DV Han 401

Deutsche Bundesbahn

Bundesbahndirektion Münster

Auszug

aus der Signalvorschrift (SR = Seinreglement) der Niederländischen Eisenbahnen (NS)

Gültig vom 1. Februar 1974 an

DV Han 401

Einführungsbestimmungen

Diese Vorschrift ersetzt den „Auszug“ aus
der Signalvorschrift (SR = Seinreglement) der Niederländischen Eisenbahnen (NS)
Ausgabe 1968

Geschäftsführung: Bundesbahndirektion Münster
Druck: Bundesbahndirektion Hannover

Verteilungsplan der Vorschrift

(1) Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
Bundesbahndirektionen Münster
Essen
Köln
Zentrale Transportleitung

Soweit beteiligt
Bundesbahn Betriebs- und Maschinenämter
Grenzbahnhöfe
Heimatbahnhöfe der Zugbegleiter
Bahnbetriebswerke

(2) Persönlich zuteilen
dem beteiligten Triebfahrzeugpersonal,
dem beteiligten Zugbegleitpersonal

(3) NV Nederlandse Spoorwegen
Dienst van Elektriciteit en Seinwezen, Utrecht

Eingeführt mit Verfügung der Bundesbahndirektion Münster
vom 10. 10. 73 — 31 B 19 Aggb/NS —

Berichtigungen und „Dienstorders der NS“

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bekanntgegeben durch	Gültig vom ..... an	Berichtigt am	Berichtigt durch
Die Berichtigungsblätter der NS und DB sowie die „NS-Dienstorders“ einschl. Nr 1799 vom Oktober 1973 sind eingearbeitet.				

Inhaltsverzeichnis

		Seite
	Vorbemerkungen	9
	Kapitel I	
	Allgemeine Bestimmungen (Auszug)	
Art. 2	Begriffsbestimmungen	10
Art. 3	Kennen, Geben und Beachten der Signale	13
Art. 4	Erloschene Signale, zweifelhafte oder unrichtige Signalbilder	17
	Kapitel II	
	Ortsfeste Signale	
Signale	A Lichtsignale	
201	Fahrt frei	20
202	Fahrt frei (mit Geschwindigkeitsziffer)	20
206	Fahrt frei (mit niedriger Geschwindigkeit)	20
210	Langsamfahrt erwarten (mit Geschwindigkeitsziffer)	22
212	Langsamfahrt. Halt erwarten	22
214	Beschränkte Geschwindigkeit; Fahrt auf Sicht	22
215	Halt	22
216	Kennlicht	22
	B Einfache Flügelsignale	
225 a	(Langsam)-Fahrt	24
225 b	Halt	24
	(C)	
	D Abzweigsignale	
228 a, 229 a	Fahrt frei	26
230 a	Langsamfahrt	28
228 b, 229 b 230 b	Zughalt	28
	E Vorsignale	
234	(Langsam-) Fahrt erwarten (225 a)	30
236	Fahrt erwarten (228 a oder 229 a)	30
237	Langsamfahrt erwarten (230 a)	30
238	Halt erwarten (225 b)	32
240	Zughalt erwarten (228 b, 229 b oder 230 b)	32
	F Frühhaltanzeiger	
241	Vorsichtig fahren	34
	G Stopsignallaterne	
242	Halt für Züge	34

Signale		Seite
	H Gleissperrsignale	
243	Halt; Fahrverbot	34
244	Fahrverbot aufgehoben	34
	(J) (K) (L)	
	M Baken	
249	Achtung (vor Vorsignalen)	36
249 a	Geschwindigkeit herabsetzen auf 40 km/h	36
250	Achtung (vor vereinigten Flügel-Haupt- und Vorsignalen)	38
250 a	Geschwindigkeit herabsetzen auf 40 km/h	38
251	Rückstrahlplatten vor Lichtsignalen	40
251 a	Achtung; Besondere Gefahrstelle	42
	N Besondere Richtungshinweise	
252	Richtungsanzeiger	44
253 a, 253 b	Weichensignale	44
	P Drehsignal (Schrankensignal)	
260	Fahrverbot für Rangierfahrt am Bahnübergang	46
261	Fahrverbot für Rangierfahrt aufgehoben	46
	Q Rangiersignale	
	Rangiermastlaternen	
264	Rangierverbot	48
265	Rangieren erlaubt	48
	Rangierhaltlaternen	
266	Halt für Rangierfahrten	50
267	Weiterfahrt für Rangierfahrten erlaubt	50
	(R)	
	S Gleiswagensignale	
274	Gleiswaage wiegebereit; bedingte Fahrterlaubnis	50
275	Gleiswaage fest; Fahrterlaubnis	50
	T Signale für schwere Güterzüge (vor Steigungen)	
276	Langsamfahrt; Halt erwarten (277)	52
277	Halt	52
	Kapitel III	
	Tafeln und Scheiben	
301	S-Tafel	56
302	Rangierhalttafel	56
303	Halt für Züge mit elektr Triebfahrzeug	56
304	Halteplatz für Reisezüge	58

Signale			Seite
305	Haltepunktannäherungstafel		58
305 b	Warntafel; Übergang von Zweigleisigkeit auf Eingleisigkeit		58
306	Ausschaltsignal	*Fahrleitungssignale*	60
307	Einschaltsignal		60
308	„Bügel ab" — Ankündesignal		60
309	„Bügel ab" — Signal		60
310	„Bügel an" — Signal		62
311	Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern		62
312	Pfeiftafel		62
313 a/b	Geschwindigkeits-Voranzeigetafeln		64
314 a/b	Geschwindigkeits-Anzeigetafeln		64
315	Beschränkte Geschwindigkeits-Anzeigetafel (aus einem Anschlußgleis)		66
316	Tafel für zulässige Streckengeschwindigkeit		66
318 a/b	Einschaltpunkttafel für Blinklichtanlage (mit oder ohne Halbschranken)		68
319	Abfahrauftragtafel an einem Flügelsignal		68
322	Geschwindigkeits-Voranzeigetafel (an einem Vorsignal eines einflügligen Einfahrsignals)		70
323	Geschwindigkeits-Anzeigetafel für einen Weichenbereich		70
324	Geschwindigkeits-Anzeigetafel für einen Bahnübergang bzw. für eine Gleiswaage		70
325 a	Langsamfahrscheibe	*Scheiben für vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen*	72
325 b	Zur Langsamfahrscheibe gehörige Geschwindigkeitstafel		72
326	Langsamfahrt Anfangtafel		74
327	Langsamfahrt Endtafel		74
328	ATB Einschalttafel		76
328a	ATB Annäherungstafel		76
329	ATB Ausschalttafel		78

