

Die Signale der Deutschen Bahn AG

Signalbuch (SB) DS/DV 301 - gültig vom 10. Dezember 2006

Das gemeinsame Signalbuch (SB) **DS/DV 301** ist eine Zusammenstellung der Bestimmungen des Signalbuches (SB) DS 301 der ehemaligen Deutschen Bundesbahn (DB) und des Signalbuches (SB) DV 301 der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (DR).

Im gemeinsamen Signalbuch sind die identischen Bestimmungen der DS 301 und DV 301 über die gesamte Seitenbreite bzw. auf die Seitenmitte dargestellt - die Bestimmungen der DS 301 stehen links, die Bestimmungen der DV 301 rechts.

Die Gliederung und Reihenfolge der Bestimmungen des gemeinsamen Signalbuches entsprechen der DS 301; die Bestimmungen der DV 301 sind den Bestimmungen der DS 301 inhaltlich zugeordnet.

Die im gemeinsamen Signalbuch und die in den getrennten Signalbüchern enthaltenen Bestimmungen der DS 301 und DV 301 bleiben in ihren jeweiligen Geltungsbereichen uneingeschränkt und unabhängig voneinander weiter gültig.

Die **DS/DV 301** mit Stand der Bekanntgabe 6 vom 10. Dezember 2006 entspricht der DS 301 mit Stand der Bekanntgabe 18 und der DV 301 mit Stand der Berichtigung 17. Sie beinhaltet eine weitgehende Harmonisierung der Regelungen der DS 301 und der DV 301.

Die abgebildeten Signale sind im annähernden Maßstab dargestellt, wo die Übersichtlichkeit nicht gewährleistet werden konnte, wurde darauf verzichtet.

Allgemeines

Eisenbahn-Signalordnung (ESO)

a) Geltungsbereich und Zuständigkeiten

Diese Verordnung gilt für regelspurige und schmalspurige Eisenbahnen. Sie gilt nicht für den Betrieb oder die Benutzung der Bahnanlagen eines nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

Die Signale der ESO müssen mindestens in dem Umfang angewandt werden, den die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen (EBO und ESBO) vorschreiben.

Abweichungen von der ESO können im Einzelfall zulassen:

- das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die Eisenbahnen des Bundes (EB),
- die zuständigen obersten Landesverkehrsbehörden für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Von der ESO abweichende Signale mit vorübergehender Gültigkeit kann bei Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahnbundesamt, bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen die zuständige oberste Landesverkehrsbehörde im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, genehmigen.

Anweisungen zur Durchführung der ESO können bei Eisenbahnen des Bundes vom Eisenbahnbundesamt, bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen von der obersten Landesverkehrsbehörde erlassen werden. Die Anweisungen und ihre Änderungen sind dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen rechtzeitig vor Inkrafttreten zur Kenntnis zu geben.

b) Begriffsbestimmungen

Die Signale der ESO dürfen nur in den vorgeschriebenen Formen, Farben und Klangarten und für den vorgesehenen Zweck verwendet werden.

Signal

Ein Signal ist ein sichtbares oder hörbares Zeichen mit einer festgelegten Information zur Gewährleistung des sicheren Bewegens von Eisenbahnfahrzeugen.

Signalbegriff

Der Signalbegriff ist die Kurzbezeichnung eines Signals (z. B. »Hp 0«), die bei einigen Signalen durch eine Langbezeichnung ergänzt ist (z. B. Ersatzsignal).

Signalbedeutung

Die Signalbedeutung ist die verbale Darstellung der Information, die ein Signal gibt.

Signalbeschreibung

Die Signalbeschreibung ist die verbale Darstellung des Signalbildes oder des Signaltones.

Signalbild

Das Signalbild umfasst die für ein sichtbares Signal festgelegten Formen, Farben und Merkmale (z. B. Symbole, Buchstaben, Zahlen). Ein sichtbares Signal kann ein Formsignal, Lichtsignal oder ein Handsignal sein.

Signalton

Der Signalton umfasst das hörbare Signal, das aus einem oder mehreren Tönen besteht, für die die Dauer und, wenn erforderlich, auch die Tonhöhe festgelegt sind.

Signale, die zeitweilig betrieblich abgeschaltet sind, zeigen an Stelle der sonst vorgesehenen Signalbilder ein weißes Licht (Kennlicht).

Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend. Die Abbildungen dienen zur Erläuterung.

Ortsfeste Signale sowie die Langsamfahrtsignale »Lf 1«, »Lf 2« und »Lf 3«, das Schutzhaltsignal »Sh 2« und die Signale »El 3«, »El 4« und »El 5« befinden sich in der Regel unmittelbar rechts - auf zweigleisigen Strecken für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf der freien Strecke unmittelbar links - neben oder über dem Gleis, zu dem sie gehören. Sind bei einzelnen Signalen abweichende Regeln zur Aufstellung erforderlich, so sind diese bei dem betroffenen Signal gegeben.

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.

Mastschilder

DS 301

DV 301

Lichtsignale, an deren Standort bei erloschenem Signalbild zu halten ist, sind durch Mastschilder kenntlich.

Die Maste der Formhauptsignale sind zur besseren Erkennbarkeit rot-weiß gekennzeichnet.

Diese Kennzeichnung enthält keine Information.

Die Mastschilder geben das Verhalten bei "Halt" zeigenden oder gestörten Lichtsignalen vor.

Sie sind

- weiß-rot-weiß,
- weiß-gelb-weiß-gelb-weiß,
- rot (bei der Gleichstrom S-Bahn Berlin),
- weiß-schwarz-weiß-schwarz-weiß (bei den Gleichstrom S-Bahnen Berlin und Hamburg),

sowie weiß mit zwei schwarzen Punkten.

An einem durch ein weiß-rot-weißes Mastschild



bzw. ein Mastschild mit einem mit der Spitze nach oben weisendem roten Dreieck auf weißem Grund



gekennzeichneten Lichtsignal, das Halt zeigt oder gestört ist, dürfen Züge nur auf Ersatzsignal, Vorsichtsignal, Gegengleisfahrt-Ersatzsignal, Befehl oder - bei Signal »Zs 12« - auf mündlichen bzw. fernmündlichen Auftrag vorbeifahren. Rangierfahrten dürfen nur mit Zustimmung des zuständigen Wärters am Signal vorbeifahren.

Ks-Hauptsignale, die mit weiß-rot-weißem Mastschild gekennzeichnet sind und zugleich Vorsignalfunktion besitzen, sind zusätzlich mit folgendem Mastschild gekennzeichnet:

Ein mit der Spitze nach unten weisendes gelbes Dreieck. Das Mastschild ist rückstrahlend.

Das dreieckige gelbe Mastschild ist grundsätzlich unter dem weiß-rotweißen Mastschild angeordnet.



An einem durch ein weiß-gelb-weiß-gelb-weißes Mastschild gekennzeichneten Lichthauptsignal, das Halt zeigt oder gestört ist, dürfen Züge, wenn nach dem Anhalten vor diesem Signal eine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter nicht möglich ist, ohne Zustimmung vorbeifahren und müssen bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht fahren.

Hauptsignale mit diesem Mastschild besitzen zugleich eine Vorsignalfunktion.



An einem durch ein weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißes Mastschild gekennzeichneten Lichthauptsignal, das "Halt" zeigt oder gestört ist, dürfen Züge nach dem Anhalten vor diesem Signal ohne Zustimmung vorbeifahren. Hierfür und für das Verhalten nach der Vorbeifahrt sind die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmer für die Gleichstrom S-Bahnen Berlin und Hamburg gegebenen Richtlinien zu beachten. Hauptsignale mit diesem Mastschild besitzen zugleich eine Vorsignalfunktion.



An einem durch ein rotes Mastschild gekennzeichneten Lichthauptsignal, das "Halt" zeigt oder gestört ist, dürfen Züge nur auf Ersatzsignal, Gegengleisfahrt-Ersatzsignal, Befehl oder - bei Signal »Zs 12« - auf mündlichen bzw. fernmündlichen Auftrag vorbeifahren. Für das Verhalten nach der Vorbeifahrt sind die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Gleichstrom S-Bahn Berlin gegebenen Richtlinien zu beachten.



An einem durch ein weißes Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichneten Lichtsignal, das Halt zeigt, dürfen Züge nur auf Befehl vorbeifahren. Ein mit diesem Mastschild gekennzeichnetes Signal, das »Ra 12« zeigt oder erloschen ist, hat für Züge keine Bedeutung.



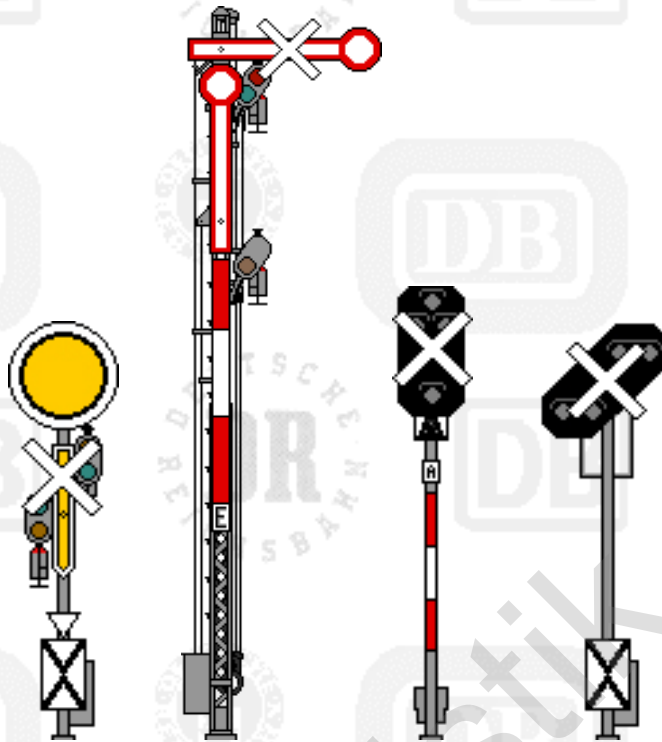
Ungültigkeitskreuz

Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet oder es ist verdeckt.

Außerdem werden ungültige Formsignale bei Dunkelheit nicht beleuchtet, ungültige Lichtsignale gelöscht.

Ist das Signal »Lf 1« durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand als ungültig gekennzeichnet, sind die Signale »Lf 2« und »Lf 3« nicht aufgestellt oder verdeckt. Die gelben Lichter leuchten während der Dunkelheit.

Ist das Signal »EI 3« durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand als ungültig gekennzeichnet, sind die Signale »EI 4« und »EI 5« nicht aufgestellt oder verdeckt. Es ist bei Dunkelheit beleuchtet.



unmaßstäbliche Abbildungen

Orientierungszeichen

Orientierungszeichen (z.B. Zeichen, Schilder, Anzeiger, Tafeln) ergänzen einen betrieblichen Handlungsauftrag oder kennzeichnen eine Stelle, an der ein solcher Auftrag auszuführen ist. Die Orientierungszeichen geben selbst keinen Handlungsauftrag und sie sind auch keine Signale im Sinne der ESO. Sie sollen eine Hilfe für die Anwender, vor allem Triebfahrzeugführer, sein.

Die im nachfolgendem dargestellten Orientierungszeichen haben in der Regel ihren Ursprung in anderem betrieblichen oder technischen Regelwerk. Die umfassenden Regelungen und die Weiterentwicklung der mit den Orientierungszeichen verbundenen Regeln obliegt den für das jeweilige Regelwerk zuständigen geschäftsverantwortlichen Stellen.

Zu den Orientierungszeichen gibt es keine Angaben zur Gültigkeit (Beginn oder Ende der Anwendung).

Die nachfolgende Darstellungen haben erläuternden oder beschreibenden Charakter, sie ersetzen nicht die Regelzeichnungen. Die Aufnahme in dieser Darstellung begründet nicht die Notwendigkeit der Anwendung der Orientierungszeichen.

DS 301

DV 301

Signal So 20

Zuordnungstafel

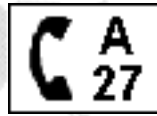
Ein schwarzes, auf der Langseite liegendes Rechteck mit weißem Dreieck. Das durch die Zuordnungstafel gekennzeichnete Signal gilt für das Gleis, auf das die Spitze des Dreiecks weist. Das weiße Dreieck ist rückstrahlend ausgeführt. Die Zuordnungstafel ist zu beleuchten, wenn auch das gekennzeichnete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



Zugfunktafel

Zugfunkgerät (ZF) auf angegebenen Kanal einstellen.

Eine weiße, schwarzumrandete, rechteckige Tafel mit Telefonhörer und einer ZF-Kanalkennzeichnung.



»ICE«- Zeichen

Das Zeichen ist so aufgestellt, dass ein am Schluss des Zuges laufendes Triebfahrzeug die Fahrleitungsschutzstrecke durchfahren hat.

Ein auf der Spitze stehendes weißes, schwarzumrandetes Quadrat mit einem schwarzen Schriftzug »ICE«. Sie steht rechts vom Gleis.



Kennzeichnung der Stelle zur Sicherung an Bahnübergängen

Eine quadratische, weiße, schwarzumrandete Tafel mit schwarzen Schriftzügen.



Schild »Automatik HET«

Das Schild befindet sich an der Zugeinwirkungsstelle für die automatische Hilfseinschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen.



Schild »HET«

Das Schild befindet sich an der Bedienstelle für die Hilfseinschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen.



Schild »Automatik-ET«

Das Schild befindet sich an der Zugeinwirkungsstelle für die automatische Einschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen.



Schild »ET«

Das Schild befindet sich an der Bedienstelle für die Einschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen.

Fahrtanzeiger

Der Fahrtanzeiger dient der Unterrichtung der Zugaufsicht darüber, dass der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Abfahrt des Zuges gegeben hat.

Der Fahrtanzeiger hat folgendes Aussehen:

a) Ein von links nach rechts steigender, weißer Lichtstreifen.



Die Zustimmung gilt in Blickrichtung.

b) Drei von rechts nach links steigende, weiße Lichtpunkte.



Die Zustimmung gilt entgegen der Blickrichtung.
Bei bestehenden Anlagen kann statt der Lichtpunkte ein senkrechter Lichtstreifen gegeben sein.

Hinweistafel auf Zp 9-Bedienstelle

Das Zeichen weist auf die Stelle, an der die Bedieneinrichtung für das Lichtsignal »Zp 9« aufgestellt oder angebracht ist.



LZB-Bereichskennzeichen

LZB-Bereichskennzeichen kennzeichnen den Anfang einer LZB-Strecke und den Übergang zwischen zwei Linienleiterschleifenbereichen unterschiedlichen Bereichskennungen - Bereichskennungswechsel (BKW).

Eine schwarzumrandete, weiße Tafel mit schwarzem »LZB«.



LZB-Blockkennzeichen

LZB-Blockkennzeichen sind an den LZB-Blockstellen aufgestellt, die nicht durch den Standort des Hauptsignals gekennzeichnet sind. Sie markieren die Stelle, an der ein LZB-geführter Zug bei LZB-Halt nach einer Betriebsbremsung zum Halten kommt.

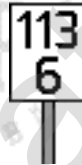
Ein weißes Quadrat mit schwarzem Rand und Kreis sowie mit einer schwarzen innenliegenden Kennzahl.



Hektometerzeichen

Kennzeichnung der Streckenkilometrierung

Eine weiße Tafel mit zwei großen, schwarzen Zahlen übereinander, wobei die untere nur einstellig ist.



Die obere Zahl gibt den Kilometer an, die untere den Hektometer.

NBÜ-Kennzeichen

Das Hektometerzeichen ist am oberen und unteren Rand durch einen orangefarbenen waagerechten Streifen ergänzt.



Diese Tafeln kennzeichnen einen Gleisabschnitt, die bei eingeschalteter Notbremsüberbrückung (NBÜ) den Personenzug trotz betätigter Notbremse weiterfahren zu lassen und erst an einem geeigneten Ort zum Stehen zu bringen.

Bezeichnungstafel für Tunnel

Die örtliche Tunnelbezeichnung besteht aus dem Namen des Tunnels ohne das Wort oder Wortteil »Tunnel«, dem Tunnelsymbol und der Längenangabe in Metern auf einer weißen, schwarzumrandeten Rechteckscheibe.



Tunnel sind am Portal durch Anbringung des Tunnelnamens gekennzeichnet. Bei Tunnel unter 500 m kann auf die Kennzeichnung verzichtet sein.

Unbesetzte Fernsprecherstelle

Unbesetzte Fernsprecherstellen sind durch einen schwarzen Buchstaben »F« auf rechteckiger, weißer Tafel gekennzeichnet. Sprechstellen im Tunneln können zusätzlich durch ein Hörsymbol tragen. Bis auf weiteres können auch folgende Kennzeichnungen vorkommen: »Fo«, »F-Sig« oder »Signalfernsprecher«.



Pfeil für Hinweis auf nächste Sprechstelle



Auf freier Strecke weist ein Pfeil auf die nächste Sprechstelle hin.

Schild »Elektrischen Streckentrennung«

Die Schilder befinden sich an zwei Oberleitungsmasten innerhalb der offenen Streckentrennung einer Speisebezirksgrenze des Oberleitungsnetzes und zeigen an, dass zwischen Anfang- und Ende-Kennzeichen nicht mit gehobenen Stromabnehmern angehalten werden darf.



