den Dienst innerhalb der Bahnhöfe bestimmt sind,
- c) nach Bedarf mit je **6 Stück** die Sicherungsposten.

Knallkapseln sind sprenggefährlich und dürfen nur in ihrer vorschriftsmäßigen Verpackung und nicht in der Nähe eines Heizkörpers aufbewahrt werden. Sie dürfen nicht mit nach Hause genommen werden und nicht in die Hände Unberufener fallen. Beim Umgang mit Knallkapseln sind die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.

Weichensignale (Wn)



BD'en in Bayern, Karlsruhe, Stuttgart und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Wn 102 - Gebogener Zweig

Das Signal bedeutet, dass die Weiche auf dem gebogenen Zweig, bei Innenbogenweichen auf den stärker gebogenen Zweig steht.



Von der Weichenspitze gesehen

Ein schwarzer Winkel auf weißem Grund zeigt die Richtung der Ablenkung an.

Vom Herzstück gesehen

Ein schwarzer Winkel auf weißem Grund zeigt die Richtungsänderung bei der Einmündung an.

Diese Signallaternen stehen an an einfachen Weichen.



BD'en in Bayern und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Wn 103 - Gerade in der Hauptrichtung

Fahrt durch das gerade Gleis der Hauptrichtung.

Ein stehendes weißes Rechteck zwischen zwei schwarzen Streifen.

Diese Signallaternen stehen an ABW, EKW, DKW und DWW¹.

Die Hauptrichtung des Bahnhofs wird nach der Richtung der durchgehenden Hauptgleise bestimmt.



BD'en in Bayern und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Wn 104 - Gerade in der Nebenrichtung

Fahrt durch das die Hauptrichtung durchkreuzende Gleis.

Ein um 45° gekipptes schwarzes Keuz auf weißem Grund.

Diese Signallaternen stehen an ABW, EKW, DKW und DWW¹.



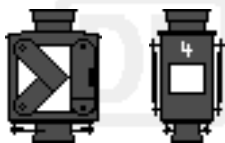
BD'en in Bayern und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Wn 105 - Bogen von links nach links

Fahrt durch den linken Gleisbogen.

Ein schwarzer Winkel auf weißem Grund zeigt mit der Spitze nach links auf einen senkrechten schwarzen Streifen.

Diese Signallaternen stehen an ABW, EKW, DKW und DWW¹.



Seitenansicht

BD'en in Bayern und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Wn 106 - Bogen von rechts nach rechts

Fahrt durch den rechten Gleisbogen.

Ein schwarzer Winkel auf weißem Grund zeigt mit der Spitze nach rechts auf einen senkrechten schwarzen Streifen.

Diese Signallaternen stehen an ABW, EKW, DKW und DWW¹.

¹ ABW Außenbogenweiche, EKW einfache Kreuzungsweiche, DKW Doppelkreuzungsweiche, DWW Dreiwegweiche

Signale für das Zugpersonal (Zp)



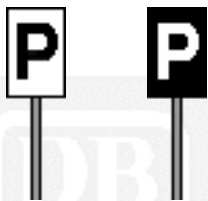
Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Zp 10 - Abfahr-Pfeifsignal

Akustisches Signal

Zwei mäßig lange Töne.

Das Signal wird angewandt, wo der Auftrag zur Abfahrt nicht durch Signal »Zp 9« gegeben wird. Das Signal wird vom Zugführer an das Triebfahrzeugpersonal möglichst nahe bei dem führenden Fahrzeug gegeben. Gleichzeitig sind bei Tage eine Hand, bei Dunkelheit eine grüngeblendete Laterne hochzuhalten, bis der Abfahrtauftrag aufgenommen ist. Das Signal darf bei Triebwagenzügen auch von einem angehängten Wagen aus mit einer Summer- oder Klingelanlage gegeben werden. Das Hochhalten der Hand oder der grüngeblendeten Laterne fällt dann weg.



Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal LP 1 - Pfeiftafel

Das Achtung-Signal »Zp 1« ist zu geben.