Kapitel IV

Signale an Zügen, Rangierabteilungen und Fahrzeugen

A Kennzeichnung der Spitze und des letzten Fahrzeugs eines Zuges und einer auf falschem Gleis zurückkehrenden Schiebelokomotive

401 a/b	Spitzensignal eines gezogenen Zuges	80
401 c	Spitzensignal eines geschobenen Zuges	80
402	Falschfahrt-Spitzensignal	82
403	Schlußsignal eines Zuges	82
403 a/b	Schlußsignal eines Zuges durch Blinklichter	82

Signale		Seite
	(B)	
	C Signale an Sonderzügen, für die noch kein Fahrplan bekanntgegeben ist	
407	Schlußsignal	84
	D Signale an rangierenden Triebfahrzeugen und Schiebelokomotiven	
409	Rangierlokomotivsignal; Schiebeloksignal	86
	E Signale an besetzten Fahrzeugen	
410	Gelbe Flaggen	86
	F Signale an Turmwagenzügen	
411	Weiße Lichter; Turmwagenzugsignal	86
	G Signale an Sonderfahrzeugen (Nebenfahrzeugen), die für das Anbringen von Zugsignalen nicht eingerichtet sind	
412 a/b/c/d	Rote Flagge(n), rote(s) oder weiße(s) Licht(er)	88
	H Gefahrsignal am Zug	
413 a/b	Gefahrsignal für Fahrten aus der Gegenrichtung	90
	Kapitel V	
	Sichtbare, nicht ortsfeste Signale	
501	Zug steht grenzzeichenfrei; Signal 501 verstanden	94
502	Nebenfahrzeuge herkommen	94
503	Weiterfahren	94
504	Abfahren	96
504 a	Abfahren (bei automatischer Türbedienung)	98
505	Vorfahren	98
506	Fahren mit beschränkter Geschwindigkeit	98
507	Fahren mit beschränkter Geschwindigkeit (Armsignal) . .	100
508	Gefahr, Halt (Kreissignal rot)	100
509	Gefahr, Halt (Kreissignal weiß)	100
510	Gefahr, Halt (Armsignal)	100
511	Gefahr, Halt (rotes Blinklicht)	102
512	Gefahr, Halt (gezeigtes rot, Flagge/Licht)	102
513	Halt, gesperrtes Gleis	102
514	Halt, Anweisung durch Flagge oder Licht (rot)	102
515	Signal „Zug hält“ verstanden	104
516	Zug nicht grenzzeichenfrei, Signal „Zug nicht grenzzeichenfrei“ verstanden	104

Signale		Seite
518	Vorwärts (s. Sig 619)	106
519	Rückwärts (s. Sig 620)	106
520	Abstoßen (s. Sig 622)	106
521	Weiche umlegen	106
522	Halt (s. Sig 623)	108
523 a	Bremsen anlegen . . (Siehe unter E Bremsprobesignale)	120
523 b	Bremsen lösen . . . (Siehe unter E Bremsprobesignale)	120
523 c	Bremsen in Ordnung (Siehe unter E Bremsprobesignale)	120
524	Zug fertig zur Abfahrt	110
525	Gefahr, Halt (rote Fackel)	110
526	Rangiersignal „Langsam“	110

Kapitel VI

Hörbare Signale

A Signale, die mit dem Horn vom Wärter zu geben sind

604	Gefahrsignal (s. Sig 606)	114

B Signale, die vom Triebfahrzeugführer mit dem Typhon oder der Dampfpfeife gegeben werden

605	Achtung	114
606	Gefahrsignal (s. Sig 604)	116
607	Zug hält (vor einem Halt zeigenden Signal)	116

C Signale mit der Mundpfeife

614	Achtung	118
615	Abfahren	118
616	Halt/Es droht Gefahr	118

D Signale, die beim Rangieren mit dem Horn oder der Mundpfeife zu geben sind

619	Vorwärts (s. Sig 518)	118
620	Rückwärts (s. Sig 519)	118
621	Langsam	118
622	Abstoßen (s. Sig 520)	118
623	Halt (s. Sig 522)	118

E Bremsprobesignale

624 a	523a Zp 6	Bremsen anlegen . . (Siehe auch Sig 702 a/c)	120 und 122
624 b	523b Zp 7	Bremsen lösen . . . (Siehe auch Sig 702 a/c)	120 und 122
624 c	523c Zp 8	Bremsen in Ordnung (Siehe auch Sig 702 a/c)	120 und 122

F Knallsignale

625	Gefahr, Halt	124

Signale		Seite
	Kapitel VII	
	Auftragssignale	
	(A)	
	B Bremprobesignale	
702 a	Bremsen anlegen . . } Sichtbar durch feste blaue	128
702 b	Bremsen lösen . . . } Lichter. Siehe auch	128
702 c	Bremsen in Ordnung } Kapitel VI E.	128
	(C)	
	D Lichter als Zustimmung zur Abfahrt	
705	Zustimmung für den Abfahrauftrag durch den Aufsichtsbeamten	128
706	Zustimmung für den Abfahrauftrag durch den Zugführer	128
	Kapitel VIII	
	Kennzeichnung von außer Betrieb befindlichen ortsfesten Signalen	132
	Anhang zum Auszug aus der Signalvorschrift (SR) der NS	
	I. Geschwindigkeitsanordnungen	
	A. Allgemeine Bestimmungen	133
	B. Örtlich zulässige Geschwindigkeiten	134
	II. Pfeifsignale auf Haupt- und Nebenbahnen (Sig 605)	142

Vorbemerkungen:

Es sind nur die Signale des Niederländischen Signalbuchs aufgenommen, die auf den Grenzbetriebsstrecken (DB/NS) vorkommen.