Anfang



Ende

Die Signale

Hauptsignale (Hp)

DS 301

DV 301

Hauptsignale zeigen an, ob der anschließende Gleisabschnitt befahren werden darf. Das Signal »Hp 0« gilt für Zug- und Rangierfahrten. Die Signale »Hp 1« und »Hp 2« gelten nur für Zugfahrten. Steht ein Hauptsignal bei Annäherung einer Rangierfahrt noch auf Fahrt, dann ist anzuhalten und das Signal »Hp 0« abzuwarten.

Bei zweifelhaftem oder erloschenem Signal verhält sich die Rangierfahrt wie an einem Halt zeigenden Signal. Für die Vorbeifahrt einer Rangierfahrt am Hauptsignal ist die Zustimmung des Wärters abzuwarten.

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.

Hauptsignale werden verwendet als

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

Die Nachtzeichen mehrflügliger Formsignale dürfen nur gleichzeitig gelöscht werden.

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 1.000 bis 1.300 m.

Bei den Eisenbahnen des Bundes bestimmt der Eisenbahninfrastrukturunternehmer - bei den NE der Betriebsleiter- auf welchen Bahnhöfen den Mitarbeitern auf den Betriebsstellen und der Zugaufsicht

durch Fahrtanzeiger die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt angezeigt wird.

DS 301

DV 301

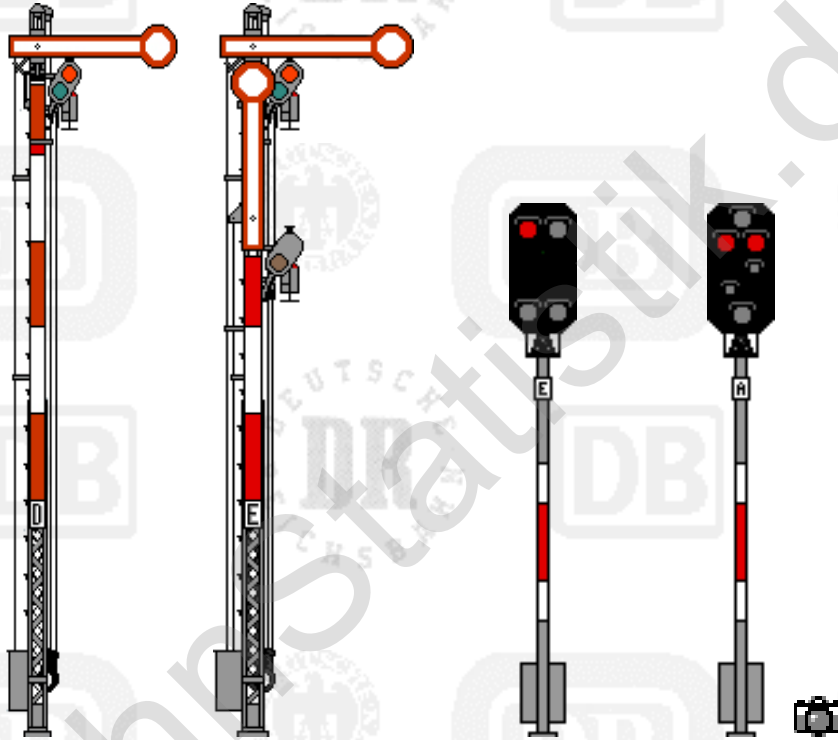
Signal Hp 0 - Halt

Formsignal

Ein weißer, rotumrandeter Signalfügel - bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel - zeigt waagrecht nach rechts.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Ein rotes Licht - bei Lichtsignalen auch zwei rote Lichter.



Signal Hp 1 - Fahrt

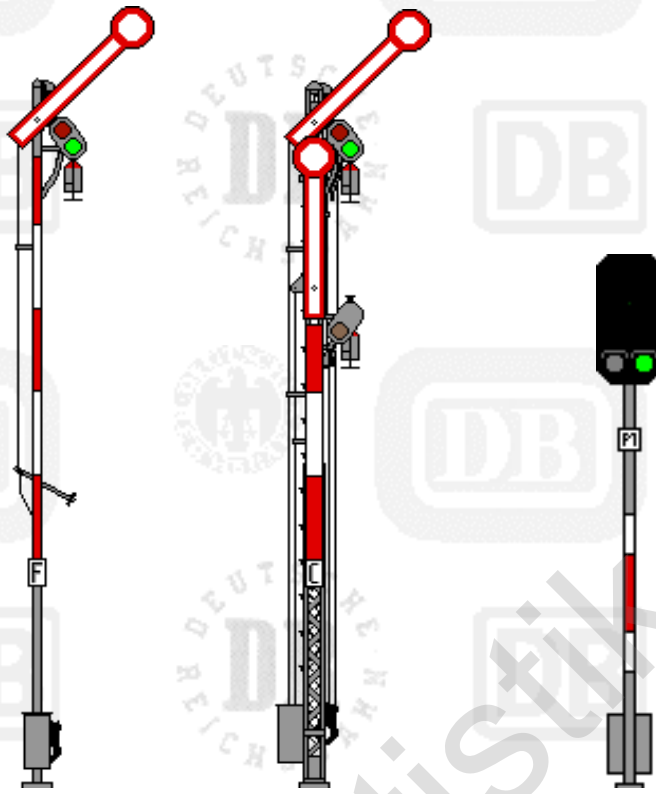
Das Signal erlaubt die Fahrt mit der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit, sofern sie nicht durch andere Signale oder besondere Anordnungen eingeschränkt ist.

Formsignal

Ein weißer, rotumrandeter Signalfügel - bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel - zeigt schräg nach rechts aufwärts.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Ein grünes Licht.



Signal Hp 2 - Langsamfahrt

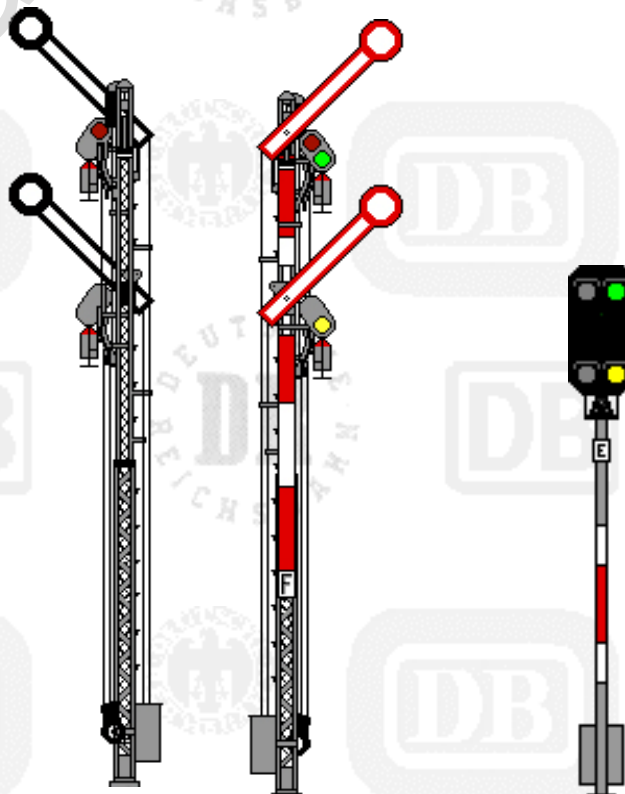
Das Signal schreibt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h vor, wenn nicht eine abweichende Geschwindigkeit durch Signal »Zs 3« angezeigt wird. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt vom Hauptsignal ab für den anschließenden Weichenbereich.

Formsignal

Zwei weiße, rotumrandete Signalfügel zeigen schräg nach rechts aufwärts.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht.



Rückseite

Vorsignale zeigen an, welches Signalbild am zugehörigen Hauptsignal zu erwarten ist.
 Das Signal »Vr 0« kann auch ein Schutzsignal (»Sh 0« und »Sh 2«) ankündigen.
 Das Signal »Vr 0« kann auch das Signal »Hp 0« am Sperrsignal (Lichtsignal) ankündigen.
 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.
 Vorsignale zu ortsfesten Signalen werden durch Vorsignalfafeln 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.
 Lichtvorsignale am Standort von Lichthauptsignalen sind dunkel, wenn sie für die eingestellte Fahrstraße nicht gelten oder das Hauptsignal »Hp 0« 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.
 Wo an nebeneinander verlaufenden Strecken ein links stehendes Wärtervorsignal die Fahrt auf dem Nachbargleis beirren würde, ist auf das Signal zu verzichten und der Zug von der Aufstellung eines Haltsignals zu verständigen.

An Stelle des gelben, schwarz gerahmten Flügels kann sich bis auf weiteres ein weißer pfeilförmiger Flügel mit rotem Rand befinden.

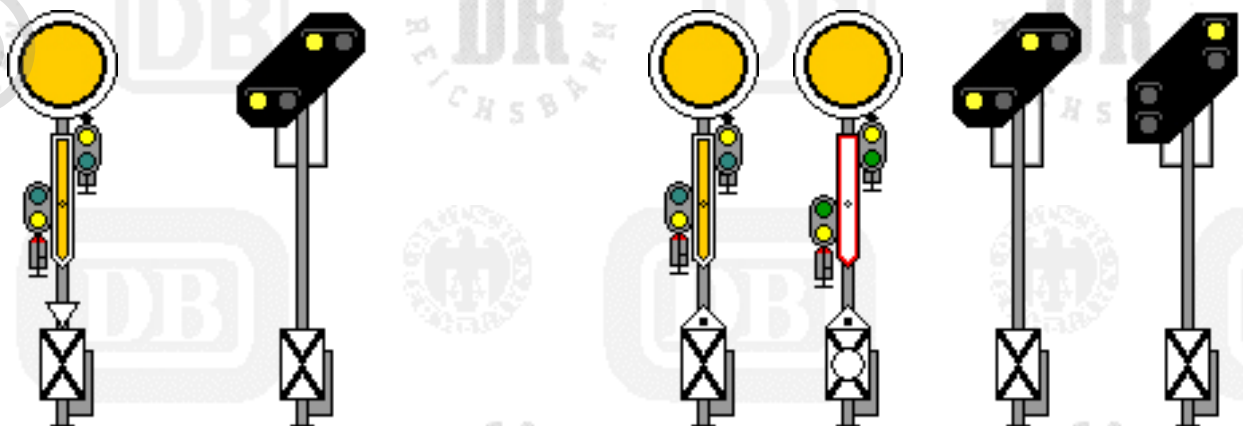
Bei den über dem Gleis angebrachten Formvorsignalen befindet sich der Flügel über der Scheibe.
 Die Nachtzeichen der Formvorsignale müssen so lange leuchten wie die der zugehörigen Haupt- oder Schutzsignale.
 Die Lichtvorsignale zeigen zwei nach rechts steigende Lichter.

Signal Vr 0 - Halt erwarten

Formsignal

Eine runde, gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand steht senkrecht.
 Wo ein Flügel vorhanden ist, zeigt er mit der Spitze senkrecht nach unten.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal
 Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend.



An Vorsignalen, die nicht an Hauptsignalen stehen, kann bis auf weiteres nur ein gelbes Licht gezeigt werden.

Signal Vr 1 - Fahrt erwarten

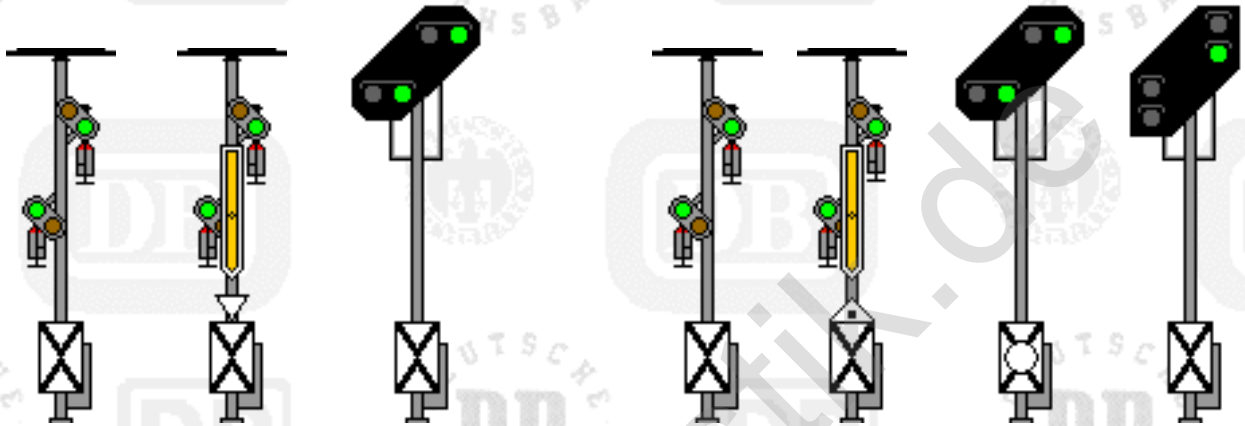
Formsignal

Eine runde Scheibe liegt senkrecht.

Wo ein Flügel vorhanden ist, zeigt er mit der Spitze senkrecht nach unten.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend.



An Vorsignalen, die nicht an Hauptsignalen stehen, kann bis auf weiteres nur ein grünes Licht gezeigt werden.

Signal Vr 2 - Langsamfahrt erwarten

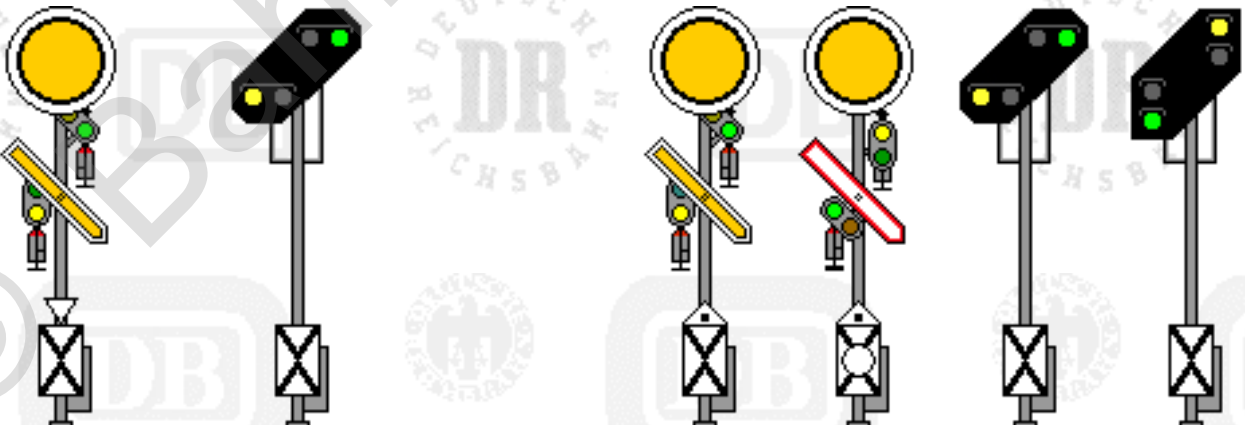
Formsignal

Eine runde, gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand steht senkrecht.

Der Flügel zeigt schräg nach rechts abwärts.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Ein gelbes Licht und nach rechts steigend ein grünes Licht.



Das Signal kann auch ein grünes Licht und nach rechts steigend ein gelbes Licht zeigen.

Vorsignalwiederholer

Lichtvorsignale, die in einem um mehr als 5% 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.



Vorsignalwiederholer, die nicht durch das Zusatzlicht kenntlich sind, sind am Mast durch eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzem Ring gekennzeichnet.

Kombinationssignale (Ks)

DS 301

DV 301

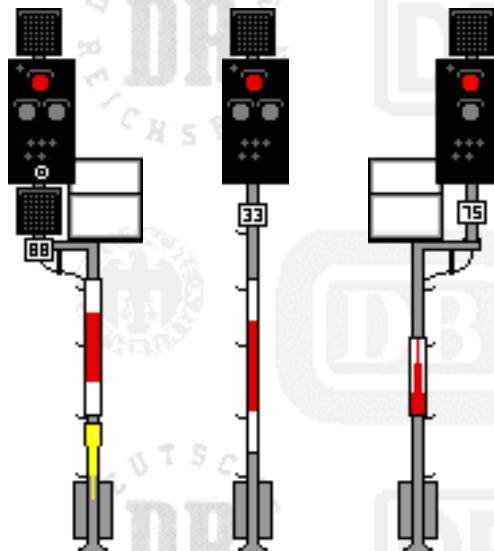
Kombinationssignale sind Lichtsignale, die die Fahraufträge mit einem Signallicht anzeigen.

Die Signale können die Funktion eines

- Hauptsignals,
- Vorsignals oder
- Haupt- und Vorsignals haben.

Signal Hp 0 - Halt

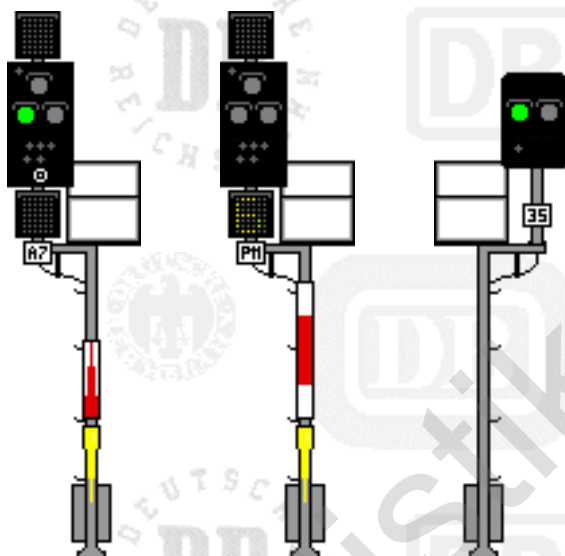
Lichtsignal
Ein rotes Licht.