Formsignal

Eine weiße Tafel mit schwarzem »P« oder eine schwarze Tafel mit einem weißem »P«.

Vor Bahnübergängen ohne Blinklichter, Schranken, Drehkreuze und andere Abschlüsse, darf die Pfeiftafel allein nicht aufgestellt werden.

Die Pfeiftafel steht 200 m vor einem Gefahrpunkt.



Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

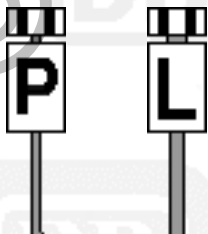
Signal LP 2 - Läutetafel

Es ist zu läuten.

Formsignal

Eine weiße Tafel mit schwarzem »L«.

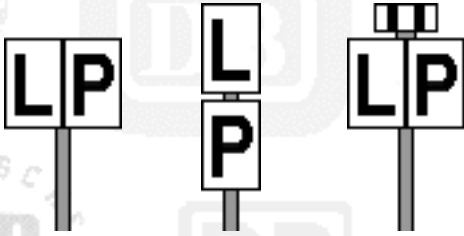
Die Läutetafel steht mindestens 100 m, höchstens 350 m vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung. Von der Tafel ab ist zu läuten, bis die Zugspitze den Bahnübergang überquert hat. Bei unsichtigem Wetter oder, wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Bahnübergang nähern, ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen. Bei geschobenen Zügen ist sinngemäß von dem auf dem vordersten Fahrzeug befindlichen Betriebsbeamten zu läuten oder mit einem Signalthorn das Achtung-Signal zu geben.



Wo Züge zwischen der Läute- bzw. Pfeiftafel und dem Bahnübergang planmäßig halten, ist die Läute- bzw. Pfeiftafel hinter dem Halteplatz des Zuges wiederholt.

Über der vor dem Halteplatz stehenden Läute- bzw. Pfeiftafel ist dann ein Wiederholungszeichen in Form einer rechteckigen, weißen Tafel mit zwei senkrechten, schwarzen Strichen angebracht.

Die Läute- bzw. Pfeiftafel mit Wiederholungszeichen gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten. Die Signale sind rückstrahlend oder beleuchtet, wenn es der Betrieb erfordert.



Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal LP 3 - Läute- und Pfeiftafel

Es ist zu läuten und das Achtung-Signal »Zp 1« ist zu geben.

Formsignal

Eine weiße Tafel mit schwarzem »LP« oder zwei weiße Tafeln - eine mit einem schwarzem »L«, die andere mit einem schwarzem »P« - senkrecht übereinander.

Die Läute- und Pfeiftafel steht mindestens 100 m, höchstens 350 m vor einem Bahnübergang ohne technische Sicherung.

Von der Tafel ab ist zu läuten, bis die Zugspitze den Bahnübergang überquert hat, und etwa 3 Sekunden lang zu pfeifen. Etwa in der Mitte der Strecke von der Läute- und Pfeiftafel bis zum Bahnübergang ist nochmals etwa 3 Sekunden lang zu pfeifen. Bei Nebel, Schneegestöber und dgl. oder, wenn es notwendig erscheint, Straßenbenutzer zu warnen, ist das Achtung-Signal bei Annäherung an den Bahnübergang zu wiederholen.

Wenn Züge zwischen der Läute- und Pfeiftafel und dem Bahnübergang planmäßig halten müssen, wird eine zweite Tafel hinter dem Halteplatz des Zuges aufgestellt. Über der vor dem Halteplatz stehenden Tafel ist dann ein Wiederholungszeichen wie bei Signal »LP 2« vorhanden. Die Läute- und Pfeiftafel mit Wiederholungszeichen gilt nur für die vor dem Bahnübergang nicht haltenden Züge.



Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal LP 4 - Durchläutebeginntafel

Es ist bis zur Durchläuteendtafel »LP 5« zu läuten.

Formsignal

Zwei Lütetafeln »LP 2« senkrecht übereinander.