Verwendete Abkürzungen:

SR (Seinreglement)
= Niederländisches Signalbuch

TRR (Trein- en Rangeerdienstreglement)
= Niederländische Fahrdienstvorschrift

TDR (Tijdtafel van de Dienstregeling)
= Buchfahrplan

ATB (Automatische Trein-Beïnvloeding)
= Automatische Zugbeeinflussung

Kapitel I

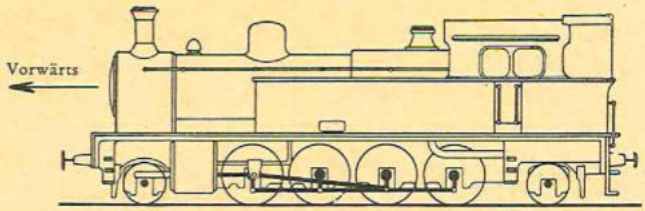
Allgemeine Bestimmungen

Art. 2

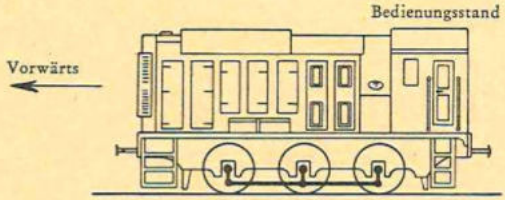
Begriffsbestimmungen

Lokomotive	Jedes Regelfahrzeug, das mittels eigener Kraft über Gleise allein fahren oder andere Fahrzeuge über Gleise bewegen kann, selbst aber nicht zur Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern, Post oder lebenden Tieren bestimmt ist.
Triebwagen	Jedes Regelfahrzeug, das mittels eigener Kraft und einer Leistung von mehr als 100 PS über Gleise fahren kann und für die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern, Post oder lebenden Tieren eingerichtet ist. Triebzüge gelten als eine Einheit.
Triebfahrzeug	Jede Lokomotive oder Triebwagen.
Triebfahrzeugführer	Jeder, der mit der Führung eines Triebfahrzeugs beauftragt ist.
Tag	Von 15 Minuten vor Sonnenaufgang bis 15 Minuten nach Sonnenuntergang.
Nacht	Die übrige Tageszeit.
Rechts und links	Die Bezeichnungen rechts und links sind stets im Sinne der Fahrtrichtung des Zuges oder der Rangierabteilung verstanden.
Nach vorn	Die Richtung, in die sich der Zug oder die Rangierabteilung bewegt oder bewegen soll.
Nach hinten	Entgegengesetzte Richtung
Vorwärts	Die Richtung, wie sie in den Skizzen auf Seite 11 mit den Fällen a, b und c dargestellt ist.
Rückwärts	Der Vorwärtsrichtung entgegengesetzt.

a

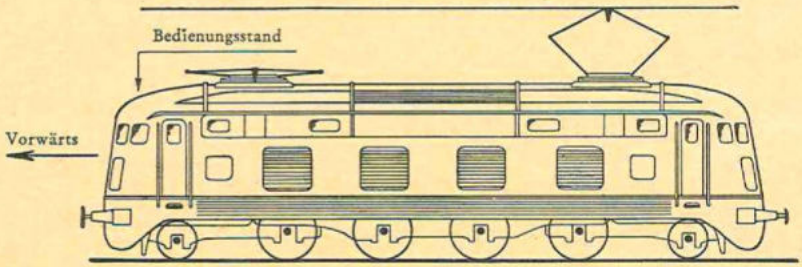


b



Lokomotive mit einem nicht in der Mitte gelegenen Führerstand

c



Triebfahrzeug (Lokomotive oder Triebwagen) mit mehr als einem Führerstand

Ein Signal, dessen Bild stets an der gleichen Stelle gezeigt wird und das nicht ohne weiteres versetzt werden kann. **Ortsfestes Signal**

a) Die im Kapitel II unter A beschriebenen Signalbilder, **Lichtsignale**
b) Signale, mit denen diese Signalbilder gezeigt werden.

a) Die im Kapitel II unter B, D und E beschriebenen Signalbilder, **Flügelsignale**
b) Signale, mit denen diese Signalbilder gezeigt werden.

Ein Flügel- oder Lichtsignal, das „Halt" zeigen kann. **Hauptsignal**

Ein Flügel oder Lichtsignal, das „Halt" nicht zeigen kann. Ein solches Lichtsignal hat einen rechteckigen Hintergrundschirm (eine oder mehrere Ecken können abgerundet oder abgeschrägt sein). **Vorsignal**

Die an der betreffenden Stelle unter Beachtung der für den Zug geltenden Beschränkungen zulässige Geschwindigkeit. **Örtliche Geschwindigkeit**

Höchstens 40 km/h, es sei denn, daß örtlich eine andere Geschwindigkeit angegeben oder vorgeschrieben ist. **Niedrige Geschwindigkeit**

Auf Sicht mit solcher Geschwindigkeit fahren, daß bei jeder auftretenden Gefahr rechtzeitig gehalten werden kann, jedoch höchstens mit 30 km/h **Beschränkte Geschwindigkeit**

Die im Fahrplan angegebene Geschwindigkeit sowie jede besondere, dem Triebfahrzeugführer durch Befehl VDS auferlegte Ermäßigung der Geschwindigkeit. **Dienstregelungsgeschwindigkeit**

Art. 3

Kennen, Geben und Beachten der Signale

(1) Jeder Bedienstete ist dafür verantwortlich, daß er die Signale kennt, die sich auf die Ausübung seines Dienstes beziehen. **Kenntnis der Signale**

(2) Wer Signale geben muß, hat die erforderlichen Signalmittel während seines Dienstes stets zum sofortigen Gebrauch bereitzuhalten. **Signalmittel**

Andere als elektrische Handsignallaternen müssen nachts während der ganzen Dienstzeit brennen.