Signal Ks 1 - Fahrt

Lichtsignal

Ein grünes Licht bzw. ein grünes Blinklicht.

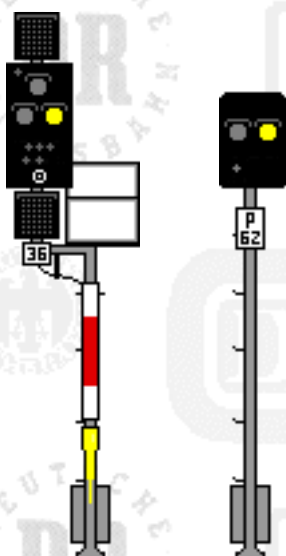


Das Signal zeigt grünes Blinklicht, wenn an diesem Signal eine Geschwindigkeitsanzeige mittels »Zs 3v« gezeigt wird. Das Signal erlaubt die Anwendung der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit.

Signal Ks 2 - Halt erwarten

Lichtsignal

Ein gelbes Licht.

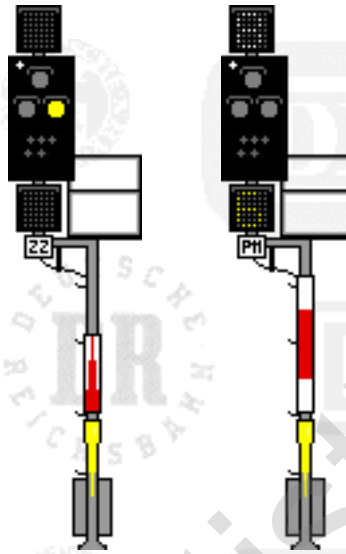


Das Signal erlaubt die Vorbeifahrt und kündigt "Halt" an.

Signal Ks 2 - Halt erwarten

Verkürzter Bremswegabstand zum nachfolgenden Hauptsignal.

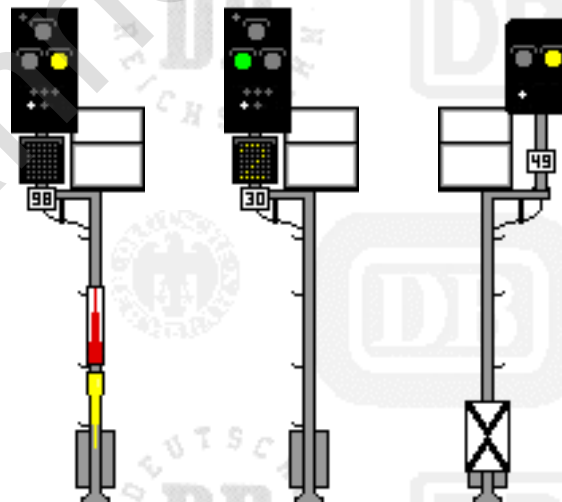
Kombinationssignale mit Vorsignalfunktion, die in einem um mehr als 5 % verkürztem Bremswegabstand vor dem zugehörigen Signal stehen, zeigen bei Signal »Ks 1« mit »Zs 3v« und bei Signal »Ks 2« ein weißes Zusatzlicht über dem Signallicht.



Signal Ks 2 - Halt erwarten

Vorsignalwiederholer zu Ks-Signalen.

Vorsignalwiederholer zeigen bei Signal »Ks 1« mit »Zs 3v« und bei Signal »Ks 2« ein weißes Zusatzlicht unter dem Signallicht.



Die Lichthaupt- und Lichtvorsignale bestehen aus bei Tag und bei Dunkelheit leuchtenden Lampen, die an einem Signalschirm angebracht sind.

Ein Lichthaupt- oder Lichtvorsignal mit einem Licht zeigt an, dass die im Fahrplan zugelassene Geschwindigkeit entweder beibehalten werden darf (ein grünes Standlicht) oder so vermindert werden muss, dass die vorangezeigte Geschwindigkeit am nächsten Signal nicht überschritten wird (ein grünes oder gelbes Blinklicht oder ein gelbes Standlicht).

Bei einem Lichthauptsignal, das aus zwei Lichtern besteht, zeigt das untere Licht die Geschwindigkeit an, die am Signal nicht überschritten werden darf. Ist anschließend ein Weichenbereich vorhanden, dann gilt die Geschwindigkeitsanzeige vom Signal ab im anschließenden Weichenbereich.

Dem unteren gelben Licht kann ein gelb- oder grünleuchtender Lichtstreifen zugeordnet sein.

Das obere Licht gibt die Geschwindigkeit an, die am nächsten Signal nicht überschritten werden darf.

Lichtvorsignale sind zur Unterscheidung von den Lichthauptsignalen durch die Vorsignaltafel (Signal »Ne 2«) kenntlich gemacht.

An einem Lichtvorsignal, kann nur das Signal »HI 1«, »HI 4«, »HI 7« oder »HI 10« erscheinen.

Signal HI 1

Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit



Lichtsignal
Ein grünes Licht.

Signal HI 2

Fahrt mit 100 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit

Lichtsignal

Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein grünes Licht.



Signal HI 3a

Fahrt mit 40 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit

Lichtsignal

Ein gelbes Licht, darüber ein grünes Licht.



Signal HI 3b

Fahrt mit 60 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit

Lichtsignal

Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein grünes Licht.



Signal HI 4

Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen

Lichtsignal
Ein grünes Blinklicht.



Signal HI 5

Fahrt mit 100 km/h

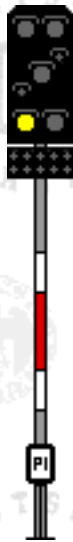
Lichtsignal
Ein gelbes Licht mit grünem Lichtstreifen, darüber ein grünes Blinklicht.



Signal HI 6a

Fahrt mit 40 km/h, dann mit 100 Km/h

Lichtsignal
Ein gelbes Licht, darüber ein grünes Blinklicht.



Signal HI 6b

Fahrt mit 60 km/h, dann mit 100 km/h



Lichtsignal

Ein gelbes Licht mit gelben Lichtstreifen, darüber ein grünes Blinklicht.

Signal HI 7

Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen



Lichtsignal

Ein gelbes Blinklicht.

Signal HI 8

Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen



Lichtsignal

Ein gelbes Licht mit grünen Lichtstreifen, darüber ein gelbes Blinklicht.

Signal HI 9a

Signal HI 9a - Fahrt mit 40 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h)



Lichtsignal

Ein gelbes Licht, darüber ein gelbes Blinklicht.

Signal HI 9b

Fahrt mit 60 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h)



Lichtsignal

Ein gelbes Licht mit gelben Lichtstreifen, darüber ein gelbes Blinklicht.

Signal HI 10

"Halt" erwarten



Lichtsignal

Ein gelbes Licht.



Signal HI 11

Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten

Lichtsignal

Ein gelbes Licht mit grünen Lichtstreifen, darüber ein gelbes Licht.

2



Signal HI 12a

Geschwindigkeit 40 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten

Lichtsignal

Zwei gelbe Lichter übereinander.

Q



Signal HI 12b

Geschwindigkeit 60 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten

Lichtsignal

Ein gelbes Licht mit gelben Lichtstreifen, darüber ein gelbes Licht.

10

Signal HI 13

"Zughalt" !



Lichtsignal
Ein rotes Licht.

Haupt- und Vorsignalverbindungen (Sv)

DS 301

DV 301

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.

Wo die Sicht auf Sv-Signale behindert ist, können die den Vorsignalbildern entsprechenden Lichter wiederholt sein (Vorsignalwiederholer).

Die Signale sind dann durch ein links angeordnetes weißes Zusatzlicht kenntlich.

Signal Sv 0 Zughalt ! Weiterfahrt auf Sicht

Lichtsignal
Zwei gelbe Lichter waagrecht nebeneinander.



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

Signal Sv 1
Fahrt - Fahrt erwarten

Lichtsignal
Zwei grüne Lichter waagrecht nebeneinander.



Signal Sv 2
Fahrt - Zughalt erwarten

Lichtsignal
Ein grünes Licht, rechts daneben waagrecht ein gelbes Licht.



Signal Sv 3
Fahrt - Langsamfahrt erwarten

Lichtsignal

Zwei grüne Lichter waagrecht nebeneinander, rechts senkrecht darunter ein gelbes Licht.



Signal Sv 4
Langsamfahrt - Fahrt erwarten

Lichtsignal

Zwei grüne Lichter waagrecht nebeneinander, links senkrecht darunter ein gelbes Licht.



Signal Sv 5
Langsamfahrt - Langsamfahrt erwarten

Lichtsignal

Zwei grüne Lichter waagrecht nebeneinander und darunter waagrecht zwei gelbe Lichter.





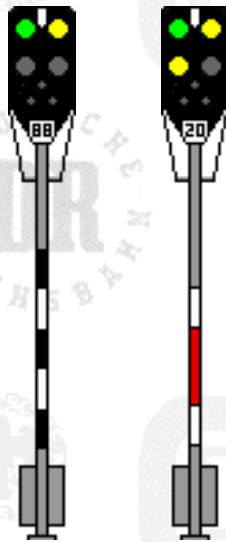
Signal Sv 6
Langsamfahrt - Halt erwarten

Lichtsignal

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

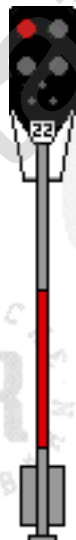


Signale (ausgenommen Signal »Sv 0«), die in einem um mehr als 5% verkürzten Abstand als dem erforderlichen Bremsweg vor dem folgenden Signal stehen, sind durch einen weißleuchtenden nach unten zeigenden Pfeil über den Signalbildern kenntlich.



Signal Hp 0
Zughalt !

Lichtsignal
Ein rotes Licht, links oben.

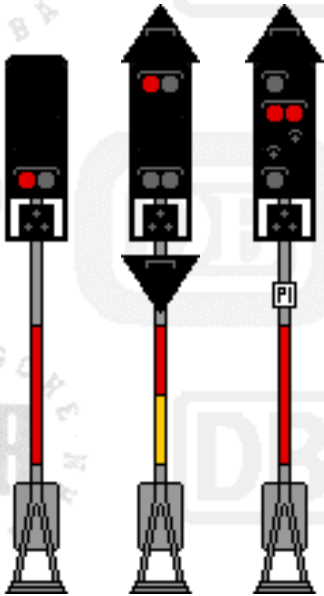


Signalkombination (Sk)

DS 301

DV 301

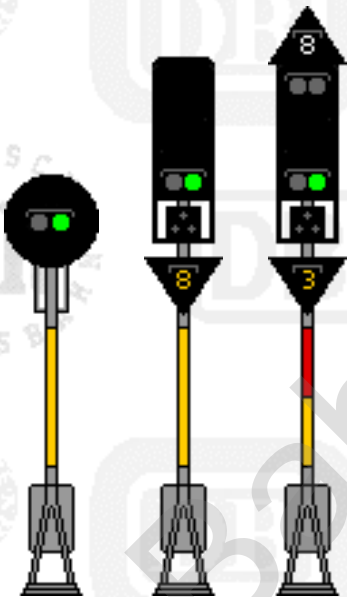
Mit Erlass des Bundesverkehrsministers am 14.02.1977 wurden die Signalkombinationen (Sk-Signale) auf der Strecke Augsburg - Donauwörth zugelassen. Diese Sk-Signale zeigen neben den Signalen »Hp 0« bzw. »Hp 00« nur die aus einem Licht bestehenden Signalbilder und sind bis zum heutigen Tage noch im Betrieb.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

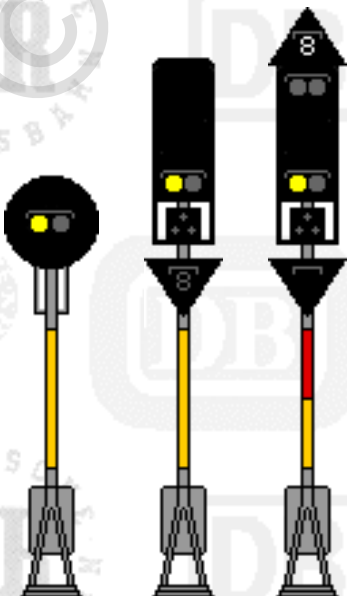


**Signal Sk 1
Fahrt bzw. Fahrt erwarten**

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)

DS 301

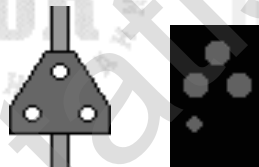
DV 301

Signal Zs 1 Ersatzsignal

Am Signal »Hp 0« oder am gestörten Hauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren.

Lichtsignal

An Form- und Lichthauptsignalen drei weiße Lichter in Form eines »A«. An Kombinationssignalen ein weißes Blinklicht.



Signal Zs 2

Richtungsanzeiger

Signal Zs 4

Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung.

Lichtsignal

Ein weißleuchtender Buchstabe am Signalmast unterhalb von Hauptsignalen oder unmittelbar davor aufgestellt.



Der Richtungsanzeiger gibt durch einen Kennbuchstaben an, für welche Fahrtrichtung oder für welches Streckengleis mehrerer nebeneinander verlaufenden Strecken das Hauptsignal auf Fahrt steht. Es wird auch angewendet, wenn dem Tf bei größeren Bahnhöfen die Einfahrt in einen bestimmten Bahnhofsteil angezeigt werden soll.

Signal Zs 2v
Richtungsvoranzeiger
Richtungsanzeiger

Signal Zs 2

Signal Zs 4

erwarten.

Lichtsignal

Ein gelbleuchtender Buchstabe.



Der Richtungsanzeiger darf bis auf weiteres auch weißleuchtend sein.

Signal Zs 3
Geschwindigkeitsanzeiger

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

Formsignal

Eine weiße Kennziffer auf dreieckiger schwarzer Tafel mit weißem Rand.
Die Tafel steht in der Regel auf der Spitze;
bei beschränkten Platzverhältnissen kann die Spitze nach oben zeigen.



Lichtsignal

Eine weißleuchtende Kennziffer.
Die gezeigte Kennziffer gibt die zehnfache Geschwindigkeit in km/h an.



Signal Zs 3v
Geschwindigkeitsvoranzeiger
Geschwindigkeitsanzeiger »Zs 3« zu erwarten.

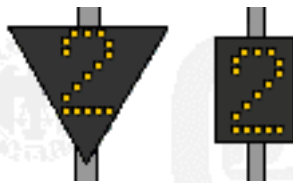
Formsignal

Eine gelbe Kennziffer auf dreieckiger schwarzer Tafel mit gelbem Rand.
Die Tafel steht in der Regel auf der Spitze und ist rückstrahlend.
Nur bei beschränkten Platzverhältnissen kann die Spitze nach oben zeigen.



Lichtsignal

Eine gelbleuchtende Kennziffer.



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

Signal Zs 6

Gegengleisanzeiger

Signal Zs 7

Der Fahrweg führt in das benachbarte durchgehende Hauptgleis.

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.

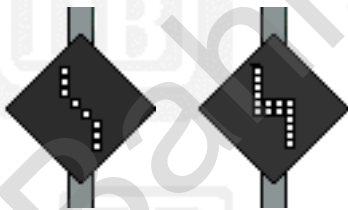


Lichtsignal

Ein weißer Lichtstreifen, dessen Enden nach oben und unten abgelenkt sind.



Die Enden können bis auf weiteres nicht abgewinkelt sein.



Der Gegengleisanzeiger zeigt an, dass auf zweigleisiger Strecke das Gleis entgegen gewöhnlicher Fahrtrichtung befahren werden darf. Der Auftrag gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor eine Abzweig- oder Überleitstelle, gilt der Auftrag bis dahin.



Signal Zs 7

Vorsichtsignal

Signal Zs 11

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

Am "Halt" zeigenden oder gestörten Hauptsignal 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.
Es gilt weiter, auch wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

Signal Zs 8

Gegengleisfahrt-Ersatzsignal

Am "Halt" zeigenden oder gestörten Hauptsignal vorbeifahren. Fahrweg führt in das Streckengleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung.

Lichtsignal

Drei blinkende weiße Lichter in Form eines »A«.



Lichtsignal

Ein weißblinkender Lichtstreifen von rechts nach links steigend.



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. Das Signal gilt auch, bevor die Spitze des Zuges am Signal vorbeigefahren ist.

Signal Zs 10

Endesignal

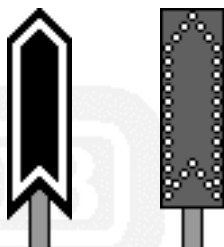
Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung.

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.



Das Signal »Zs 10« 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. Das Signal steht in der Regel unmittelbar rechts neben dem Gleis. Innerhalb eines anschließenden Weichenbereichs können mehrere Signale »Zs 10« für verschiedene Fahrwege aufgestellt sein.

Signal Zs 12 M-Tafel

Am "Halt" zeigenden oder gestörten Hauptsignal auf mündlichen oder fernmündlichen Auftrag vorbeifahren.

Formsignal

Eine weiße Tafel mit rotem Rand und rotem »M« in Schreibschrift.



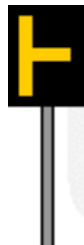
Signal Zs 13

Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger

Fahrt in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg.

Formsignal

Ein um 90° nach links umgelegtes, gelbes, rückstrahlendes »T« auf einer rechteckigen schwarzen Scheibe.