Die Durchläutebeginntafel steht mindestens 100 m, höchstens 350 m vor dem ersten von mehreren in kurzem Abstand einander folgenden Bahnübergängen ohne technische Sicherung.

Wenn innerhalb der Durchläutestrecke vor einem Bahnübergang eine Läute- und Pfeiftafel steht, ist auch nach Signal »LP 3« zu pfeifen.

Wenn Züge zwischen der Durchläutebeginntafel und einem Bahnübergang planmäßig halten müssen, wird hinter dem Halteplatz des Zuges eine zweite Tafel »LP 4« aufgestellt.



Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal LP 5 - Durchläuteendtafel

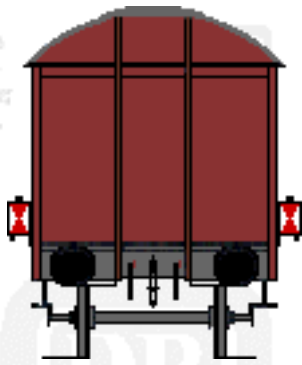
Das Läuten ist einzustellen.

Formsignal

Eine weiße Tafel mit durchgestrichenem »L«.

Die Durchläuteendtafel bezeichnet die Stelle, von der ab ein durch die Durchläutebeginntafel »LP 4« angeordnetes Durchläuten einzustellen ist, sobald die Spitze des vordersten Fahrzeugs am Signal vorbeigefahren ist.

Signale an Zügen (Zg)



Alle BD'en und NE - aufgehoben am 7. Juli 1986

Signal Zg 3 - Schlußsignal

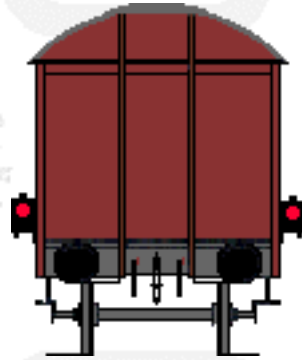
Kennzeichnung des Zugchlusses.

Tageszeichen

a) Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei viereckige, von vorn und von hinten sichtbare rot-weiße Scheiben oder das Nachtzeichen des Signals.

Nachtzeichen

Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei von vorn sichtbare weiße, von hinten sichtbare rote Lichter.



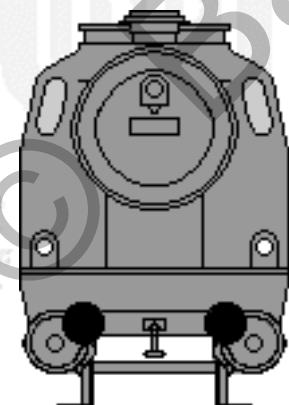
b) Bei allen luftgebremsten Reisezügen und bei luftgebremsten Güterzügen bis zu 250 m Länge braucht das Tages- oder das Nachtzeichen nur von hinten sichtbar zu sein.

Bei nachgeschobenen Zügen trägt das letzte Fahrzeug vor der Schiebelokomotive das Schlußsignal, die Schiebelokomotive selbst - bei zweien die hintere - das vereinfachte Schlu/3signal »Zg 4«. Laufen noch Wagen hinter einer mit dem Zug gekuppelten Schiebelokomotive, so trägt nur das letzte Fahrzeug das Schlußsignal.

Auf Strecken mit Tunneln sind die Nachtzeichen auch bei Tage zu führen, wenn es im AzFV bestimmt ist.

Die Signale »Zg 101« und »Zg 102« dürfen auf Bahnstrecken mit Bahnübergängen ohne Blinklichter und ohne Schranken nicht verwendet werden; auf den übrigen Bahnstrecken dürfen sie bis längstens 31. 8. 1961 geführt werden.

Auf Bahnen mit Bahnübergängen ohne technische Sicherung sind an Triebfahrzeugen oder Steuerwagen als Nachtzeichen streckenweise einheitlich entweder Signal »Zg 1a« bzw. Signal »Zg 2a« oder Signal »Zg 101« bzw. Signal »Zg 102« zu führen.



Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Zg 101 - Spitzensignal

Kennzeichnung der Spitze von Zügen und von auf die freie Strecke übergehenden Nebenfahrzeugen - ausgenommen bei der Fahrt auf falschem Gleis.

Tageszeichen

Kein besonderes Signal.

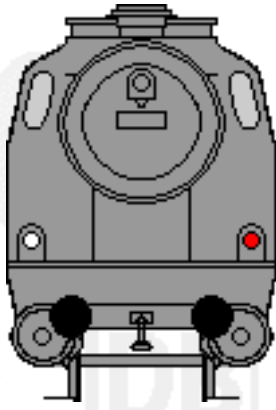
Nachtzeichen

Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses ein Triebfahrzeug oder ein Steuerwagen ist, zwei weiße Lichter in gleicher Höhe.

Bei nachgeschobenen Zügen sind die Signale auch an der Schiebelokomotive abzubringen.

Die Nachtzeichen der Signale sind auch bei Tage anzuwenden,

- a) bei Fahrten durch den Tunnel,
- b) bei Steuer- und Befehlswagen von Wendezügen.



Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Zg 102 - Falschfahrtsignal
(ehem. Nachtzeichen Zg 4)

Kennzeichnung der Zugspitze bei der Fahrt auf dem falschem Gleis.

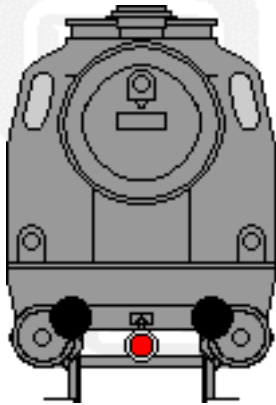
Tageszeichen

Kein besonderes Signal.

Nachtzeichen

Die linke Laterne des Spitzensignals »Zg 101« ist rot geblendet.

Bei Fahrten durch Tunnel ist das Signal auch bei Tage zu führen.



EB und NE - nicht aufgehoben

Signal Zg 102 - Vereinfachtes Schlussignal
(ehem. Tageszeichen Zg 4)

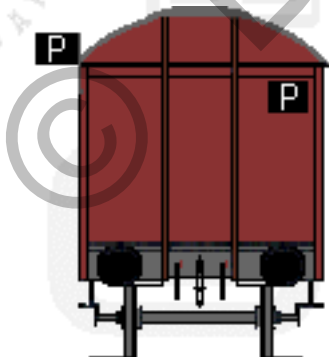
Kennzeichnung des Zugschlusses.

Tageszeichen

Hinten am letzten Fahrzeug etwa in Höhe der Puffer eine runde rote Scheibe mit weißem Rand.

Das Signal führen Lokomotivzüge (auch einzeln fahrende Lokomotiven), eine Lokomotive am Schluss eines Zuges, ausgenutzte Lokomotivleerfahrten bis zu 50 Achsen, Arbeitszüge, Nebenfahrzeuge, wenn sie auf die freie Strecke übergehen, Übergabezüge auf Anordnung des Bundesbahn-Betriebsamts, Züge auf eingleisigen Nebenbahnstrecken, wenn es im AzFV zugelassen ist. Auf Strecken mit Tunneln ist das Nachtzeichen auch bei Tage zu führen, wenn es im AzFV bestimmt ist.

Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)



Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Fz 3 - Pulverflagge

Kennzeichnung von Wagen mit sehr explosionsgefährlichen Gütern.

Tages- und Nachtzeichen

Über beide Stirnwänden oder an beiden Langseiten des Wagens je eine viereckige, schwarze Flagge oder schwarze Tafel mit weißem »P«.



Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Fz 4 - Giftflagge

Kennzeichnung von Behälterwagen mit sehr giftigen Gasen.

Tages- und Nachtzeichen

Über beide Stirnwänden oder an beiden Langseiten des Wagens je eine viereckige, weiße oder gelbe Flagge bzw. weiße oder gelbe Tafel mit schwarzem Totenkopf.

Leere Behälterwagen, die vorher mit sehr giftigen Gasen gefüllt waren, sind ebenfalls mit dem Signal gekennzeichnet.