(3) Wer ein ortsfestes Signal bedient oder derjenige, innerhalb dessen Verantwortungsbereich nach der Bedienungsvorschrift ein nicht bedienbares ortsfestes Signal angebracht ist, muß — soweit er hierzu in der Lage ist — darauf achten, daß das richtige Signalbild gezeigt wird. Gestörte ortsfeste Signale müssen, wenn dies möglich ist, durch die entsprechenden Signale nach Kapitel V ersetzt werden. **Ortsfeste Signale**

Richtige Signalgebung

(4) Signale müssen entsprechend der Beschreibung gegeben werden. Die Abbildungen dienen ausschließlich zur Erläuterung. Zur Förderung der Sichtbarkeit ist die Direktion befugt, farbige Bilder und Flächen mit einem Rand von anderer Farbe, die nicht in der Beschreibung erwähnt ist, zu versehen.

Mißbrauch von Signalen des SR

(5) Es ist verboten:

1. Signale dieser Vorschrift für einen anderen als den in dieser Vorschrift vorgeschriebenen Zweck anzuwenden.
2. Signale dieser Vorschrift zu befolgen oder darauf zu vertrauen, wenn sie für einen anderen als den in dieser Vorschrift vorgesehenen Zweck angewendet werden.

Verbot anderer Signale

3. Signale vorzuschreiben oder zu verwenden, die in dieser Vorschrift nicht enthalten sind.
4. Signale zu befolgen, die nicht in dieser Vorschrift enthalten sind, oder darauf zu vertrauen.

Standort der Signale oder der Signalgeber

(6) Soweit es nicht mit Rücksicht auf die Wahrnehmbarkeit eines Signales unerwünscht ist, werden die Signale nach Möglichkeit rechts von dem Zug oder der Rangierabteilung gegeben.

Signale für Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungspersonal müssen an der Seite gegeben werden, an der sich dieses Personal befindet.

An Signalen angebrachte Pfeile zeigen an, für welches Gleis das Signal gilt.

Ausschließen von Mißverständnissen

(7) Die Signale müssen so gegeben werden, daß Mißverständnisse ausgeschlossen sind.

(8) —

Hörbare Signale und sichtbare Signale

(9) Wenn gleichzeitig ein hörbares und ein sichtbares Signal vorgeschrieben sind, müssen, wenn möglich, beide gegeben werden.

(10) —

(11) —

Befolgen der Signale

(12) Wer ein für ihn gültiges Signal wahrnimmt, muß sich rechtzeitig der Bedeutung des Signales entsprechend verhalten.

Befolgen der durch ortsfeste Signale gegebenen Aufträge

Für Züge und Rangierabteilungen gelten die durch ortsfeste Signale erteilten Aufträge, soweit in dieser Vorschrift nichts anderes bestimmt ist.

a) **Halt**

Dem Auftrag zum Halten muß nachgekommen sein, bevor das erste Fahrzeug den Standort des Signals erreicht hat.

b) **Beschränkte Geschwindigkeit**

(siehe die Begriffsbestimmung in Artikel 2)

Die beschränkte Geschwindigkeit muß erreicht sein, wenn das erste Fahrzeug das betreffende Signal erreicht hat. Sie muß bis zu einem Hauptsignal beibehalten werden, dessen Signalbild eine höhere Geschwindigkeit zur Vorbeifahrt zuläßt; oder wenn vorher ein Führerstandsignal des ATB*) dies anzeigt. In diesem Fall muß jedoch der letzte Weichenbogen hinter dem Signal überfahren sein, das die beschränkte Geschwindigkeit anzeigte.

Ein Vorsignal entbindet den Triebfahrzeugführer nicht von der Verpflichtung, mit beschränkter Geschwindigkeit weiterzufahren.

c) **Andere Geschwindigkeiten**

Der Auftrag mit einer Geschwindigkeit zu fahren, die durch ein ortsfestes Signal angezeigt wird, muß erfüllt sein, sobald das erste Fahrzeug dieses Signal erreicht hat. Die vorgesehene Geschwindigkeit darf nicht überschritten werden, bevor am nächstfolgenden Signal, das eine höhere Geschwindigkeit zuläßt, vollständig vorbeigefahren ist.

Unabhängig von den ortsfesten Signalen sind die Aufträge an Scheiben für vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen (Signal-Nr. 325, 326 und 327) unbedingt zu beachten.

d) **Herabsetzung der Geschwindigkeit**

Die durch ein Signal angezeigte Geschwindigkeitsherabsetzung ist einzuleiten, sobald das erste Fahrzeug dieses Signal erreicht.

---

*) auf Strecken mit automatischer Zugbeeinflussung (ATB = Automatische trein beinvloeding)

Der Auftrag zum Herabsetzen der Geschwindigkeit gemäß Signal Nr. 210 (gelbes Licht + Geschw.-Ziffer) wird, wenn der Zug ein Lichtsignal erreicht, das eine weitere Geschwindigkeitsermäßigung vorschreibt, durch diesen neuen Auftrag ersetzt.

Falls ein Zug oder eine Rangierabteilung bereits langsamer fährt oder zum Halten gekommen ist und nach dem neuen Signalauftrag anfahren soll, darf am Signal, das die Geschwindigkeitsherabsetzung anzeigt, vorbeigefahren werden. Die angegebene Geschwindigkeit darf dabei nicht überschritten werden.

Der Triebfahrzeugführer muß die durch Flügel- oder Lichtsignal vorgeschriebene Geschwindigkeitsermäßigung so lange beibehalten, bis er sieht, daß das nächstfolgende, für seinen Fahrweg bestimmte Flügel- oder Lichtsignal eine höhere Geschwindigkeit zuläßt, oder sobald ihm am Führerstandsignal angezeigt wird, daß der Auftrag zur Geschwindigkeitsherabsetzung aufgehoben ist. Es darf dann mit der örtlichen Geschwindigkeit (siehe die Begriffsbestimmung in Artikel 2) weitergefahren werden.

Die durch ein Lichtsignal mit zu erwartendem Zughalt vorgeschriebene Geschwindigkeitsermäßigung ist bis zum Standort des nächsten Hauptsignals, das eine andere Geschwindigkeit zuläßt, einzuhalten, oder so lange, bis am Führerstandsignal die Geschwindigkeitsermäßigung aufgehoben wird. Diese Bestimmung erhält besondere Bedeutung bei unsichtigem Wetter und bei Nacht, wenn ein erloschenes und Halt zeigendes Signal übersehen werden kann.