Lichtsignal

Ein um 90° nach links umgelegtes, gelbleuchtendes »T«.



Dieser Anzeiger erscheint am Hauptsignal für die Einfahrt eines Zuges in

- ein Stumpfgleis (ausgenommen in Kopfbahnhöfen),
- ein durch Signale abschnittsweise unterteiltes Gleis, wenn der Einfahrweg verkürzt ist, oder
- ein anderes Gleis, wenn der Einfahrweg um mehr als 30 % kürzer als bei den übrigen Einfahrten ist.

DS 301

DV 301

Die Signale gelten für Schiebelokomotiven, die von freier Strecke zurückkehren und für Sperrfahrten, die zum Ausgangspunkt zurückkehren.

Signal Ts 1
Nachschieben einstellen

Formsignal

Ein um 90° nach rechts umgelegtes, weißes »T« auf schwarzer Rechteckscheibe.

Das Signal steht unmittelbar rechts vom Gleis und ist, wenn es der Betrieb erfordert, beleuchtet. Es wird durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es aufgrund seines Standortes zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.



Signal Ts 2

Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten

Formsignal

Ein auf der Spitze stehendes, weißes Quadrat, dass schwarz umrandet ist und links vom Gleis steht. Nach hinten zeigt das Signal am Tage zwei weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Lichter waagrecht nebeneinander.



Vorderseite



Rückseite

Signal Ts 3

Weiterfahrt für zurückkehrende Lokomotiven und Sperrfahrten

Formsignal

Auf Signal »Ts 2« ein schwarzer nach rechts steigender Streifen. Das Signal steht links vom Gleis. Nach hinten zeigt das Signal am Tage eine weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Licht.



Vorderseite



Rückseite

Die Langsamfahrsignale dienen zur Kennzeichnung von Langsamfahrstellen. Vorübergehende Langsamfahrstellen sind bei Eisenbahnen des Bundes in der Regel durch Anfang- und Endscheibe (Signale »Lf 2« und »Lf 3«) gekennzeichnet. Die Langsamfahrsignale »Lf 1«, »Lf 1/2«, »Lf 2« und »Lf 3« gelten für Züge und Rangierfahrten. Sie sind nicht ortsfest und dürfen bei den Eisenbahnen des Bundes nur auf besonderen Auftrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmers aufgestellt werden. Bei den NE kann der Betriebsleiter auch andere Stellen hierfür bestimmen.

Signal Lf 1 Langsamfahrtscheibe

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

Formsignal

Eine auf der Spitze stehende, dreieckige, gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer. Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h nicht überschritten werden darf. Bei beschränkten Platzverhältnissen kann die Scheibe mit der Spitze nach oben zeigen.



Bei Dunkelheit

Unter dem beleuchteten Tageszeichen zwei schräg nach links steigende gelbe Lichter. Bei beschränkten Platzverhältnissen befinden sich die Lichter vor dem Tageszeichen.



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

Die gelbe Scheibe darf rückstrahlend sein; sie ist dann bei der Anwendung des Nachtzeichens nicht beleuchtet.

Die Lampen für die gelben von rechts nach links steigenden Lichter sind bei den Eisenbahnen des Bundes auch am Tage am Signal angebracht, sie werden jedoch nur bei Anwendung des Nachtzeichens beleuchtet.

Die Lichter des Nachtzeichens sind bei beschränktem Raum bis zu 15 m vor dem Signal aufgestellt.

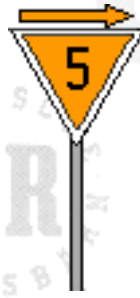
Das Signal »Lf 1« kündigt an, dass auf dem in der Regel durch die Signale »Lf 2« und »Lf 3« gekennzeichneten Gleisabschnitt höchstens die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeit angewandt werden darf, bis das letzte Fahrzeug des Zuges oder der Rangierfahrt den Abschnitt verlassen hat.

Als Kennziffer werden die Ziffern bzw. Zahlen **0,5, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14** und **15** verwendet.

Das Signal »Lf 1« steht in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem Signal »Lf 2«.

Beginnt eine Langsamfahrstelle nach einer Strecken- oder Fahrwegverzweigung, ist das Signal »Lf 1« durch einen gelben Richtungspfeil mit schwarzem Rand ergänzt, um anzuzeigen, für welche

Richtung die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.



Züge werden durch Befehl oder die »La« verständigt, für welche Richtung das Signal gilt.

Bei einem rückstrahlenden Signal »Lf 1« muss auch der Richtungspfeil rückstrahlend sein.

Schließt sich unmittelbar an eine Langsamfahrstelle eine weitere an, die mit niedrigerer Geschwindigkeit zu befahren ist, so ist das Signal »Lf 1« für diese zweite Langsamfahrstelle hinter dem Signal »Lf 2« der ersten Langsamfahrstelle aufgestellt.

Wenn nötig, muss die erste Langsamfahrstelle bis zur Länge des Bremsweges der Strecke gegen die Fahrtrichtung verlängert werden. Wird die zweite Langsamfahrstelle mit höherer Geschwindigkeit befahren, so ist das Signal »Lf 1« hierfür erst unmittelbar vor dem zugehörigen Signal »Lf 2« aufgestellt.

Bei den Eisenbahnen des Bundes darf der Eisenbahninfrastrukturunternehmer - bei den NE der Betriebsleiter- in zwingenden Fällen zulassen, dass das Signal »Lf 1« auch in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt wird, wenn der verkürzte Abstand dem tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht.

Signal Lf 1/2

Langsamfahrbeginnsscheibe

Auf dem Signal beginnenden, in der Regel durch eine Endscheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.

Formsignal

Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende, gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.



Zusatz: Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.

Die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Gleisabschnitt verlassen hat.

Das Signal »Lf 1/2« ist bei Dunkelheit zu beleuchten.

Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf Ausnahmen zulassen.

Das Signal zeigt Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Bahnhofshauptgleisen an, soweit diese keine durchgehenden Hauptgleise sind.

Es steht am Anfang des langsam zu befahrenden Gleises unmittelbar rechts neben dem Gleis und wird nicht signalmäßig vorangekündigt. Reicht die Entfernung vom Gleisanfang bis zum Beginn des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts für die Abbremsung aus, so sind anstelle des Signals »Lf 1/2« die

Signale »Lf 1« und »Lf 2« aufzustellen.

Der Triebfahrzeugführer wird über die aufgestellten Signale »Lf 1/2« durch die »La« unterrichtet.

Er hat sich bei der Einfahrt auf die in der »La« angegebene Geschwindigkeit - bei unterschiedlichen Geschwindigkeitsangaben für einzelne Gleise auf die niedrigste - einzurichten.

Ab Signal »Lf 1/2« darf die dort angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.

Bei Ausfahrten wird der Triebfahrzeugführer durch das Signal »Lf 3« darauf hingewiesen, dass für das betreffende Gleis eine Geschwindigkeitsbeschränkung besteht.

Solange ein Signal »Lf 1/2« als ungültig gekennzeichnet ist, darf das Signal »Lf 3« nicht aufgestellt sein.

Signal Lf 2 Anfangscheibe

Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle.

Formsignal

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



Das Signal steht unmittelbar rechts, bei Linksfahrten links, neben dem zugehörigen Gleis. Sie wird durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es aufgrund seines Standortes zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.

Das Signal »Lf 2« ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend.

Bei den NE bestimmt der Betriebsleiter, ob das Signal »Lf 2« aufzustellen ist. Er bestimmt auch, ob es zu beleuchten ist.

Am Signal »Lf 2« ist der angebrachte Richtungspfeil wiederholt, wenn auch das Signal »Lf 2« vor der Strecken- oder Fahwegabzweigung steht.

Bei einem rückstrahlenden Signal »Lf 2« ist auch der Richtungspfeil rückstrahlend.

Signal Lf 3 Endscheibe

Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle.

Formsignal

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



Die weiße Scheibe mit schwarzem »E« darf quadratisch sein.

Das Signal »Lf 3« steht am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts. Auf eingleisigen Strecken kann das Signal »Lf 3« unmittelbar links neben dem Gleis aufgestellt sein.

Bei der DB AG steht das Signal an eingleisigen Strecken unmittelbar rechts.

Das Signal »Lf 3« ist nicht aufgestellt, wenn eine zweite Langsamfahrstelle unmittelbar anschließt.

Das Signal »Lf 3« ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend.

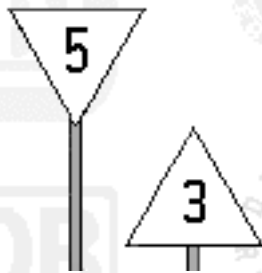
Bei den NE bestimmt der Betriebsleiter, ob das Signal »Lf 3« aufzustellen ist. Er bestimmt auch, ob es zu beleuchten ist.

Signal Lf 4 Geschwindigkeitstafel

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

Formsignal

Eine auf der Spitze stehende, dreieckige, weißes Scheibe mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.



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

Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

Das Signal »Lf 4« steht nur auf Nebenbahnen und ist beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

Es ist in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem langsam zu befahrenden Gleisabschnitt aufgestellt; vor Bahnübergängen kann es auch in einem für das Abbremsen ausreichenden Abstand stehen.

Das Signal »Lf 4« ist aufgestellt,

a) wo die zulässige Geschwindigkeit vor der ständigen Langsamfahrstelle um 25 % und mehr größer ist als auf der Langsamfahrstelle.

Das Signal kann entfallen, wenn ein sonstiger geeigneter Anhalt für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist,

b) wo an einem Vorsignal angezeigt werden soll, dass vom zugehörigen Hauptsignal ab bei Stellung »Hp 1« die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf,

c) wo die Geschwindigkeit vor Bahnübergängen ermäßigt werden muss.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung muss am Signal »Lf 5«, wo dieses nicht aufgestellt ist, vor dem Bahnübergang durchgeführt sein.

Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

**Signal Lf 5
Anfangtafel**

Auf der Geschwindigkeitstafel »Lf 4« angezeigte Geschwindigkeitsbegrenzung muss durchgeführt sein.

Formsignal

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



Das Signal ist nur auf Nebenbahnen dort aufgestellt, wo es erforderlich ist, vor Bahnübergängen die Stelle besonders zu kennzeichnen, von der ab die mit Signal »Lf 4« angezeigte Geschwindigkeit gilt.

Es steht unmittelbar rechts, bei Linksfahrten links, neben dem zugehörigen Gleis. Sie wird durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es aufgrund seines Standortes zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.

Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.

**Signal Lf 6
Geschwindigkeits-Ankündetafel**

Ein Geschwindigkeitssignal »Lf 7« ist zu erwarten.

Formsignal

Eine auf der Spitze stehende, schwarz und weißumrandete, dreieckige, gelbe Tafel zeigt eine schwarze Kennziffer.



Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10-fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit vom Signal

»Lf 7« ab zugelassen ist.

Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

Das Signal »Lf 6« ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend.

Das Signal »Lf 6« ist aufgestellt, wenn ab dem Signal »Lf 7« eine verminderte Geschwindigkeit zugelassen ist.

Es steht in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem Signal »Lf 7«, - auf Nebenbahnen vor Bahnübergängen steht es in der Regel in einem für das Abbremsen ausreichenden Abstand vor dem Signal »Lf 7«. Auf diesen verkürzten Abstand ist dann im Fahrplan oder in einer schriftlichen Anweisung hingewiesen.

Außerdem darf bei Eisenbahnen des Bundes der Eisenbahninfrastrukturunternehmer- bei NE der Betriebsleiter- in zwingenden Fällen zulassen, dass das Signal »Lf 6« auch in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt wird, wenn der verkürzte Abstand mindestens dem tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht. Der verkürzte Abstand ist dann im Fahrplan oder in schriftlichen Anweisungen bekannt gegeben.

Als Kennziffer werden die Ziffern bzw. Zahlen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 und 15 verwendet.

Beginnt die mit Signal »Lf 6« angekündigte Geschwindigkeitsbeschränkung nach einer Strecken- oder Fahrwegabzweigung, ist das Signal »Lf 6« durch einen gelben Richtungspfeil mit

schwarzem Rand zu ergänzen, um anzuzeigen, für welche Richtung die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.

Züge werden durch den Fahrplan oder in schriftlichen Anweisungen verständigt, für welche Richtung das Signal gilt.



Bei einem rückstrahlenden Signal »Lf 6« ist auch der Richtungspfeil rückstrahlend. Auf Nebenbahnen - ausgenommen bei Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Bahnübergängen - kann das Signal »Lf 6« mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde entfallen, wenn ein sonstiger durch die Gestaltung der Bahnanlagen geeigneter Anhalt für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist. Dieser geeignete Anhalt ist dann im Fahrplan bekannt gegeben.

Signal Lf 7 Geschwindigkeitstafel

Die angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab nicht überschritten werden.

Formsignal

Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende weiße Tafel mit Schwarzem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.



Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10-fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit vom Signal

»Lf 7« ab zugelassen ist.

Die weiße Tafel mit schwarzem Rand darf quadratisch sein.

Das Signal »Lf 7« kennzeichnet einen Geschwindigkeitswechsel. Es ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend.

Als Kennziffer werden die Ziffern bzw. Zahlen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17*, 18*, 19* und 20* verwendet.

Das an einem Hauptsignal aufgestellte Signal »Lf 7« gilt nur bei Stellung »Hp 1«, »Ks 1« ohne »Zs 3« oder »Ks 2« ohne »Zs 3«.

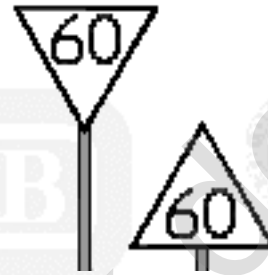
* nur auf der Mehrabschnittsignalisierung-Teststrecke Augsburg - Donauwörth

Signal Lf 4 Geschwindigkeitstafel

Die angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab nicht überschritten werden.

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.



Durch das Signal »Lf 4« werden angezeigt

- die Geschwindigkeitswechsel der im VzG festgelegten und, soweit zutreffend, im Fahrplan bekannt gegebenen Geschwindigkeiten für die Streckengleise und die durchgehenden Hauptgleise der Bahnhöfe.
- Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Befahren von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen.

Ist die Geschwindigkeit herabzusetzen, wird das Signal »Lf 4« entsprechend dem Bremsweg der betreffenden Strecke vor der durch Signal »Lf 5« gekennzeichneten Stelle des Geschwindigkeitswechsels aufgestellt.¹

Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf in zwingenden Fällen zulassen, dass das Signal »Lf 4« in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt wird, wenn der verkürzte Abstand mindestens dem für die Herabsetzung der Geschwindigkeit tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht.

Der Mindestabstand beträgt jedoch auf Hauptbahnen 300 m und auf Nebenbahnen 150 m.

Auf den verkürzten Abstand wird im VzG und im Fahrplan hingewiesen.

Bei einer Geschwindigkeitserhöhung steht das Signal »Lf 4« an einer Stelle des Geschwindigkeitswechsels.

Ein zu signalisierender Geschwindigkeitswechsel im Streckengleis oder im durchgehenden Hauptgleis eines Bahnhofs liegt auch vor

- an den Abzweigstellen und an Streckenverzweigungen in Bahnhöfen, wenn beim Übergang von einer Strecke auf eine andere eine Geschwindigkeitsänderung zu beachten ist.

- am Ende einer durch ein Hauptsignal angezeigten Geschwindigkeitsbeschränkung.
Das Signal »Lf 4« ist in diesen Fällen hinter der letzten auf der Abzweigstelle oder bei der Ausfahrt befahrenen Weiche aufzustellen, ausgenommen dann, wenn eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuzeigen ist.



Das in diesem Falle vor der letzten auf der Abzweigstelle oder bei der Ausfahrt

befahrenen Weiche aufgestellte Signal »Lf 4« ist durch einen weißen Richtungspfeil mit schwarzem Rand zu ergänzen, um anzuzeigen, für welche Fahrtrichtung die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.

Bei einem rückstrahlenden Signal »Lf 4« muss auch der Richtungspfeil rückstrahlend sein.

Die Geschwindigkeitstafel ist vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen aufzustellen, wenn die Geschwindigkeit für das Befahren des Bahnübergangs herabgesetzt werden muss.

Das Signal »Lf 4« wird in diesem Falle stets im Abstand des für die Herabsetzung der Geschwindigkeit tatsächlich erforderlichen Bremsweges, mindestens jedoch 150 m vor dem Bahnübergang oder vor dem Signal »Lf 5« aufgestellt.

Gilt das Signal »Pf 2« für mehrere Bahnübergänge, ist auch die durch das Signal »Lf 4« angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung für die am Signal »Pf 2« angegebene Anzahl von Bahnübergängen gültig.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung muss erreicht sein, sobald das erste Fahrzeug das Signal »Lf 5«, wo dieses nicht aufgestellt ist, den Bahnübergang erreicht hat. Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug den Bahnübergang verlassen hat.

Die Geschwindigkeitserhöhung hinter dem Bahnübergang wird nicht durch das Signal »Lf 4« angezeigt.

Wo in Ausnahmefällen vor dem Befahren eines nicht technisch gesicherten Bahnübergangs zu halten ist, zeigt das Signal »Lf 4« die Zahl 0. Außerdem ist das Signal »Lf 5« aufzustellen.

Das Signal »Lf 4« wird auch angewandt zur Ankündigung eines Hauptsignals, durch das auch bei dem Signal »Hp 1« eine Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb des anschließenden Weichenbereichs vorgeschrieben wird.