Läutesignale (Lt)

Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Lt 1 - Ein Zug fährt in der Richtung von A nach B

Akustisches Signal

Einmal eine bestimmte Anzahl Glockenschläge.

Sind auf zweigleisiger Strecke die Signale »Lt 1« und »Lt 2« gleichzeitig von beidem Seiten gegeben worden und ist infolgedessen das Signal Lt 1 nicht deutlich hörbar, so ist es 20 Sekunden nach Beendigung des Signals »Lt 2« zu wiederholen.

Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Lt 2 - Ein Zug fährt in der Richtung von B nach A

Akustisches Signal

Zweimal dieselbe Anzahl Glockenschläge wie bei Signal »Lt 1«.

Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

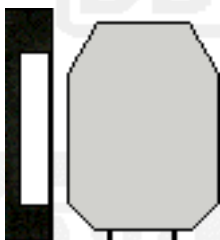
Signal Lt 3 - Gefahrensignal

Akustisches Signal

Sechsmal dieselbe Anzahl Glockenschläge wie bei Signal »Lt 1«.

Wenn das Signal ertönt, sind alle Züge an- oder zurückzuhalten und die Schranken zu schließen. Das Signal darf nicht gegeben werden, wenn die Gefahr durch das Anhalten der Züge vergrößert wird. Die Zurücknahme des Gefahrensignals ist den Bahnhofs- und Streckenbediensteten fernmündlich mitzuteilen.

Nebensignale (Ne)



Signal Ne 8 - Gefahranstrich - nicht aufgehoben

Kennzeichnung fester Gegenstände, die wegen zu geringen Abstandes vom Gleis Personen gefährden können.

Die Gegenstände sind durch einen weißen Anstrich gekennzeichnet.

Erstreckt sich der zu geringe Abstand vom Gleis auf eine größere Länge, so kann der Anstrich auf den Anfang, das Ende und geeignete Zwischenstellen beschränkt sein.



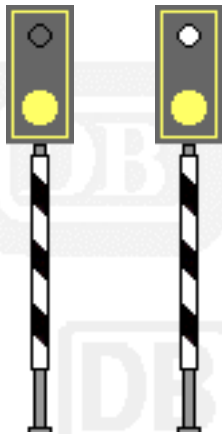
Das Signal steht am Einschaltpunkt einer Blinklichtanlage mit Fernüberwachung.

Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Ne 9 - Merkpfehl (gültig bis 5. März 1972)

Kennzeichnung des Einschaltpunktes einer Blinklichtanlage mit Fernüberwachung.

Ein in waagerechter Teilung schwarz und weiß gestreifter Pfahl.



Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Ne 10 - Blinklicht-Überwachungssignal

(aufgehoben am 6. März 1972, => Signal »Bü 0« und »Bü 1«)

a) Das Straßensignal am Bahnübergang blinkt nicht.

Über einem schwarz und weiß schräg gestreiften Mastblech ein gelbes Licht. Das gelbe Licht kann bei den NE entfallen.

b) Das Straßensignal am Bahnübergang blinkt.

Wie Signal a), dazu über dem gelben Licht ein blinkendes weißes Licht (Betriebslicht). Das gelbe Licht kann bei den NE entfallen.

Die Signale stehen rechts vom Gleis in einem Bremswegabstand, der für das Anhalten von Zug- und Rangierfahrten vor dem Bahnübergang ausreicht.

Wenn sich nach Überfahren des Einschaltpunktes Signal »Ne 10a« nicht in Signal »Ne 10b« ändert, ist die technische Sicherung des Bahnübergangs ausgefallen. Der Zug hat vor dem Bahnübergang anzuhalten. Er darf erst dann mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang bewacht und die Wegbenutzer durch Achtung-Signal »Zp 1« gewarnt sind. Wenn das erste Fahrzeug die Straße überquert hat und das Zugpersonal wieder aufgenommen ist, ist der Übergang schnellstens zu räumen. Ein Zug, der mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt ist, darf nach dem Anhalten den Bahnübergang vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit befahren.