Nichtbeachten von Signalen

(13) Nur bei drohender Gefahr darf von der Verpflichtung, die Signale zu befolgen, abgewichen werden.

Bekanntgabe der Geschwindigkeit

(14) Wo Geschwindigkeiten in Ziffern angegeben sind, geschieht dies durch eine Zahl, die mit 10 vervielfacht die Geschwindigkeit in km/h angibt; 0,5 bedeutet 5 km/h.

Art. 4

Erloschene Signale, zweifelhafte oder unrichtige (nicht in dieser Vorschrift enthaltene) Signalbilder

Wenn ein in Spalte 1 der nachstehenden Tabelle aufgeführtes Signal ein undeutliches Signalbild oder ein Bild zeigt, das nicht in dieser Vorschrift enthalten ist, muß man sich verhalten, wie in Spalte 3 dieser Tabelle vorgeschrieben. Maßgebend für die Verhaltensweise ist das vorhergehende Signal oder das am Führerstandssignal gezeigte Signalbild laut Spalte 2.

1	2	3
Art des Signals	Auftrag des vorhergehenden Signals oder des Führerstandsignals (ATB)	Auftrag (Verhalten)
A Lichtsignal	a) — Fahren mit beschränkter Geschw. oder — Geschw. vermindern auf „niedrige Geschw." *) und mit Halt rechnen oder — das Signal zeigt kein Bild	a) — Das gestörte Signal ist mit P gekennzeichnet: Es ist wie beim Signalbild „Beschränkte Geschw." (Signal 214) zu verfahren. — Das gestörte Signal ist nicht mit P bezeichnet: Halten.
	b) — ein anderer Auftrag	b) — Es ist zu verfahren wie beim Signalbild Geschw. vermindern auf „niedrige Geschw." und mit Halt rechnen Zeigt das Führerstandsignal auf Strecken mit ATB im Betrieb ein anderes Signalbild, so ist dieses gültig.
B Flügelsignal 1. Hauptsignal bei Tag	a) — Geschw. herabsetzen auf 40 km/h und mit Halt rechnen (Signal 238/240) oder — ein zweifelhaftes Bild oder — es gibt kein Vorsignal	a) — Halten
	b) — Geschw. herabsetzen auf höchstens 40 km/h (Signal 237)	b) — Es ist zu verfahren wie beim Signalbild „Fahrt frei mit höchstens 40 km/h" und mit Halt rechnen
	c) — Fahrt frei (Signal 234 oder 236)	c) — Wie beim Signalbild „Fahrt frei" verfahren

*) siehe Begriffsbestimmung in Art. 2

1	2	3
Art des Signals	Auftrag des vorhergehenden Signals oder des Führerstandsignals (ATB)	Auftrag (Verhalten)
2. Vorsignal bei Tag	—	Wie beim Signalbild „Geschw. herabsetzen auf 40 km/h" und mit Halt rechnen verfahren
3. Flügelsignal bei Nacht	—	Stellung des Flügels (der Flügel) feststellen und dementsprechend verfahren, evtl. wie unter vorstehender Ziffer 1 oder 2 für Flügelsignal bei Tag vorgeschrieben ist.

Art des Signals	Abweichung	Auftrag (Verhalten)
C Für Rangierfahrten gültige Signale	— Das Licht ist erloschen oder von falscher Farbe oder aber — Das Signalbild gibt nicht eindeutig Erlaubnis zum Rangieren oder zum Wagenablauf	An Lichtsignalen: Halten und nicht weiterfahren Siehe TRR Art. 27 (17). An den übrigen Signalen: Stellung des Signals feststellen und dementsprechend verfahren
D Weichensignale	Das Signal steht nicht in Endstellung	Nur weiterfahren, wenn bekannt ist, daß die Weiche trotz des zweifelhaften Signalbildes richtig liegt. Anderenfalls halten, möglichst vor der Weiche. Vor Weiterfahrt prüfen oder prüfen lassen, ob die Weiche beschädigt ist.

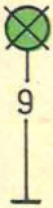
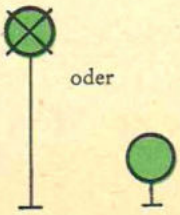
Art des Signals	Abweichung	Auftrag (Verhalten)
E Zugspitzensignale	Das Licht ist erloschen	Bemerkt der Triebfahrzeugführer, daß das Zugspitzensignal nicht brennt, hat er dafür zu sorgen, daß es sofort angezündet wird. Ist das vom Führerstand aus nicht möglich, so muß hierfür nachts der Zug zum Halten gebracht werden. Das Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungspersonal muß den Zug nachts so schnell wie möglich zum Halten bringen und den Triebfahrzeugführer verständigen oder zum Halten bringen und verständigen lassen
F Zugspitzensignale	Unvollständig oder undeutlich	Bemerkt der Triebfahrzeugführer, daß das Zugspitzensignal unvollständig oder undeutlich ist, so beseitigt er den Fehler so schnell wie möglich. Muß er hierzu den Führerstand verlassen, geschieht das beim nächsten Halten
G Nicht ortsfeste Signale	Ein nicht-ortsfestes Signal fehlt an einer Stelle, wo es nach Vorschrift gezeigt werden müßte	Halten, Auftrag einholen und dementsprechend handeln

Kapitel II

Ortsfeste Signale

A Lichtsignale

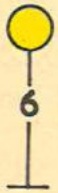
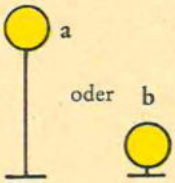
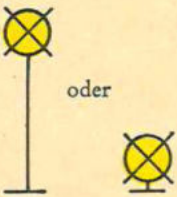
Automatische Lichtsignale können mit „P" bezeichnet sein *)

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
201		Ein hochstehendes grünes Licht
202		Ein hochstehendes grünes Blinklicht, darunter eine Zahl, die aus 1 oder 2 erleuchteten Ziffern besteht
206		Ein hochstehendes grünes Blinklicht oder ein niedrigstehendes grünes Licht

*) Wie ein Triebfahrzeugführer sich bei einem mit „P" gekennzeichneten Haltsignal zu verhalten hat, bestimmt die TRR.