Das Signal »Lf 4« wird dann in Höhe des Vorsignals aufgestellt. Zwischen dem Vorsignal und dem Ende des Weichenbereichs darf dann kein weiteres Signal »Lf 4« aufgestellt werden.

Die Geschwindigkeitstafel ist ortsfest und steht unmittelbar rechts, auf zweigleisiger Strecke für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar links neben dem zugehörigen Gleis.

Das Signal Lf 4 wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet, kann aber rückstrahlend sein.

¹ Das Signal »Lf 5« kann bis auf weiteres nicht aufgestellt sein.

Signal Lf 5 Eckentafel

Die durch das Signal »Lf 4« angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muss durchgeführt sein.

Formsignal

Eine rechteckige, weiße Tafel mit schwarzen Ecken.



Die Eckentafel kennzeichnet die Stelle, an der eine durch Signal »Lf 4« angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung erreicht sein muss.¹

Vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen auf Nebenbahnen ist die Eckentafel dann aufgestellt, wenn die Stelle besonders zu kennzeichnen ist, von der ab die durch Signal »Lf 4« angezeigte Geschwindigkeit gilt.

Wenn das Signal »Lf 4« die Zahl 0 zeigt, ist stets das Signal »Lf 5« aufgestellt; es kennzeichnet die Stelle, an der zu halten ist.

Am Signal »Lf 5« ist der angebrachte Richtungspfeil zu wiederholen, wenn auch das Signal »Lf 5« vor der Strecken- oder Fahrwegabzweigung steht.

Bei einem rückstrahlenden Signal »Lf 5« muss auch der Richtungspfeil rückstrahlend sein.

Die Eckentafel ist ortsfest und steht unmittelbar rechts, auf zweigleisiger Strecke für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar links neben dem zugehörigen Gleis.

Das Signal »Lf 5« wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet, kann aber rückstrahlend sein.

¹ Das Signal »Lf 5« kann - ausgenommen in den genannten Fällen vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen auf Nebenbahnen - bis auf weiteres nicht aufgestellt sein.

Schutzsignale (Sh) / (Gsp)

DS 301

Schutzsignale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln, den Auftrag zum Halten zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbots anzuzeigen.

Die Schutzsignale gelten für Zug- und Rangierfahrten.

Die Signale »Sh 0« und »Sh 1« werden verwendet am Sperrsignal, Gleissperrsignal (Formsignal) und Abschlussignal von Stumpfgleisen.

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

Abweichend dürfen die Signale bei Gleiswaagen, Schiebebühnen und Drehscheiben links aufgestellt sein.

Signale »Sh 0« an Gleisabschlüssen, die Stumpfgleiseinfahrten begrenzen, sind bei Dunkelheit beleuchtet. Übrige Signale »Sh 0« und Formsignale »Sh 1« sind rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

DV 301

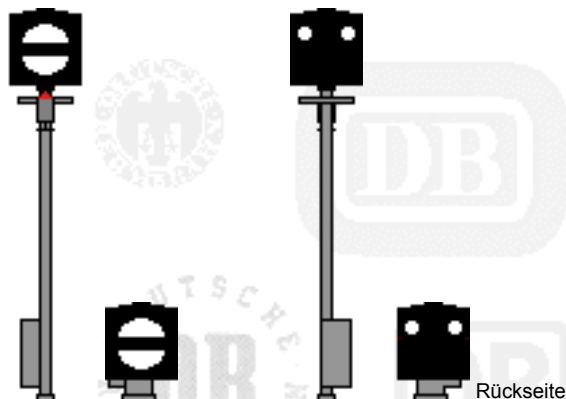
Signal Sh 0

Halt ! - Fahrverbot

Formsignal

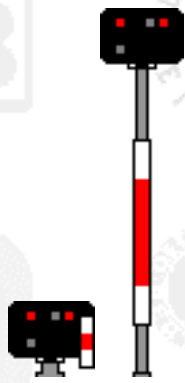
Eine waagerechter schwarzer Streifen in runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund.

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 waagerecht nebeneinander.

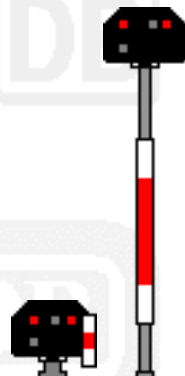


Lichtsignal

Zwei rote Lichter waagerecht nebeneinander.



alte Signalschirme



neue Signalschirme



Rückseite

Bei Gleiswaagen und Drehscheiben zeigt das Signal an, dass sie nicht befahren werden dürfen.
Das Gleissperrsignal zeigt an, dass die Gleissperre aufgelegt ist.

**Signal Sh 1
Fahrverbot aufgehoben**

Formsignal

Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen in runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund.
Wo die Signalstellung auch rückwärts erkennbar sein soll, sind bei Tage eine kleine, weiße, runde Scheibe auf schwarzem Grund - bei Dunkelheit ein mattweißes Sternlicht sichtbar.

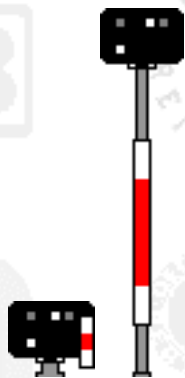


Rückseite

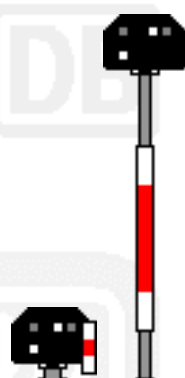
Lichtsignal

Zwei weiße Lichter nach rechts steigend.

**Signal Ra 12
Rangierfahrtsignal
Rangierfahrt erlaubt.**



alte Signalschirme



neue Signalschirme



Rückseite

In Verbindung mit Signal »Hp 0« zeigt das Signal an, dass das Haltgebot für Rangierfahrten aufgehoben ist.

Durch das Signal Sh 1 am Gleissperrensinal wird keine Zustimmung des Weichenwärters erteilt.

Wenn mehrere Rangierfahrten vor dem Signal halten oder sich ihm nähern, gilt die Zustimmung nur für die erste Rangierfahrt. Erlischt das Signal, bevor die Spitze der Rangierfahrt daran vorbeigefahren ist, so ist das erneute Aufleuchten des Signals abzuwarten. Ist das Formsignal mit einem Wartezeichen verbunden, so ist stets eine besondere Zustimmung des Weichenwärters zur Vorbeifahrt abzuwarten.

Gsp 2 Gleissperre ist abgelegt

Formsignal

Eine senkrechter, schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe.

Nach rückwärts erscheint bei Tage eine kleine, weiße, runde Scheibe auf schwarzem Grund - bei Dunkelheit ein mattweißes Sternlicht.



Rückseite

Durch das Signal »Gsp 2« wird keine Zustimmung des Weichenwärters erteilt.

Signal Sh 2 Schutzhalt

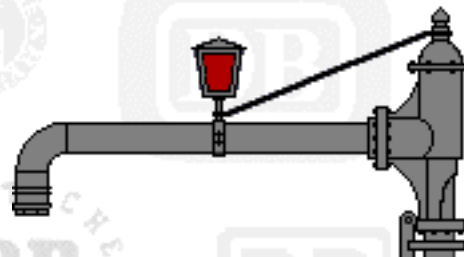
Formsignal

Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand.



Bei Dunkelheit

Ein rotes Licht am Tageszeichen oder am Wasserkranausleger.



im 180° Winkel zum Gleis

im 90° Winkel zum Gleis

Die Wärterhaltscheibe ist nicht ortsfest.
Ist die Regelaufstellung des Signals »Sh 2« nicht möglich, ist es im Gleis aufgestellt.
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.
Zur Abriegelung eines Gleises im Tunnel oder in dessen Nähe wird die Wärterhaltscheibe außerhalb des Tunnels aufgestellt.
Ausnahmen für lange Tunnel ordnet bei den Eisenbahnen des Bundes der Eisenbahninfrastrukturunternehmer - bei den NE der Betriebsleiter - an.

**Signal Sh 3
Kreissignal
Sofort anhalten !**

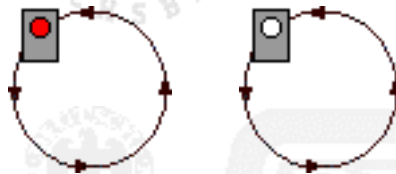
Tageszeichen

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.



Das Kreissignal wird gegeben, wenn der Zug oder die Rangiereinheit sofort zum Halten gebracht werden muss. Wenn es zweifelhaft ist, ob der Zug das Signal wahrnehmen wird, ist auch das Horn und Pfeifsignal »Sh 5« zu geben.

**Signal Sh 5
Horn- und Pfeifsignal
Sofort anhalten !**

Akustisches Signal

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne.



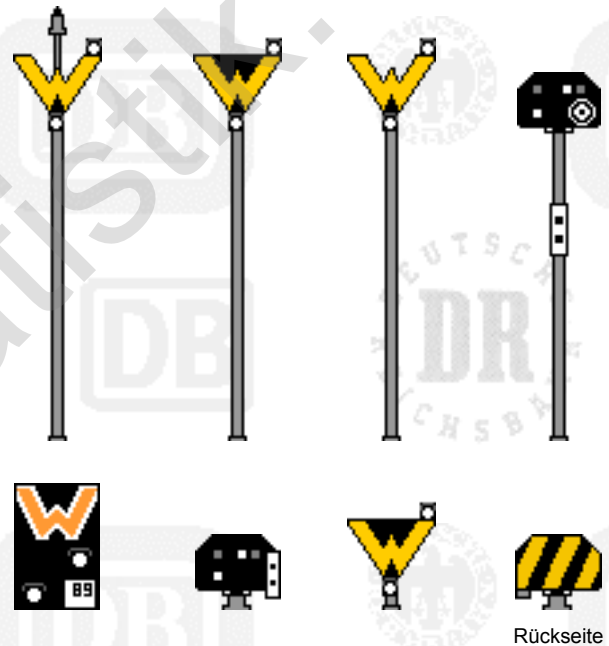
Das Signal wird gegeben, wenn das Kreissignal »Sh 3« nicht gegeben werden kann, nicht ausreichend erscheint oder um andere Mitarbeiter zum Anhalten eines Zuges oder einer Rangierfahrt zu veranlassen.

Signal Ra 12
Rangierfahrtsignal
Rangierfahrt erlaubt.

Lichtsignal
Zwei weiße Lichter nach rechts steigend.

Das Signal »Ra 12« wird angewandt:

- a) in Verbindung mit Signal »Ra 11a« oder »Hp 0«,
 - b) alleinstehend
- Erlischt das Signal bevor die Spitze der Rangierfahrt daran vorbeigefahren ist, gilt die Zustimmung als zurückgenommen. Das erneute Erscheinen des Signals »Ra 12« ist abzuwarten.



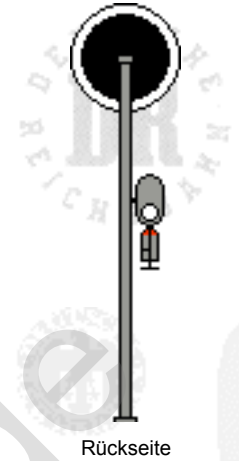
Signal Sh 3
Haltvorscheibe
Haltscheibe erwarten.

Formsignal

Eine runde gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand. Das Signal wird im Abstand des Bremsweges der Strecke vor der Haltscheibe unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis aufgestellt.

Bei Dunkelheit

Ein gelbes Licht. Das Leuchten der Signallaterne ist von rückwärts durch mattweißes Licht erkennbar.



Signale für den Rangierdienst (Ra)

DS 301

DV 301

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.

A. Rangiersignale

Die Rangiersignale werden vom Rangierleiter gegeben.

Im Rahmen der betrieblichen Richtlinien der Eisenbahnunternehmen können damit auch andere Mitarbeiter beauftragt werden.

Die Signale sind gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben. Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden (siehe aber Signal »Ra 5«).

Für das Geben der sichtbaren Zeichen wird bei Dunkelheit eine weißleuchtende Laterne verwendet. Scheinwerfer dürfen hierfür nicht verwendet werden.

Zum Geben der sichtbaren Zeichen der Signale »Ra 1«, »Ra 2« und »Ra 5« kann bei Tage auch eine Signalfahne 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**

Akustisches Signal

Mit Mundpfeife oder Horn ein langer Ton ...



... und mit dem Arm

Tageszeichen

Eine senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten.



Nachtzeichen

Eine senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten.



Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung vom Signalgeber wegfahren.
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**

Akustisches Signal

Mit Mundpfeife oder 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.



Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung auf den Signalgeber zu fahren.
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**

Akustisches Signal

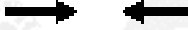
Mit der Mundpfeife oder Horn zwei kurze Töne schnell nacheinander ...



... und mit den Armen

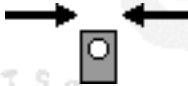
Tageszeichen

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.



Das Tfz soll Fahrzeuge zum An- und Abkuppeln usw. aufdrücken.

**Signal Ra 4
Abstoßen**

Akustisches Signal

Mit der Mundpfeife oder Horn zwei lange und ein kurzer Ton und ...



... 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.



Das Signal bedeutet, das Tfz soll Fahrzeuge Abstoßen.

Signal Ra 5 Rangierhalt

Akustisches Signal

Mit der Mundpfeife oder Horn drei kurze Töne schnell nacheinander ...



... und mit dem Arm

Tageszeichen

Kreisförmige Bewegung des Arms oder einer weiß-rot-weißen Flagge.



Nachtzeichen

Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.



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

B. 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 an den Berggleisen mit den gleichen Signalbildern wiederholt sein.

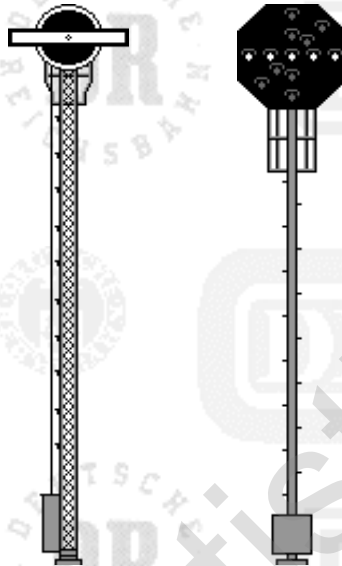
Signal Ra 6
Halt ! - Abdrücken verboten

Formsignal

Ein waagerechter, weißer Balken mit schwarzem Rand.

Lichtsignal

Ein weißer, waagerechter Lichtstreifen.



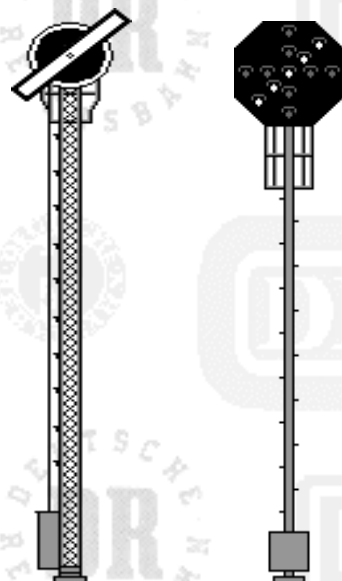
Signal Ra 7
Langsam abdrücken

Formsignal

Ein weißer Balken mit schwarzem Rand schräg nach rechts aufwärts.

Lichtsignal

Ein weißer Lichtstreifen schräg nach rechts aufwärts.



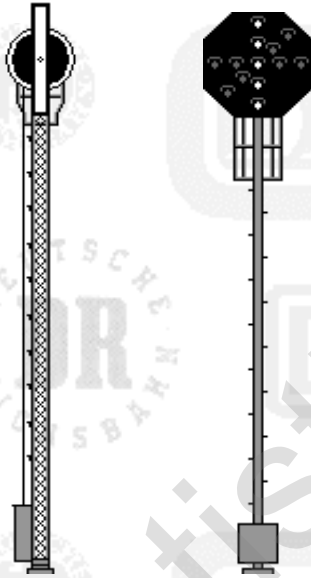
Signal Ra 8
Mäßig schnell abdrücken

Formsignal

Ein senkrechter, weißer Balken mit schwarzem Rand.

Lichtsignal

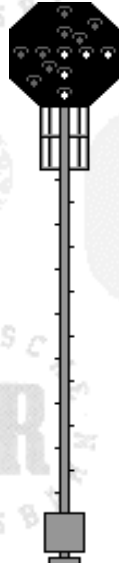
Ein weißer, senkrechter Lichtstreifen.



Signal Ra 9
Zurückziehen

Lichtsignal

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



Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll entgegen der Ablaufrichtung vom Ablaufberg wegfahren.

C. 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".



Die weiße Tafel kann auch ohne Aufschrift sein.
Das Signal steht in der Regel links vom Gleis.

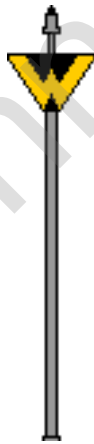
Signal Ra 11 Wartezeichen

Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten.

a) Signal Ra 11a

Formsignal

Ein gelbes »W« mit schwarzem Rand.



b) Signal Ra 11b

Formsignal

Ein weißes »W« mit schwarzem Rand.



Bevor mit der Spitze einer Rangierfahrt am Weichenzeichen vorbeigefahren werden darf, muss der Weichenwärter seine Zustimmung gegeben haben. Die Zustimmung wird gegeben:

- a) durch Lichtsignal »Sh 1«.
- b)

- a) beim Signal »Ra 11a« durch Signal »Ra 12«,
- b) beim Signal »Ra 11b«

mündlich oder durch Hochhalten eines Armes oder einer weißleuchtenden Handleuchte.