Das Überwachungssignal kann wiederholt sein. Das Wiederholungssignal ist

durch ein rundes, weißes, Rückstrahlglas mit schwarzer Umrandung am Mastschild kenntlich.

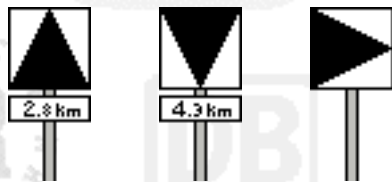
Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal Ne 11 - Rautensignal

Ein Blinklicht-Überwachungssignal ist zu erwarten.

Das Signal kennzeichnet den Einschaltpunkt einer Blinklichtanlage mit Blinklicht-Überwachungssignal.

Das Signal steht mindestens doppelt so viel Meter vor dem Blinklicht-Überwachungssignal, wie die zulässige Streckengeschwindigkeit in km/h beträgt.



Alle BD'en und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal No 12 - Neigungswechselfafel

Die Streckenneigung ändert sich.

Eine quadratische, weiße Tafel mit schwarzer Keilspitze, die nach oben, nach unten oder nach rechts zeigt. Wo die Keilspitze nach oben oder unten zeigt, ist unterhalb der Tafel ein rechteckiges Zusatzschild mit Angabe der Länge der Neigung vorhanden.

Das Signal bedeutet,

- a) wenn die Keilspitze nach oben zeigt, dass eine Steigung von 7 ‰ und mehr folgt,
- b) wenn die Keilspitze nach unten zeigt, dass ein Gefälle von 7 ‰ und mehr folgt,
- c) wenn die Keilspitze nach rechts zeigt, dass eine Horizontale oder eine schwächere Neigung als 7 ‰ folgt.

Das Zusatzschild gibt die Länge der Neigung an.

Das Signal befindet sich nur auf Hauptbahnen, und zwar

- a) auf zweigleisigen Strecken in jeder Richtung rechts vom Gleis,
- b) auf eingleisigen Strecken für beide Richtungen an einem gemeinsamen Signalträger.



Wenn an Abzweigstellen die Neigungen auf den abzweigenden Strecken verschieden lang sind, werden an der Neigungswechselfafel zwei Zusatzschilder angebracht. Sie geben durch die Pfeilspitze die zugehörige Fahrrichtung an.



Alle BD'en in Bayern und NE - aufgehoben am 6. März 1972

Signal No 102 - Vorsignaltafel

Kennzeichnung des Standortes eines Vorsignals Vr 101/102.

Formsignal

Eine schwarzgeränderte, weiße Rechtecktafel mit zwei mit den Spitzen übereinander stehenden schwarzen Winkeln, die sich mit der Spitze berühren. In den Winkeln ist je ein schwarzer Punkt.

Signale für Bahnübergänge (Bü)



EB und NE - nicht aufgehoben

Signal Bü 100 - Blinklicht-Überwachungssignal

Halt vor Bahnübergängen ! - Weiterfahrt nach Sicherung.

Eine runde, gelbe Scheibe auf einem schwarzen Signalschirm mit gelber Umrahmung über ein schwarz-weiß, schräg gestreiftes Mastschild. Scheibe, Umrahmung und Mastschild sind rückstrahlend.

Anstatt der Scheibe und der gelben Umrahmung kann das Signal auch zwei waagrecht angeordnete gelbe Lichter zeigen.



EB und NE - nicht aufgehoben
Signal Bü 101 - Blinklicht-Überwachungssignal

Der Bahnübergang darf befahren werden.

Ein blinkendes, weißes Licht über einer runden, gelben Scheibe in einer gelben Umrahmung auf schwarzem Signalschirm über einem schwarz-weiß, schräg gestreiften Mastschild.
Scheibe, Umrahmung und Mastschild sind rückstrahlend.

Anstatt des weißen Blinklichts über der Scheibe in der Umrahmung kann das Signal auch ein weißes Licht über zwei waagrecht angeordnete gelbe Lichter zeigen.