Die Lichtsignale können mit einem Hintergrundschirm versehen sein. Lichtsignale mit rechteckigem Hintergrundschirm können nicht „Halt" zeigen

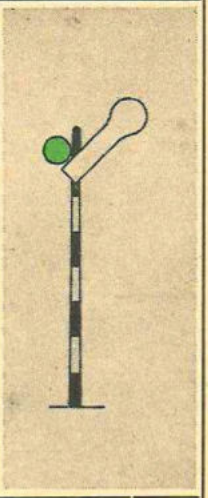
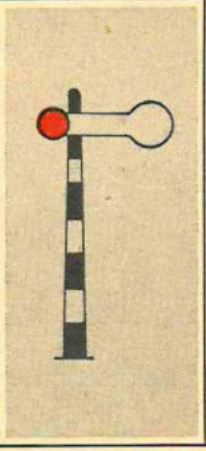
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Fahrt frei	Züge (bei weißem Nummernschild mit schwarzen Ziffern) Züge und Rangierfahrten (bei schwarzem Nummernschild mit gelben Ziffern)	
Fahrt frei mit der durch die Zahl angegebenen Geschwindigkeit		
Fahrt frei mit niedriger Geschwindigkeit (40 km/h)		

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
210		Ein hochstehendes gelbes Licht, darunter eine Zahl, die aus 1 oder 2 erleuchteten Ziffern besteht
212		Ein hoch-oder niedrigstehendes gelbes Licht
214		Ein hoch- oder niedrigstehendes blinkendes gelbes Licht
215		Ein rotes Licht
216		Ein tiefgestelltes weißes Licht

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Geschwindigkeit herabsetzen auf die durch die Zahl angegebene Geschwindigkeit	Züge (bei weißem Nummernschild mit schwarzen Ziffern) Züge und Rangierfahrten (bei schwarzem Nummernschild mit gelben Ziffern)	
a) Geschwindigkeit vermindern auf niedrige Geschwindigkeit b) niedrige Geschwindigkeit vermindern Bremsung fortsetzen, so daß der Zug oder die Rangierabteilung innerhalb des Sichtabstandes vor einem haltzeigenden ortsfesten Signal zum Halten gebracht werden kann		
Beschränkte Geschwindigkeit		Fahren mit beschränkter Geschwindigkeit, weil das Gleis besetzt sein kann
Halt		
Das Licht gibt keinen Auftrag (Kennlicht)	Rangierfahrten	Vorbeifahrt im Rangierauftrag zugelassen, da zugehörige Signale betrieblich abgeschaltet sind

B Einfache Flügelsignale

Unter dem Flügel kann ein Vorsignalflügel angebracht sein.

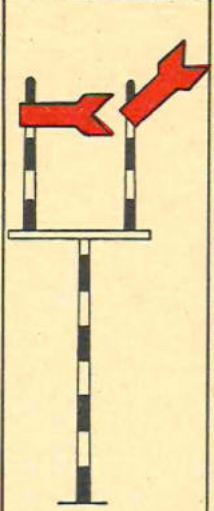
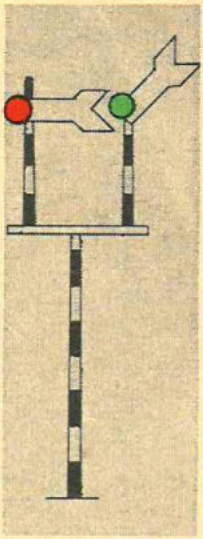
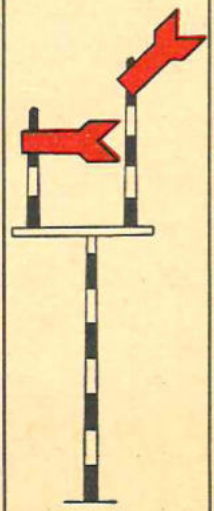
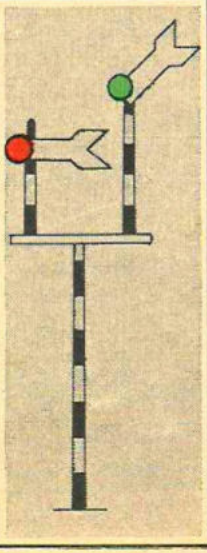
Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
225a			Ein schwarz-weißer Mast mit einem am Ende kreisförmig verbreiterten Signalflügel unter einem Winkel von etwa 45° nach rechts aufwärts zeigend	Ein grünes Licht
225b			Ein schwarz-weißer Mast mit einem am Ende kreisförmig verbreiterten Signalflügel Der Flügel ist waagerecht	Ein rotes Licht

Ist der Mast eines Flügelsignals rot-weiß, so gelten die Signalbilder sowohl für Zug- als auch für Rangierfahrten, wobei für Rangierfahrten statt „Fahrt frei" gilt: „Weiterfahrt erlaubt". „Halt vor dem Signal" bedeutet „Die Rangierabteilung grenzzeichenfrei zum Halten bringen".

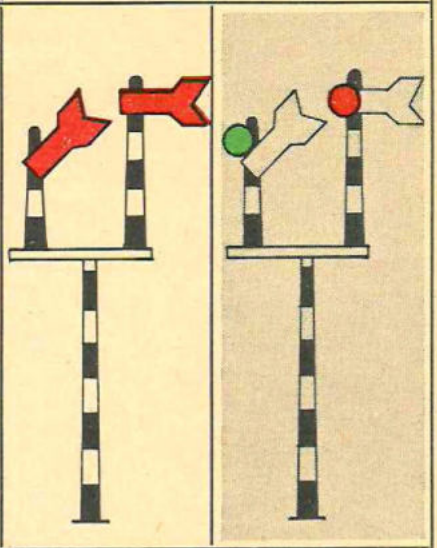
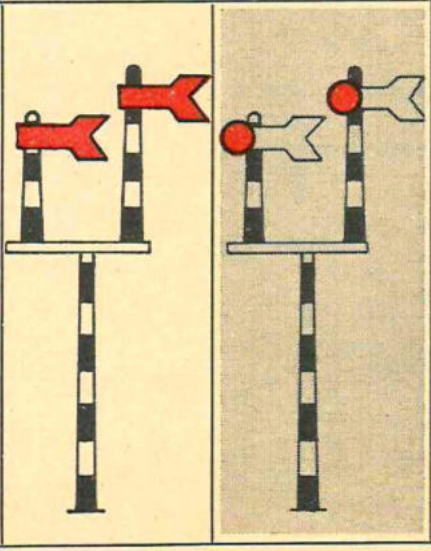
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Fahrt frei	Züge	Wenn dies Signal als Einfahrsignal eines Bahnhofs erscheint, muß der Triebfahrzeugführer TRR Art 15 (5) b beachten
Halt	Züge	