Das Signal steht rechts vom Gleis und kann bei Dunkelheit beleuchtet sein. Die Rückseite ist grau.

Das Signal »Ra 11a« wird nur in Verbindung mit dem Signal »Ra 12« angewandt.

Das Signal »Ra 11b« wird alleinstehend, sowie an Drehscheiben und Schiebebühnen und zwar stets ohne das Signal »Ra 12« angewandt.

Das Signal »Ra 11b« an Drehscheiben und Schiebebühnen zeigt an, dass diese von Fahrzeugen erst befahren oder verlassen werden dürfen, wenn der Wärter hierfür die Zustimmung gibt.

Signal Ra 12

Signal So 12

Grenzzeichen

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

Formsignal

Ein rot-weißes Zeichen (Zylinder).



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 bzw. Bedienen 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 Weichensignale sind entweder rückstrahlend oder, wenn der Betrieb es erfordert, bei Dunkelheit beleuchtet. Bei den Lichtsignalen blinkt mindestens ein weißes Licht während des Umstellvorgangs oder bei Störung der zugehörigen Weiche. Bei den Eisenbahnen des Bundes blinken zwei weiße Lichter. Soweit Rückfallweichen mit Weichensignalen versehen sind, werden die weißen Symbole der Signale »Wn 1« und »Wn 2« auf orangefarbenem Grund dargestellt.

Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen

Signal Wn 1 Gerader Zweig

Die Weiche steht für die Fahrt durch den geraden Zweig bzw. bei Innenbogenweichen durch den schwächer gebogenen Zweig.

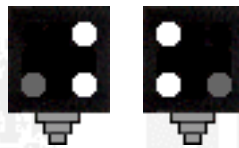
Formsignal

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



Lichtsignal

Zwei senkrecht übereinanderstehende weiße Lichter.

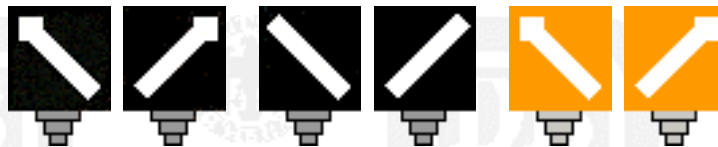


Signal Wn 2 Gebogener Zweig

Die Weiche steht für die Fahrt durch den nach links oder rechts gebogenen Zweig - bei Innenbogenweichen durch den stärker gebogenen Zweig.

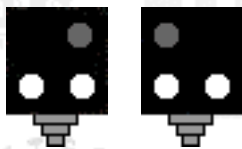
Formsignal

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



Lichtsignal

Vom Herzstück aus gesehen bei allem Weichenarten:
Zwei waagrecht nebeneinanderstehende, weiße Lichter.



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

Formsignal

Vom Herzstück aus gesehen bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen:
Eine runde, weiße Scheibe auf schwarzem Grund - bei Rückfallweichen auf orangefarbenem Grund.



Formsignal

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



Bei Fahrten aus dem linksseitigen Gleis ist die Sichel nach links, bei Fahrten aus dem rechtsseitigen Gleis ist die Sichel nach rechts geöffnet.

Signale für doppelte Kreuzungsweichen

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

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

Signal Wn 3

Gerade von links nach rechts

Die Weiche steht für die Fahrt durch den geraden Zweig 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

Die Weiche steht für die Fahrt durch den geraden Zweig von rechts nach links.

Formsignal

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



Lichtsignal

Drei nach links aufsteigende weiße Lichter.



Signal Wn 5
Bogen von links nach links

Die Weiche steht für die Fahrt durch den Bogen von links nach links.

Formsignal

Zwei weiße Pfeile oder Streifen bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel auf schwarzem Grund.



Lichtsignal

Drei weiße Lichter bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel.



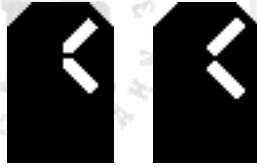
Signal Wn 6

Bogen von rechts nach rechts

Die Weiche steht für die Fahrt durch den Bogen von rechts nach rechts.

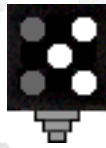
Formsignal

Zwei weiße Pfeile bzw. Streifen bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel auf schwarzem Grund.



Lichtsignal

Drei weiße Lichter bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel.



Signale für das Zugpersonal (Zp)

DS 301

DV 301

Zu den Signalen für das Zugpersonal gehören

- A. die Signale des Triebfahrzeugführers,
- B. die Bremsprobesignale,
- C. das Abfahrtsignal,
- D. die Rufsignale.

A. Signale des Triebfahrzeugführers

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

Signal Zp 1 Achtungssignal 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.

- um Personen zu warnen,
- vor dem Ingangsetzen von Militär- und Arbeitszügen,
- wenn Schranken nicht geschlossen sind,
- zur Bestätigung, dass ein Durchfahrauftrag (Signal »Zp 9«) wahrgenommen wurde,

- wenn Bremser auf das zu erwartende Signal »Zp 2« oder »Zp 3« aufmerksam zu machen sind,
- vom Führer einer Vorspannlokomotive, wenn dies vorgeschrieben ist.

Bei unsichtigem Wetter ist das Signal vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung und ohne Drehkreuze oder andere Abschlüsse wiederholt zu geben; wenn der Triebfahrzeugführer diese Bahnübergänge nicht rechtzeitig erkennen kann, hat er das Signal im Abstand von 10 bis 15 Sekunden zu geben.

Ist nach Ausfall der technischen Sicherung ein Bahnübergang nicht oder nicht ausreichend gesichert, so sind Wegebenutzer und Bahnübergangsposten durch Achtungssignal zu warnen.

Signal Zp 2
Handbremsen mäßig anziehen

Akustisches Signal
Ein kurzer Ton.



Signal Zp 3
Handbremsen 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 !

Akustisches Signal
Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander.



Das Signal gilt für alle Mitarbeiter.

B. Bremsprobesignale

Bremsprobesignale regeln die Bremsprobe an luftgebremsten Zügen und Rangierabteilungen.

Sie werden auch bei Bremsprüfungen angewandt.

Bremsprobesignale werden als Hand- oder als Lichtsignale gegeben.

Bremsprobesignale dienen zur Verständigung zwischen den die Bremsprobe ausführenden Mitarbeitern.

Die Lichtsignale können sich rechts oder links vom Gleis befinden.

Signal Zp 6 Bremsen anlegen

Handsignal am Tage

Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen.



Handsignal bei Dunkelheit

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



Lichtsignal Ein weißes Licht.



**Signal Zp 7
Bremsen lösen**

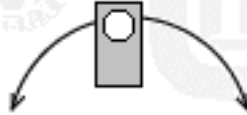
Handsignal am Tage

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



Handsignal bei Dunkelheit

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



Lichtsignal

Zwei weiße Lichter senkrecht übereinander.



**Signal Zp 8
Bremsen in Ordnung**

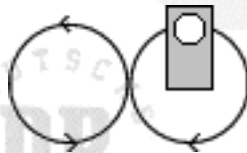
Handsignal am Tage

Beide Arme werden senkrecht hochgehalten.



Handsignal bei Dunkelheit

Eine Handleuchte mit weißem Licht wird mehrmals in Form einer liegenden Acht bewegt.



Lichtsignal

Drei weiße Lichter senkrecht übereinander.



C. Abfahrtsignal

Signal Zp 9 Abfahren

Handsignal am Tage

Eine runde, weiße Scheibe mit grünem Rand oder das Nachtzeichen des Signals oder bei den NE das Hochhalten einer Hand.



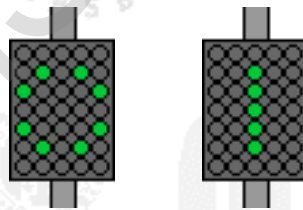
Handsignal bei Dunkelheit

Eine grüne Handleuchte wird hochgehalten.



Lichtsignal

Ein grünleuchtender Ring.
Ein senkrechter grüner Lichtstreifen -
dieses Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.



Als Signalbild des Lichtsignals kann bis auf weiteres verwendet werden.

Das Signal wird als Abfahr- oder Durchfahrauftrag gegeben.

Als Abfahrauftrag wird das Signal möglichst nahe am führenden Fahrzeug gegeben.

Als Durchfahrauftrag wird das Signal vom Fahrdienstleiter, von der örtlichen Aufsicht oder vom Wärter des ersten Stellwerkes am Durchfahrweg gegeben.

Das Lichtsignal ist ortsfest.

Signal Zp 10
Türschließer
Türen schließen !

Lichtsignal
Ein waagerechter weißer Lichtstreifen.



Im nichtleuchtenden Ring des Signals »Zp 9« kann bei S-Bahnen ein weißleuchtendes »T« erscheinen.



D. Rufsignale

Signal Zp 11
Rufsignale
Kommen

Akustisches Signal
Ein langer, ein kurzer und ein langer Ton.



Lichtsignal
Ein langes, ein kurzes und ein langes Lichtzeichen.



Das Signal wird gegeben, um Mitarbeiter herbeizurufen oder auf Bahnhöfe ohne Einfahrtsignal die Einfahrt eines Zuges zu veranlassen.
Das Signal wird gegeben, um den Zugführer bzw. Tf an den Signalfersprecher zu rufen.
Zum Geben des Signals werden Horn, Hupe, Wecker, Leuchte, Fahrzeugpfeife (oder die sie ersetzende Einrichtung des Tfz) verwendet.

Signal Zp 12
Rufsignale
Grenzzeichen frei

Akustisches Signal

Zwei kurze, ein langer und ein kurzer Ton.



Das Signal wird, wo seine Anwendung durch den Infrastrukturunternehmer 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".

Fahrleitungssignale (EI)

DS 301

DV 301

Signale »EI 1v«, »EI 1« und »EI 2«

Die Fahrleitungssignale kennzeichnen Fahrleitungs-Schutzstrecken, Fahrleitungs-Unterbrechungen, gestörte Fahrleitungs-Abschnitte und das Ende der Fahrleitung.

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

Die Fahrleitungssignale gelten für den elektrischen Betrieb mit Oberleitung oder Stromschiene.

Wenn bei einer Gleisverzweigung bei den Signalen »EI 1v«, »EI 1«, »EI 3«, »EI 4« und »EI 6« angezeigt werden soll, für welche Fahrtrichtung das Signal gilt, so wird dies durch einen Pfeil über dem Signal angezeigt. Ein Pfeil senkrecht nach oben zeigt an, dass das Signal für den geraden Zweig oder bei Krümmungen für den schwächer gekrümmten Zweig der Weiche gilt.

Ein waagerechter Pfeil zeigt an, für welche Richtung das Signal gilt. Liegen mehrere Verzweigungen kurz hintereinander und sind mehrere Gleise betroffen, so sind erforderlichenfalls zwei Pfeile über dem Signal vorhanden.

Für einen am Signal »EI 3« angebrachten Richtungspfeil ist die Fahrtrichtung in der »La« angegeben.

Am Signal »EI 4« ist der am Signal »EI 3« angebrachte Richtungspfeil zu wiederholen, wenn auch das Signal »EI 4« vor der Gleisverzweigung steht.



Die Signale sind ortsfest.

Wo Fahrleitungs-Schutzstrecken nur zeitweilig das Ausschalten der Triebfahrzeuge erfordern, ist für die Einfahrt in die Fahrleitungs-Schutzstrecke ein veränderliches Aus- und Einschaltsignal (Signal »EI 1« / »EI 2«) vorhanden.

Signale an Fahrleitungs-Schutzstrecken sind bei Dunkelheit beleuchtet; das Signal »EI 1v« ist beleuchtet oder rückstrahlend. Bei einfachen Verhältnissen kann auf die Beleuchtung der Signale verzichtet werden.

Signal EI 1v
Signal EI 1 erwarten

Formsignal

Zwei weiße auf der Schmalseite stehende Rechtecke waagrecht nebeneinander.



Das Signal wird bei einfachen örtlichen Verhältnissen nicht gezeigt. Das Signal steht in der Regel im halben Bremswegabstand der Strecke vor dem Signal »EI 1«.

Signal EI 1
Ausschaltsignal
Ausschalten des Hauptschalters vom Tzf.

Formsignal

Ein zerlegtes, weißes »U«.



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

Das Signal »EI 1« kann mit einem Signal »EI 2« am gleichen Standort vereinigt sein - das Signal »EI 2« befindet sich dann über dem Signal »EI 1«. In diesem Fall muss das Triebfahrzeug spätestens am Standort des Signals ausgeschaltet sein und darf nach der Vorbeifahrt am Signal und Wiederkehr der Fahrleitungsspannung wieder eingeschaltet werden.

Die am gleichen Standort vereinigten Signale »EI 1« und »EI 2« sind bei Dunkelheit beleuchtet.



Signal EI 2
Einschaltsignal
Einschalten erlaubt.

Formsignal

Ein geschlossenes, weißes »U«. Rückseite zeigt das Signal »EI 1«.



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

Auf eingleisigen Strecken kann das Einschaltsignal unmittelbar links neben dem Gleis stehen.

Im Bereich von Systemwechseln kann das Signal mit einer auf der Spitze stehenden weiß- und schwarzumrandeten blauen quadratischen Tafel, auf der sich eine weiße Sinuskurve (Wechselstromsystem-Anfang) oder zwei waagerechte weiße Streifen (Gleichstromsystem-Anfang) befinden, ergänzt sein. Über der Sinuskurve kann eine Zahl (Spannung) gezeigt werden. Das Triebfahrzeug darf erst nach dem Systemwechsel wieder eingeschaltet werden.



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« erwarten.

Formsignal

Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte weiße Streifen.



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

Das Signal befindet sich in der Regel im halben Abstand des Bremswegs der Strecke vor dem "Bügel ab"-Signal (»EI 4«).

Wenn Züge hinter dem Signal »EI 3« beginnen oder ihre Fahrt fortsetzen, ist ein zweites Signal »EI 3« aufgestellt.

Der Standort des zweiten Signals wird in der »La« bekannt gegeben.

Signal EI 4
»Bügel ab« Signal
Bügel ab !

Formsignal
Ein waagerechter weißer Streifen.



Das Signal kennzeichnet den Beginn eines Gleisabschnitts, der nur mit gesenkten Stromabnehmer befahren werden darf.
Am Signal müssen die Stromabnehmer völlig gesenkt sein.
Das Signal befindet sich 30 m vor dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungsabschnitt.

Signal EI 5
»Bügel an« Signal
Bügel an !

Formsignal
Ein senkrechter weißer Streifen.



Das Signal kennzeichnet das Ende eines Gleisabschnitts, der mit gesenkten Stromabnehmer befahren werden muss.
Das Signal bedeutet, dass die gesenkten Stromabnehmer vom Signal ab wieder angelegt werden dürfen. Der Tf darf mit dem Anlegen der Stromabnehmer erst beginnen, wenn das Tzf am Signal vorbeigefahren ist.
Das Signal befindet sich 30 m hinter dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungsabschnitt.

Im Bereich von Systemwechseln kann das Signal mit einer auf der Spitze stehenden weiß- und schwarzumrandeten, blauen Tafel, auf der sich eine weiße Sinuskurve mit darüberstehenden weißen Zahl »15« (Wechselstromsystemanfang) oder zwei waagerechte, weiße Streifen (Gleichstromsystemanfang) befinden, ergänzt sein. In diesem Fall dürfen die Stromabnehmer nur bei Tzf des entsprechenden Stromsystems wieder angelegt werden.



Signal EI 6
Halt für Fahrzeuge mit angehobenen Stromabnehmern

Formsignal

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



Das Signal zeigt an, dass Fahrten darüber hinaus für Triebfahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern verboten sind.
Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf das Vorbeileiten der Spitze eines Triebfahrzeugs mit gehobenem Stromabnehmer am Signal »EI 6« zulassen. Der Eisenbahnverkehrsunternehmer regelt, unter welchen Bedingungen und wie die Vorbeifahrt der Spitze eines Triebfahrzeugs mit gehobenem Stromabnehmer am Signal »EI 6« erfolgen darf.
Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

Signale an Zügen und einzelnen Fahrzeugen (Zg) / (Fz)

DS 301

DV 301

Signale an Zügen

Die Signale kennzeichnen Züge und auf die freie Strecke übergehende Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb.

Signal Zg 1
Spitzensignal

Kennzeichnung der Zugspitze.

Tages- und Nachtzeichen

- a) Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses ein Tfz oder Steuerwagen ist, drei weiße Lichter in Form eines »A« (Dreilicht-Spitzensignal).



- b) Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses nicht ein Tfz oder Steuerwagen ist, zwei weiße Lichter in gleicher Höhe.

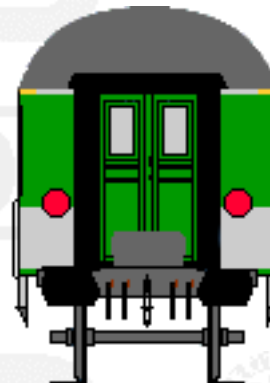


Bei nachgeschobenen Zügen trägt auch das Schiebetriebfahrzeug das Spitzensignal, sofern es nicht mit dem Zug gekuppelt ist. Nebenfahrzeuge, an denen wegen ihrer niedrigen Bauart das obere Licht des Signals »Zg 1a« nicht angebracht werden kann, führen das Signal »Zg 1b«.