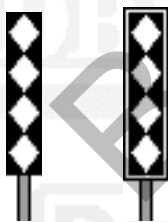
Diese Signale stehen bei den Eisenbahnen des Bundes in der Regel rechts im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem Bahnübergang.
Das Signal ist durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es aufgrund seines Standortes zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.
Bei den NE stehen die Signale in der Regel in einem für das Abbremsen ausreichenden Abstand rechts neben dem Gleis. Auf Anordnung des Obersten Betriebsleiters können sie auch links, sowie unmittelbar vor dem Bahnübergang aufgestellt sein.



Ist bei Eisenbahnen des Bundes der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, so ist dies am Signal durch ein rückstrahlendes, auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand gekennzeichnet.



Ist das Überwachungssignal wiederholt, ist dies am Überwachungssignalwiederholer durch eine weißumrandete, schwarze, quadratische Tafel mit runder weißer Scheibe gekennzeichnet. Die Scheibe ist rückstrahlend.
Bei den Eisenbahnen des Bundes sind Scheibe und die Umrandung rückstrahlend.

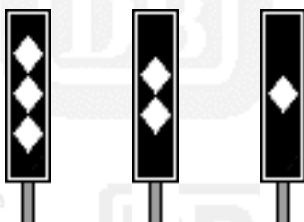


EB und NE - nicht aufgehoben
Signal Bü 102 - Rautensignal

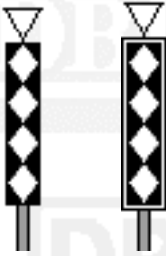
Ein Überwachungssignal ist zu erwarten.

Das Signal kennzeichnet den Anfang der Einschaltstrecke von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Überwachungssignal.

Das Signal steht mindestens doppelt soviel Meter vor dem Überwachungssignal, wie die dort zulässige Geschwindigkeit in km/h beträgt.
Das Signal ist durch eine Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund seines Standortes zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.
Die Rautentafel können bei Eisenbahnen des Bundes mit einem weißen, rückstrahlenden Rand versehen sein.



Auf die Rautentafel können weitere Rautentafeln folgen, bei denen die Anzahl der Rauten in Fahrtrichtung abnimmt. Es stehen in der Regel drei weitere Rautentafeln vor dem Überwachungssignal. Die in Fahrtrichtung letzte Rautentafel steht im Abstand von 100 m vor dem Überwachungssignal, die anderen Rautentafeln stehen in je 75 m Abstand voneinander davor.



Ist bei Eisenbahnen des Bundes der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, befindet sich am Signal »Bü 2« ein rückstrahlendes, auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. Bei beschränktem Raum kann das Dreieck vor dem Signal stehen.



EB und NE - nicht aufgehoben
Signal Bü 103 - Merktafel

Ein Überwachungssignal ist zu erwarten.

Eine schwarz-weiß waagrecht gestreifte, rückstrahlende Tafel.

Das Signal kennzeichnet den Anfang einer Einschaltstrecke von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung. Zusätzlich können Bü-Ankündetafeln und Bü-Kennzeichentafeln aufgestellt sein.

Das Signal ist durch eine Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund seines Standortes zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.

Änderungen seit Inkrafttreten



durch Änderungs-Verordnung vom 6. März 1972 [BGBl. I S. 450]

geändert

- Signal Zs 1 - Ersatzsignal
- Signal Sh 3 - Kreissignal
- Signal Zp 1 - Achtungssignal
- Signal Zp 9 - Abfahren
- Signal El 6 - Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern
- Signal Zg 1 - Spitzensignal
- Signal Zg 4 - Vereinfachtes Schlußsignal
- Signal Fz 1 - Rangierlokomotivsignal
- Signal Ne 3 - Vorsignalbaken

eingefügt

- Signal Bü 0 - Halt vor dem Bahnübergang !
- Signal Bü 1 - Der Bahnübergang darf befahren werden
- Signal Bü 2 - Rautentafel
- Signal Bü 3 - Merktafel
- Signal Bü 4 - Pfeiftafel
- Signal Bü 5 - Läutetafel
- Signal Zs 7 - Vorsichtssignal
- Signal Zs 8a und 8b - Falschfahrt-Auftragssignal