D Abzweigsignale

Unter den Signalflügeln kann ein Vorsignalflügel angebracht sein

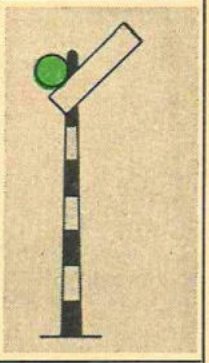
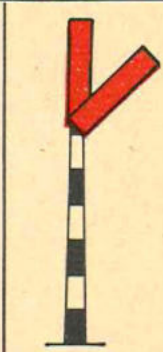
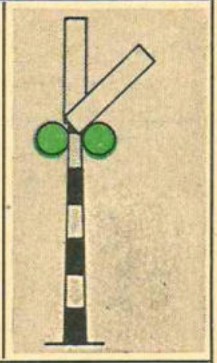
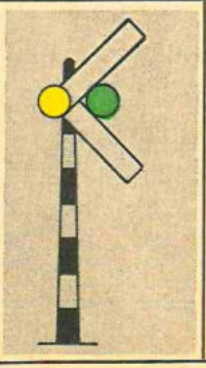
Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
228a			Zwei oder mehr schwarz-weiße Masten mit je einem Signalflügel. Die Masten stehen auf einem Querträger, der auf einem schwarz-weißen Mast steht oder sie sind auf einer Signalbrücke zu einer Gruppe vereinigt. Die Signalflügel sind an ihrem äußeren Ende verbreitert und schwalbenschwanzförmig eingeschnitten. **Sie sind gleich hoch.** Einer der Flügel zeigt unter einem Winkel von etwa 45° nach rechts aufwärts. Die anderen Flügel stehen waagerecht	Zwei oder mehr auf einem Querträger oder einer Signalbrücke zu einer Gruppe vereinigte Lichter. **Sie sind gleich hoch.** Ein Licht ist grün. Die übrigen sind rot
229a			Zwei oder mehr schwarz-weiße Masten mit je einem Signalflügel. Die Masten stehen auf einem Querträger, der auf einem schwarz-weißen Mast steht, oder sie sind auf einer Signalbrücke zu einer Gruppe vereinigt. Die Signalflügel sind an ihrem äußeren Ende verbreitert und schwalbenschwanzförmig eingeschnitten. **Sie sind verschieden hoch.** Einer der Flügel zeigt unter einem Winkel von etwa 45° nach rechts aufwärts. Die anderen Flügel stehen waagerecht	Zwei oder mehr auf einem Querträger oder einer Signalbrücke zu einer Gruppe vereinigte Lichter. **Sie sind verschieden hoch.** Eines der hochstehenden Lichter ist grün, die übrigen sind rot

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Fahrt frei. Der Standort des auf Fahrt stehenden Signals innerhalb des Signalbildes zeigt die Fahrtrichtung an	Züge	Örtlich zulässige Geschwindigkeit Unter den Fahrt frei zeigenden Flügeln des Hauptsignals kann ein unter einem Winkel von etwa 45° nach rechts $\frac{\text{abwärts}}{\text{aufwärts}}$ zeigender Vorsignalflügel angebracht sein, für den die Bedeutung des Signals $\frac{238}{234}$ gilt
Fahrt frei. Der Standort des auf Fahrt stehenden Signals innerhalb des Signalbildes zeigt die Fahrtrichtung an	Züge	

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
230a			Zwei oder mehr schwarz-weiße Masten mit je einem Flügel. Die Masten stehen auf einem Querträger, der auf einem schwarz-weißen Mast steht oder sie sind mit einer Signalbrücke zu einer Gruppe vereinigt. Die Flügel sind am äußeren Ende verbreitert und schwalbenschwanzförmig eingeschnitten. **Sie sind verschieden hoch.** Einer der niedrig stehenden Flügel zeigt unter einem Winkel von etwa 45° nach rechts aufwärts. Die anderen Flügel stehen waagerecht	Zwei oder mehrere auf einem Querträger angebrachte oder zu einer Gruppe auf einer Signalbrücke vereinigte Lichter. **Sie sind verschieden hoch.** Eines der niedrigen Lichter ist grün, die übrigen sind rot
228b 229b 230b			Alle Flügel (mit Ausnahme der Vorsignalflügel) stehen waagerecht	Alle zu den **waagerecht** stehenden Flügeln gehörenden Lichter sind rot. (Die Lichter der Vorsignale sind gelb.)