**Signal Zg 2
Schlußsignal**
Kennzeichnung der Zugchlusses.

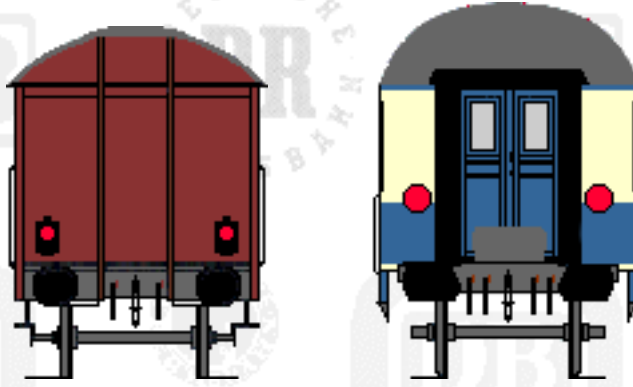
Tageszeichen

Am letzten Fahrzeug eine rot-weiße oder eine rot-gelbe Tafel oder zwei rot-weiße oder rot-gelbe Tafeln oder das Nachtzeichen des Signals.



Nachtzeichen

Am letzten Fahrzeug ein rotes Licht oder zwei rote Lichter oder eine rückstrahlende Tafel des Tageszeichens oder zwei rückstrahlende Tafeln des Tageszeichens. Das Nachtzeichen mit rotem Licht darf blinken.



Das Schlussignal braucht nur von hinten sichtbar zu sein.
Bei Verwendung von zwei Zeichen müssen diese in gleicher Höhe stehen.
Bei Verwendung von zwei Zeichen sind stets zwei gleiche Zeichen zu verwenden.
Wenn ein elektrisches Schlussignal eingeschaltet werden kann, dürfen andere Zeichen nicht verwendet werden.
Der Infrastrukturunternehmer bestimmt, auf welchen Strecken die Züge rote Lichter als Nachtzeichen führen müssen.
Eine Tafel oder ein Licht dürfen führen

- a) Güterzüge, jedoch nicht auf den Strecken der Eisenbahnen des Bundes,
- b) Lokomotivzüge (auch einzeln fahrende Lokomotiven),
- c) die Lokomotive am Schluss eines nachgeschobenen Zuges,
- d) Arbeitszüge,
- e) andere Züge, wenn es der Infrastrukturunternehmer bestimmt hat,
- f) Nebenfahrzeuge.

Das Signal ist an der Rückseite des letzten Fahrzeugs möglichst rechts anzubringen.
Auf Strecken mit Tunneln sind die Nachtzeichen auch bei Tage zu führen, wenn es der Infrastrukturunternehmer bestimmt.
Bei nachgeschobenen Zügen trägt das letzte Fahrzeug vor dem Schiebetriebfahrzeug das Schlussignal, wenn das Schiebetriebfahrzeug nicht mit dem Zug gekuppelt ist.
Das nicht mit dem Zug gekuppelte Schiebetriebfahrzeug selbst - bei zweien das hintere - trägt auch das Schlussignal.

Signale an einzelnen Fahrzeugen

Signal Fz 1

Rangierlokomotivsignal

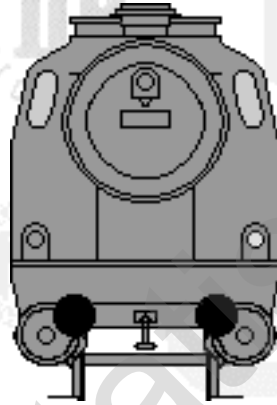
Kennzeichnung einer Lokomotive im Rangierdienst.

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
techn. Sicherung oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden.



Das Signal wird auch geführt von Nebenfahrzeugen mit Kraftantrieb.

Signal Fz 2

Gelbe Fahne

Kennzeichnung von Wagen, die während eines Stilllagers mit Personal besetzt sind.

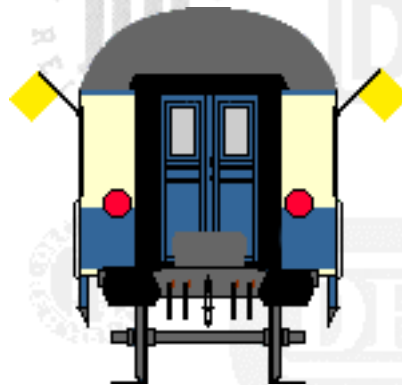
Das Signal wird geführt, solange sich die Wagen nicht im Zug befinden.

Tageszeichen

An jeder Langseite eine gelbe Fahne oder gelbe Tafel.

Nachtzeichen

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



Das Signal wird geführt, solange die Wagen sich nicht im Zuge befinden.
Das Signal wird vom Personal angebracht.

Rottenwarnsignale geben den im Gleis oder in dessen Nähe beschäftigten Personen Weisungen über ihr Verhalten bei Annäherung von Fahrzeugen. Die Signale werden mit den Mischklangsignalhorn 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 verschieden 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

Fahnschild

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

Ein weißes Fahnschild mit schwarzem Rand.



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

**Signal Ne 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.
Bei den Eisenbahnen des Bundes steht die Trapeztafel vor Bahnhöfen ohne Einfahrsignale.
Auf Strecken mit Zugleitbetrieb kann sie auch vor anderen Zuglaufstellen stehen.
Bei den NE bestimmt der Betriebsleiter, wo die Trapeztafel aufgestellt ist.
Bei den Eisenbahnen des Bundes bestimmt der Eisenbahninfrastrukturunternehmer - bei den NE der Betriebsleiter -, wo bei ungünstigen Sichtverhältnissen das Signal rückstrahlend oder bei Dunkelheit beleuchtet ist.

**Signal Ne 2
Vorsignaltafel**

Kennzeichnung des Standortes eines Vorsignals.

Formsignal

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



Als Kennzeichnung des Standortes eines dreibegriffigen Formvorsignals kann über der Vorsignaltafel eine dreieckige, schwarzgeränderte, weiße Tafel mit einem schwarzem Punkt angebracht sein.



Das Signal steht in der Regel unmittelbar vor einem Vorsignal.
Vor einem Lichtvorsignal an einem Lichthauptsignal, vor einem Lichthauptsignal, das zugleich Vorsignalfunktion besitzt und vor einem Vorsignalwiederholer ist es nicht aufgestellt.

Bei einem über dem Gleis angebrachten Vorsignal befindet sich die Vorsignaltafel über oder unter dem Signal.

Die Vorsignaltafel kann auch allein stehen

a) an Stelle eines Vorsignals zur Kennzeichnung des Bremswegabstandes der Strecke vor einem Hauptsignal, einem Lichtsperrsignal oder einer Trapeztafel,

b) als Hinweis auf ein Vorsignal, das nicht rechts neben oder über dem Gleis steht.

Als Hinweis auf ein Vorsignal, das sich abweichend an einem anderen Standort befindet, wird das Signal »Ne 2« aufgestellt, wenn Bauzustände dies erfordern.

Dies ist in der »La« oder bei NE-Bahnen in einer betrieblichen Anweisung des Betriebsleiters bekannt gegeben.

Ein unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis stehendes Signal »Ne 2« weist auf ein Vorsignal hin, das

- unmittelbar links,
- in einem größeren Abstand rechts oder
- ein Gleis weiter rechts vom befahrenen Gleis steht.

Ein unmittelbar links vom zugehörigen Gleis stehendes Signal »Ne 2« weist auf ein Vorsignal hin, das

- entweder rechts oder
- ein Gleis weiter rechts vom befahrenen Gleis steht.

Das Signal wird nicht aufgestellt für Vorsignale am Standort von Hauptsignalen, wenn für das Hauptsignal ein Signal »Ne 4« aufgestellt ist.

Bei Bauzuständen und wenn der Betrieb es erfordert, ist das Signal »Ne 2« rückstrahlend oder beleuchtet.

Ist der Abstand des Vorsignals oder der aufgestellten Vorsignaltafel vom zugehörigen Signal um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, so trägt die Vorsignaltafel auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand.

Diese Kennzeichnung entfällt bei Vorsignalen, die mit einem weißen Zusatzlicht gekennzeichnet sind.

Bei beschränktem Raum kann es vor der Vorsignaltafel stehen.



Zur Kennzeichnung des Standorts eines im verkürzten Abstand des Bremswegs der Strecke stehenden zweibegriffigen Formvorsignals oder Lichtvorsignals, das nicht mit einem weißen Zusatzlicht gekennzeichnet ist, kann eine schwarz geränderte, weiße Tafel mit zwei übereinander stehenden schwarzen Winkeln, deren Spitzen durch einen schwarzen Ring verdeckt sind, aufgestellt sein.



Zur Kennzeichnung des Standorts eines im verkürzten Abstand des Bremswegs der Strecke stehenden dreibegriffigen Formvorsignals, ist eine schwarz geränderte, weiße Tafel mit zwei übereinander stehenden schwarzen Winkeln, deren Spitzen durch einen schwarzen Ring verdeckt sind, und darüber eine dreieckige, schwarz geränderte, weiße Tafel mit einem schwarzen Punkt aufgestellt.

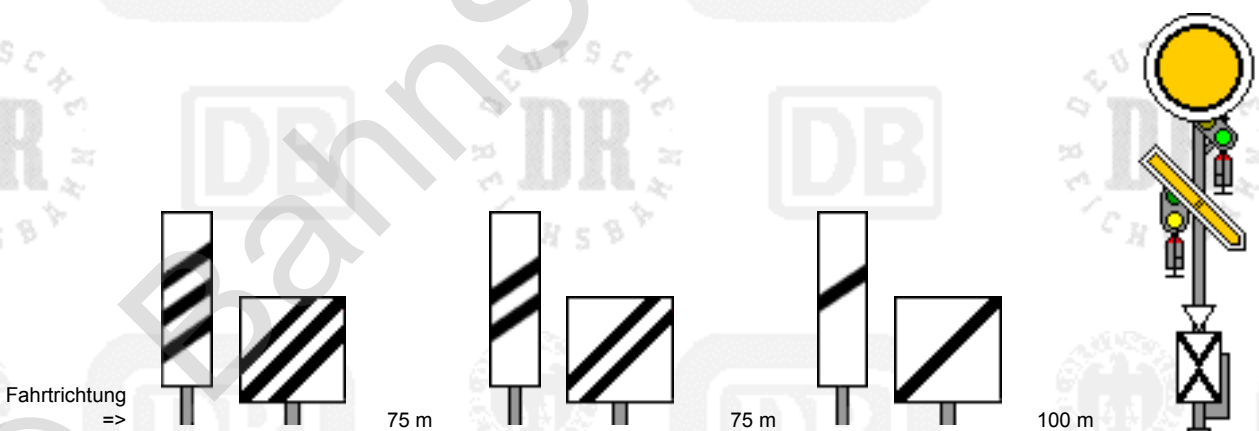


Signal Nr. 3
Vorsignalbaken
 Ein Vorsignal ist zu erwarten.

Formsignal

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

Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter können zusätzlich rückstrahlende weiße Streifen erscheinen, deren Anzahl und Anordnung den der schwarzen Streifen entspricht.



Vorsignalbaken stehen in der Regel auf Hauptbahnen.

Es stehen in der Regel drei, in Ausnahmefällen auch weniger oder bis zu fünf Baken vor dem Vorsignal.

Die in der Fahrtrichtung letzte Bake steht 100 m vor dem Vorsignal; die anderen Baken stehen in je 75 m Abstand. Bei Sichtbehinderung können die Baken auch in anderen Abständen stehen.

Vorsignalbaken in Tunneln sind rückstrahlend oder beleuchtet.

Vorsignale von Zwischen- und Ausfahrtsignalen und Vorsignale, die an einem Hauptsignal stehen oder mit diesem an einem Signalträger vereinigt sind, werden nur in Ausnahmefällen, 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.



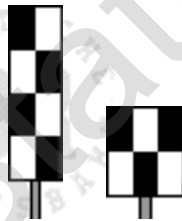
Das weiße Dreieck mit schwarzem Rand darf bis auf weiteres fehlen.

Signal Ne 4 Schachbrettafel

Das Hauptsignal steht, abweichend von der Regel, an einem anderen Standort.

Formsignal

Eine viereckige, schachbrettartige, schwarz und weiß gemusterte Tafel.
Das Signal ist in der Regel eine hohe rechteckige Tafel, bei beschränktem Raum ist eine niedrige Tafel aufgestellt.



Das Signal ist in der Regel an durchgehenden Hauptgleisen aufgestellt, an sonstigen Hauptgleisen kann es aufgestellt sein.
Das Signal steht in Höhe des Hauptsignals. Das Signal darf nicht aufgestellt werden, wenn durch weitere Hauptsignale in gleicher Höhe die Zuordnung nicht eindeutig ist.

Ein unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis stehendes Signal »Ne 4« weist auf ein Hauptsignal hin, das entweder

- unmittelbar links,
- mehr als 10 m rechts oder
- ein Gleis weiter rechts vom befahrenen Gleis steht.

Ein unmittelbar links vom zugehörigen Gleis stehendes Signal »Ne 4« weist auf ein Hauptsignal hin, das unmittelbar rechts vom befahrenen Gleis steht.
Bei Bauzuständen kann das unmittelbar links vom Gleis stehende Signal Ne 4 auf ein Hauptsignal hinweisen, das ein Gleis weiter rechts vom befahrenen Gleis steht. Dies ist in der »La« oder bei NE-Bahnen in einer betrieblichen Anweisung des Betriebsleiters bekannt gegeben.

Das zwischen dem befahrenen Gleis und dem Hauptsignal befindliche Gleis kann zeitweise fehlen.

Ein unmittelbar links vom zugehörigen Gleis stehendes Signal »Ne 4« weist auch auf ein Sperrsignal hin, das für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar rechts vom befahrenen Gleis steht.
Bei Bauzuständen und wenn der Betrieb es erfordert, ist das Signal rückstrahlend oder beleuchtet.

Signal Ne 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«.



Reisezüge mit Verkehrshalt haben an der Haltetafel zu halten. Ist die Haltetafel hinter dem Bahnsteig aufgestellt, hat ein Reisezug so zu halten, dass der erste Wagen des Zuges nicht über den Bahnsteig hinaus steht.

Wo das Halten der Züge auf die Zuglänge abgestimmt werden soll, können Haltetafel durch Zusatzschilder mit entsprechender Aufschrift ergänzt werden. In diesem Fall ist an der Haltetafel anzuhalten, an der die angegebene Länge gleich oder erstmals größer als die Zuglänge ist, spätestens an der Haltetafel ohne Zusatzschild.



Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal haben haltende Züge (auch Güterzüge) an der Haltetafel zu halten, Reisezüge jedoch am Bahnsteig, auch wenn am Bahnsteig keine Haltetafel aufgestellt ist.

Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert. Durch eine hochstehende, schwarze Rechteckscheibe mit weiß blinkendem »H« kann die Anforderung eines Bedarfshalts angezeigt werden.

**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

- auf Hauptbahnen im Abstand des Bremsweges der Strecke
- auf Nebenbahnen 150 m vor dem Bahnsteig.

Das Signal ist rückstrahlend.

**Signal Ne 7
Schneepflugtafel**
a) Pflugschar heben.

Formsignal

Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt senkrecht nach oben.



Formsignal

Eine gelbe Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt senkrecht nach oben.



b) Pflugschar senken.

Formsignal

Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt senkrecht nach unten.



Formsignal

Eine gelbe Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt senkrecht nach unten.



Das Signal gilt nur für Schneepflüge mit beweglichen Pflugscharen.
Die Signale stehen rechts neben dem Gleis und dürfen abweichend bei eingleisigen Strecken unmittelbar links vom Gleis aufgestellt sein, wenn es sich am Träger des Signals der Gegenrichtung befindet.

**Signal So 1
Endtafel**

Fahren auf Sicht beenden.

Formsignal

Eine viereckige rote Tafel mit liegendem weißem Kreuz.



Die Endtafel steht unmittelbar rechts - für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar links - neben bzw. über dem Gleis.

Mit dem Signal wird der durch ein rotes Mastschild an einem Lichthauptsignal erteilte Auftrag zum Fahren auf Sicht aufgehoben.

Das Signal gilt nur für den Bereich der mit Gleichstrom betriebenen Berliner S-Bahn und ist rückstrahlend.

Signal So 17

Ankündigungsbafe

Überwachungssignal einer Rückfallweiche
(Signal So 18) beachten.

Formsignal

Eine rechteckige orangefarbene Tafel mit zwei waagerechten weißen Streifen.



Der Triebfahrzeugführer hat am Standort des Signals »So 17« zu prüfen, ob das Signal »So 18« zwei weiße Lichter oder zwei runde, weiße Scheiben zeigt.

Die Ankündigungsbafe steht im Abstand des zum Anhalten tatsächlich erforderlichen Bremsweges zuzüglich doppelt soviel Meter, wie als Geschwindigkeit gemäß VzG in km/h angegeben ist, vor der Spitze der Rückfallweiche unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis.

Die Ankündigungsbafe wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet. Für Rückfallweichen in Nebengleisen werden keine Signale »So 17« aufgestellt.

Signal So 18a

Überwachungssignal einer Rückfallweiche
Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze befahrbar.

Form- oder Lichtsignal

Zwei weiße Lichter bzw. Scheiben waagrecht nebeneinander.

Das Mastschild ist orange und weiß nach rechts oben gestreift.



Signal So 18b

Überwachungssignal einer Rückfallweiche
Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze nicht befahrbar - Vor der Weiche anhalten !

Form- oder Lichtsignal

Ein weißes Licht bzw. Scheibe waagrecht nebeneinander.
Das Mastschild ist orange und weiß nach rechts oben gestreift.