aufgehoben

- Signal Zp 10 - Abfahr-Pfeifsignal
- Signal LP 1 - Pfeiftafel
- Signal LP 2 - Läutetafel
- Signal LP 3 - Läute- und Pfeiftafel
- Signal LP 4 - Durchläutebeginntafel
- Signal LP 5 - Durchläuteendetafel
- Signal Lt 1 - Ein Zug fährt von A nach B
- Signal Lt 2 - Ein Zug fährt von B nach A
- Signal Lt 3 - Gefahrensignal
- Signal Zg 2 - Falschfahrtsignal
- Signal Fz 3 - Pulverflagge
- Signal Fz 4 - Giffflagge
- Signal Ne 9 - Merkpfehl
- Signal Ne 10a und 10b - Blinklicht-Überwachungssignal
- Signal Ne 11 - Rautetafel
- Signal Ne 12 - Neigungswechselfeld
- Signal Lf 104 - Geschwindigkeitstafel
- Signal Wn 102 - Gebogener Zweig
- Signal Wn 103 - Gerade in der Hauptrichtung
- Signal Wn 104 - Gerade in der Nebenrichtung
- Signal Wn 105 - Bogen von links nach links
- Signal Wn 106 - Bogen von rechts nach rechts
- Signal Zg 101 - Spitzensignal
- Signal Zg 102 - Falschfahrtsignal
- Signal Ne 102 - Vorsignaltafel
- Signal Zs V - Vorsichtssignal

durch 2. Änderungs-VO vom 7. Juli 1986 [BGBl. I S. 1012]

geändert

- Signal Fz 2 - Gelbe Fahne

eingefügt

- Signal Lf 6 - Geschwindigkeits-Ankündesignal
- Signal Lf 7 - Geschwindigkeitssignal
- Signal Zg 2 - Schlußsignal
- Signal Bü 0 - Halt vor dem Bahnübergang !
- Signal Bü 1 - Der Bahnübergang darf befahren werden Signal
- Bü 2 - Rautetafel
- Signal Bü 3 - Merktafel

aufgehoben

- Signal Zs 8b - Falschfahrt-Auftragssignal
- Signal Sh 4 - Knallsignal
- Signal Zg 3 - Schlußsignal
- Signal Zg 4 Nachtzeichen - Vereinfachtes Schlußsignal
- Signal Vr 101a/102a - Fahrt oder Langsamfahrt erwarten
- Signal Vr 101b/102b - Fahrt oder Langsamfahrt erwarten
- Signal Vr 102 - Langsamfahrt erwarten
- Signal Hp Ru - Ruhesignal

umbezeichnet

- Signal Zs 8a - Falschfahrt-Auftragssignal - nunmehr Signal Zs 8

umgegliedert

- Signal Zg 4 Tageszeichen - Vereinfachtes Schlußsignal - als Signal Zg 102
- Signal Bü 0 - Halt vor dem Bahnübergang! - als Signal Bü 100
- Signal Bü 1 - Der Bahnübergang darf befahren werden - als Signal Bü 101
- Signal Bü 2 - Rautentafel - als Signal Bü 102
- Signal Bü 3 - Merktafel - als Signal Bü 103
- Signal Ne 8 - Gefahranstrich

durch Artikel 6 Absatz 130 Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993 [BGBl. I S. 2378, 2422]

geändert

- Begriff »Alle BD'en« in »EB«

durch dritte Änderungs-VO vom 8. November 1995 [BGBl. I S. 1509]

geändert

- Signal Hp 0 - Halt

eingefügt

- Unanwendbarkeitsklausel zu den Signalen »Hf 0«, »Hl 13« und »Sv 4«

aufgehoben

- Signal Hp 00 - Zughalt und Rangierhalt

durch Artikel 6 zweites Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 21. Juni 2002 [BGBl. I S. 2191, 2197]

- Absätze 1, 3, 4, 5, 47 und 48 geändert
-