Bei mechanischen Überwachungssignalen sind anstelle der zwei weißen Lichter bzw. des weißen Lichtes eine bzw. zwei rückstrahlende runde weiße Scheiben vorhanden.
Das Signal »So 18« steht neben oder vor der Rückfallweiche unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis.

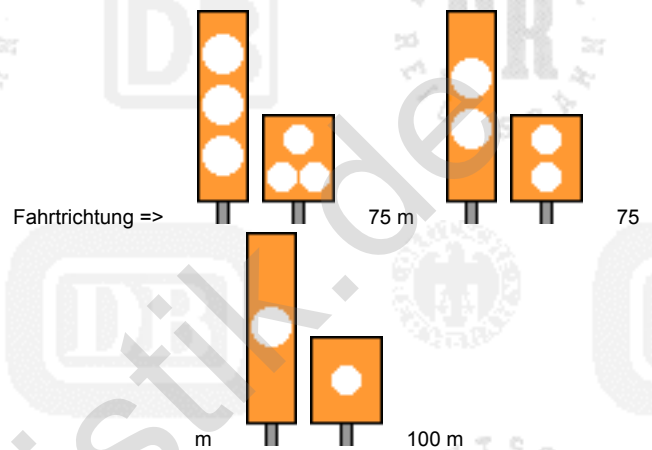
Bei Signal »So 18b« darf die Rückfallweiche mit Schrittgeschwindigkeit erst befahren werden, nachdem an Ort und Stelle - ggf. nach dem Aufschließen der Verschleißeinrichtungen und dem probeweisen Umstellen der Weiche von Hand - die Befahrbarkeit der Weiche festgestellt wurde.

Folgen auf ein Signal »So 18« mehrere Rückfallweichen, die gegen die Spitze befahren werden, wird dies am Mastschild des Signals durch eine schwarze Ziffer angezeigt. Die genannten Verhaltensregeln gelten dann für die angegebene Anzahl von Rückfallweichen.

**Signal So 19
Hauptsignalbaken**
Ein Hauptsignal ist zu erwarten.

Formsignal

Drei aufeinanderfolgende, viereckige, orangefarbene Tafeln mit ein, zwei oder drei weißen Kreisflächen, deren Anzahl in Fahrtrichtung abnimmt; die Kreisflächen können rückstrahlend sein.



Hauptsignalbaken sind in der Regel hohe rechteckige Tafeln. Wo diese nicht aufgestellt werden können, dürfen niedrige quadratische oder niedrige rechteckige Tafeln verwendet werden.

Hauptsignalbaken sind - vorrangig auf Strecken mit automatischen Streckenblock - zur Ankündigung von Einfahr- und Blocksignalen aufgestellt.

Jeweils drei Hauptsignalbaken stehen unmittelbar rechts, auf zweigleisigen Strecken für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung linksneben dem zugehörigen Gleis.

Die in Fahrtrichtung letzte bake steht 100 m vor dem hauptsignal, die anderen Baken stehen in je 75 m Abstand von einander davor.

**Signal So 106
Kreuztafel**

Bei fehlendem Vorsignal wird angezeigt, dass ein Hauptsignal zu erwarten ist.

Formsignal

Eine weiße Sechseckscheibe mit ligendem schwarzem Kreuz an einem schwarz und weiß schräg gestreiften Pfahl.



Die Kreuztafel wird nur auf Nebenbahnen angewandt. Die Kreuztafel ist im Abstand des für die Strecke festgelegten Bremsweges vor dem Hauptsignal unmittelbar rechts neben dem Gleis aufgestellt.

Signale für Bahnübergänge (Bü)

DS 301

DV 301

Die Überwachungssignale »Bü 0« / »Bü 1« sowie die Signale

»Bü 2« und »Bü 3«

»So 14« und »So 15«

stehen vor Bahnübergängen mit Blinklichtern oder Lichtzeichen
(mit oder ohne Halbschranken), die Signale »Bü 4«

»Pf 2«

und »Bü 5« stehen vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung.
Die Signale dürfen auch vor Bahnübergängen mit Schranken
angewendet werden. Bei geschobenen Zügen ist von dem
Mitarbeiter an der Spitze des Zuges an den Signalen »Bü 4«

»Pf 2«

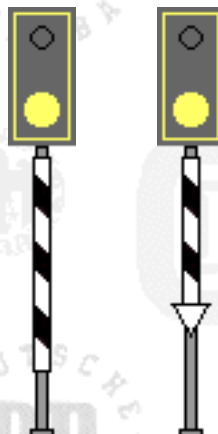
und »Bü 5« und außerdem mehrmals vor dem Befahren
des Bahnübergangs mit dem Signalhorn zu blasen.

Signal Bü 0 Überwachungssignal

Halt vor Bahnübergängen ! - Weiterfahrt nach Sicherung.

Form- oder Lichtsignal

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



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.

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



Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so sind zwei Mastschilder nebeneinander angebracht. Es gelten die Verhaltensregeln für jeden dieser Bahnübergänge.

Der Signalschirm kann mit einer gelben Umrahmung versehen sein. Mastschild und Umrahmung können rückstrahlend sein.

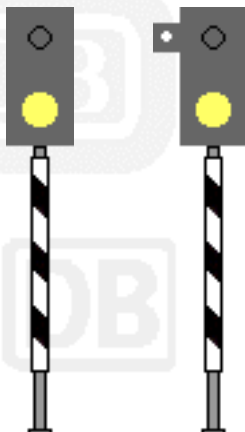


**Signal Bü 100
Überwachungssignal**

Halt vor Bahnübergängen ! - Weiterfahrt nach Sicherung.

Lichtsignal

Ein gelbes Licht auf einem schwarzen Signalschirm über ein schwarz-weiß, schräg gestreiftes rückstrahlendes Mastschild. Das gelbe Licht kann bei den NE auf Strecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit bis zu 60 km/h entfallen.



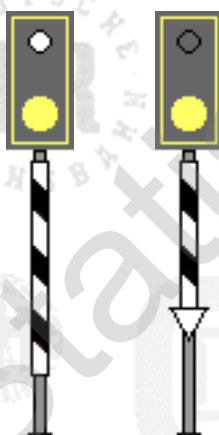
Ist bei den Eisenbahnen des Bundes der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, so ist dies bei Signal »Bü 100« durch ein weißes Zusatzlicht am linken Rand des Signalschirms kenntlich.

Signal Bü 1 Überwachungssignal

Der Bahnübergang darf befahren werden.

Lichtsignal

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.

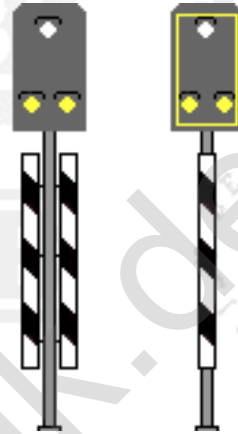


Ist bei Eisenbahnen des Bundes der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5% kürzer als der Bremsweg der Strecke, so ist dies am Signal durch ein rückstrahlendes, auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand gekennzeichnet.

Anstatt des weißen Blinklichtes über der Scheibe und der gelben Umrahmung kann das Signal »Bü 1« auch ein weißes Licht über zwei waagrecht angeordneten gelben Lichtern bzw. rückstrahlenden Scheiben zeigen.



Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so sind zwei Mastschilder nebeneinander angebracht. Es gelten die Verhaltensregeln für jeden dieser Bahnübergänge. Der Signalschirm kann mit einer gelben Umrahmung versehen sein. Mastschild und Umrahmung sind rückstrahlend.

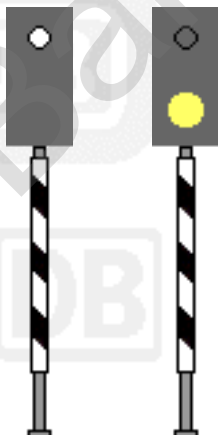


**Signal Bü 101
Überwachungssignal**

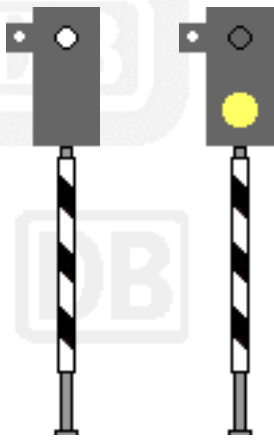
Der Bahnübergängen darf befahren werden..

Lichtsignal

Ein blinkendes, weißes Licht auf einem schwarzen Signalschirm über ein schwarz-weiß, schräg gestreiftes rückstrahlendes Mastschild oder ein blinkendes, weißes Licht auf einem schwarzen Signalschirm über ein gelbes Licht und einem schwarz-weiß, schräg gestreiftes rückstrahlendes Mastschild.



Ist bei den Eisenbahnen des Bundes der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, so sind dies bei den Signalen »Bü 101« durch ein weißes Zusatzlicht am linken Rand des Signalschirms kenntlich.



Die Überwachungssignale stehen bei den Eisenbahnen des Bundes in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem Bahnübergang. Bei den NE stehen die Signale in der Regel in einem für das Abbremsen ausreichenden Abstand rechts neben dem Gleis. Auf Anordnung des Betriebsleiters können sie auch links sowie unmittelbar vor dem Bahnübergang aufgestellt sein.

Bis auf weiteres können die Signale auf Nebenbahnen in kürzerem Abstand, mindestens jedoch 50 m vor dem Bahnübergang stehen; stets sind sie jedoch vom Signal »So 15« erkennbar.

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

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

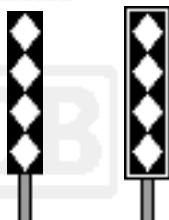


**Signal Bü 2
Rautentafel**

Ein Überwachungssignal ist zu erwarten.

Formsignal

Eine rechteckige schwarze Tafel mit vier auf den Spitzen übereinander stehenden weißen Rauten.



**Signal So 15
Warntafel**

Überwachungssignal beachten.

Formsignal

Eine rechteckige, weiße rückstrahlende Tafel mit drei waagerechten, schwarzen Streifen.



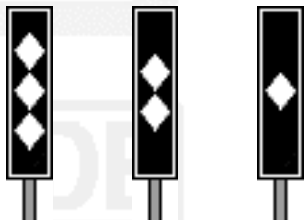
Das Signal kennzeichnet den Anfang der Einschaltstrecke von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Überwachungssignal. Das Signal steht mindestens doppelt soviel Meter vor dem Überwachungssignal, wie die dort zulässige Geschwindigkeit in

Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so ist die entsprechende Anzahl anstelle des oberen schwarzen Streifens als schwarze Zahl dargestellt.

km/h beträgt.

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.

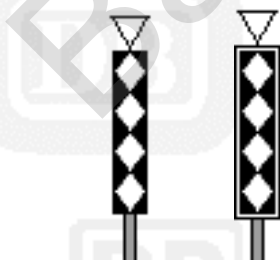


Das Signal »Bü 2«

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

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 »Bü 2« stehen.



Der Triebfahrzeugführer hat am Standort des Signals »So 15« zu prüfen, ob das Signal »Bü 1« leuchtet. Das Signal »So 15« kennzeichnet gleichzeitig den Einschaltpunkt von Blinklichtern, wenn das Signal »So 14« nicht aufgestellt ist.

Das Signal »So 15«

Auf Nebenbahnen kann es bis auf weiteres im Abstand des für die Strecke festgelegten Bremsweges zuzüglich doppelt soviel Meter, wie die Geschwindigkeit gemäß VzG in km/h beträgt, vor dem Bahnübergang aufgestellt sein.

**Signal So 14
Warnpfahl**

Kennzeichnung des Einschaltpunktes von Blinklichtern.

Formsignal

Ein schwarz-weiß waagrecht gestreifter Pfahl.



Das Signal kennzeichnet auch den Einschaltpunkt von Lichtzeichen.

Der Merkpfehl kennzeichnet den Anfang - der Merkpfehl der Gegenrichtung an demselben Gleis das Ende - der Schaltstrecke von Bahnübergangssicherungsanlagen. Ist die Schaltstrecke durch das Signal »So 15« begrenzt, so ist kein Merkpfehl aufgestellt.

Bahnübergang-Ankünde- und Kennzeichentafeln

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

Formsignal

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.



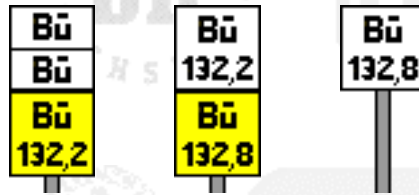
b) Bei einer Ankündigung nach a) ist unmittelbar vor dem Bahnübergang mit Blinklichtern oder Lichtzeichen eine weiße, rückstrahlende Bü-Kennzeichentafel aufgestellt.



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**

Kennzeichnung des Einschaltpunktes von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung.

Formsignal

Eine schwarz-weiß waagrecht gestreifte, rückstrahlende Tafel.



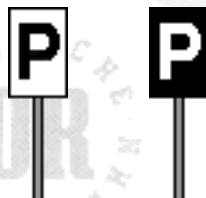
Das Signal kennzeichnet den Anfang einer Einschaltstrecke von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung. Zusätzlich können Bü-Ankündetafeln und Bü-Kennzeichentafeln aufgestellt sein.

**Signal Bü 4
Pfeiftafel**

Etwa 3 Sekunden lang pfeifen.

Formsignal

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



Vor Bahnüberängen stehen in der Regel zwei Signale, vor Bahnüberängen 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.

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.

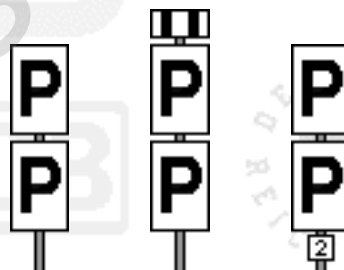


Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

Signal Pf 2
Pfeiftafel vor Bahnübergängen
Zweimal pfeifen !

Formsignal

Zwei weiße rechteckige Tafeln mit schwarzem Rand und einem schwarzen »P« senkrecht übereinander.



Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.

Das Signal »Pf 2« steht fünfmal so viel Meter 200 m vor einem nicht technisch gesicherten Bahnübergang, wie die Geschwindigkeit gemäß VzG in km/h beträgt, mindestens jedoch 100 m.

Wird für das Befahren des nicht technischen gesicherten Bahnübergangs eine Geschwindigkeitsbeschränkung durch ein Signal »Lf 4« angezeigt, dann ist das Signal »Pf 2« am Mast des Signals »Lf 4« anzubringen.

Das Signal »Pf 2« wird auch vor durch zugbedienten Halbschrankenanlagen gesicherten Bahnübergängen aufgestellt, wenn auf zweigleisigen Strecken für das Fahren entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung kein Signal »So 16« aufgestellt ist. Das Signal steht mindestens 200 m, höchstens 350 m vor dem Bahnübergang und ist links vom Gleis aufgestellt.

Vom Signal ab ist 3 Sekunden lang und kurz vor dem Bahnübergang erneut zu pfeifen. Bei unsichtigem Wetter oder wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Wegübergang nähern, ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen. Hat das Triebfahrzeugpersonal beiderseits der Strecke freie Sicht und nähern sich dem Wegübergang keine Menschen oder Fahrzeuge in gefahrdrohender Weise, dann darf das erneute Pfeifen kurz vor dem Wegübergang unterbleiben.

Folgen mehrere Bahnübergänge so dicht aufeinander, daß das Signal »Pf 2« für einen folgenden Wegübergang bereits vor dem rückgelegenen Wegübergang aufgestellt werden müsste, dann wird nur ein Signal »Pf 2« aufgestellt. Die Anzahl der Wegübergänge wird auf einer am Signal angebrachten weißen Tafel in schwarzer Aufschrift

angezeigt. Kurz vor einem folgenden Wegübergang ist erneut zu pfeifen.

Wo Züge zwischen dem Signal »Pf 2« und dem Wegübergang planmäßig halten, steht eine weitere Pfeiftafel »Pf 2« hinter dem Halteplatz des Zuges. Über dem vor dem Halteplatz stehenden Signal ist dann ein Wiederholungszeichen in Form einer rechteckigen, weißen Tafel mit zwei senkrechten schwarzen Strichen vorhanden. Das Signal mit Wiederholungszeichen gilt nur für die vor dem Wegübergang **nicht** haltenden Züge.

Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf bestimmen, daß auf Schmalspurbahnen wegen besonderer örtlicher Verhältnisse die Wegebenutzer in anderer Weise als durch Pfeifsignale gewarnt werden.

**Signal Bü 5
Läutetafel**
Es ist zu läuten.

Formsignal

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 Gleisen 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.

Signal Zs 9

Bahnübergangstafel (Bü-Tafel)

Nach dem zulässigen Vorbeifahren an dem halt zeigendem oder gestörtem Lichthauptsignal.
Halt vor dem Bahnübergang ! - Weiterfahrt nach Sicherung.

Formsignal

Eine dreieckige, weiße Tafel mit rotem Rand und schwarzem Gatter.



Die Bahnübergangstafel steht vor einem weiß-gelb-weiß-gelb-weißem, rotem oder weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißem Mastschild gekennzeichneten Lichthauptsignal, das nur dann einen Fahrtbegriff zeigen kann, wenn der Bahnübergang technisch gesichert ist.

Gilt die Bahnübergangstafel für mehrer Bahnübergänge, so ist die entsprechende Anzahl als schwarze Zahl im Signal »Zs 9« dargestellt.
Die genannten Verhaltensregeln gelten dann für jeden dieser Bahnübergänge.

BahnStatistik.de