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Fahrt frei mit höchstens 40 km/h. Der Standort des auf Fahrt stehenden Signals innerhalb des Signalbildes zeigt die Fahrtrichtung an	Züge	Auf Bahnhöfen mit „Halt" rechnen, wenn nicht Signal 234 gezeigt wird
Halt vor dem Signal	Züge	Unter den Halt zeigenden Flügeln des Hauptsignals kann ein unter einem Winkel von etwa 45° nach rechts abwärts zeigender Vorsignalflügel angebracht sein, für den die Bedeutung des Signals 238 gilt

E Vorsignale

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
234			Ein schwarz-weißer Mast mit einem rechteckigen Flügel unter einem Winkel von etwa 45° nach rechts aufwärts zeigend	Ein grünes Licht
236			Ein schwarz-weißer Mast mit zwei rechteckigen Flügeln, von denen einer senkrecht nach oben, der andere unter einem Winkel von etwa 45° nach rechts aufwärts zeigt	Zwei grüne Lichter in gleicher Höhe
237			Ein schwarz-weißer Mast mit zwei rechteckigen Flügeln, von denen der eine unter einem Winkel von etwa 45° nach rechts aufwärts, der andere unter einem Winkel von etwa 45° nach rechts abwärts zeigt	Zwei Lichter in gleicher Höhe, das linke gelb, das rechte grün

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
„Fahrt frei" und Fahrt frei erwarten	Züge	Wenn dieses Vorsignal vor einem Einfahrsignal steht, zu dem keine Geschwindigkeitsweisung gegeben wird (Signal 225 a), ist Art 15 (5)b TRR zu beachten
„Fahrt frei" und Fahrt frei erwarten	Züge	
Geschwindigkeit auf höchstens 40 km/h herabsetzen	Züge	Der Triebfahrzeugführer eines durchfahrenden Zuges, dem die Signalstellung 237 SR „Geschwindigkeit bis zu höchstens 40 km/h" durch ein Einfahrvorsignal angezeigt wird, muß mit Halt auf dem Bahnhof rechnen, wenn er nicht an einem nachfolgenden Vorsignal oder einem Lichtsignal erkennt, daß er durchfahren darf

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
238			Ein schwarz-weißer Mast mit einem rechteckigen Flügel, der unter einem Winkel von etwa 45° nach rechts abwärts zeigt	Ein gelbes Licht
240			Ein schwarz-weißer Mast mit zwei rechteckigen Flügeln, von denen der eine senkrecht nach oben, der andere unter einem Winkel von etwa 45° nach rechts abwärts zeigt	Zwei gelbe Lichter in gleicher Höhe

Vorsignalmaste, die zu Hauptsignalen für Zug- und Rangierfahrten gehören, sind ebenfalls rot-weiß.

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Geschwindigkeit herabsetzen auf 40 km/h; Bremsung fortsetzen, so daß der Zug innerhalb des Sichtabstandes vor einem haltzeigenden ortsfesten Signal zum Halten gebracht werden kann	Züge	
Geschwindigkeit herabsetzen auf 40 km/h; Bremsung fortsetzen, so daß der Zug innerhalb des Sichtabstandes vor einem haltzeigenden ortsfesten Signal zum Halten gebracht werden kann	Züge	

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht

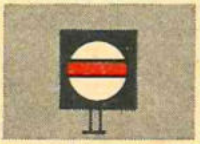
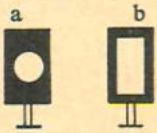
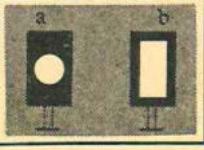
F Frühhaltanzeiger

241			Ortsfestes gelbes Licht beim Einfahrsignal eines Bahnhofs, deutlich niedriger angebracht, als das Flügelsignal, zu dem es gehört

G Stopsignallaterne

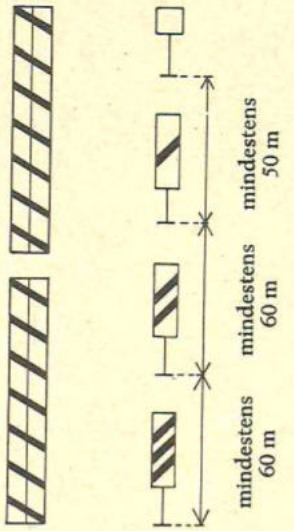
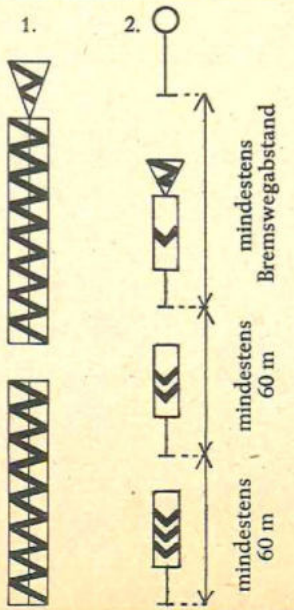
242			„Ein weißes „S“ auf schwarzem Grund. Der schwarze Schirm kann mit einem weißen Rand versehen sein.“	„Ein erleuchtetes mattweißes „S“. Bei einem weißen Rand ist statt der Beleuchtung ein Rückstrahlbelag für diesen Rand und das weiße „S“ zugelassen.“

H Gleissperrsignale

243			Ein roter Balken auf weißem Feld	Das Tagessignal ist erleuchtet oder mit Rückstrahlbelag versehen.
244			a Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund b eine rechteckige weiße Scheibe mit schwarzem Rand	Das Tagessignal ist erleuchtet; für das Signalbild 244 b ist auch Rückstrahlbelag zugelassen.

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Vorsichtig fahren.	Züge	siehe Art 13 TRR Dieses Signal gilt nur, wenn das Einfahrsignal (Hauptsignal) „Fahrt frei" zeigt
Halt	Züge, die halten müssen 1. nach dem Fahrplan, 2. auf Befehl, 3. nach den Vorschriften des TRR oder 4. weil ein ortsfestes Signal es vorschreibt	
Halt	Züge und Rangierfahrten	Wenn das Signal auf einer Brücke steht, ist vor dieser zu halten
Fahrt frei	Züge und Rangierfahrten	

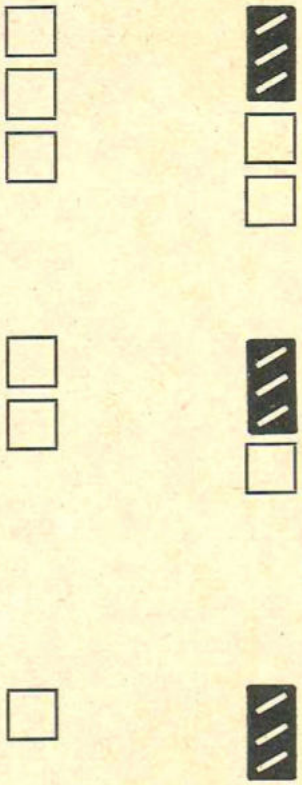
M Baken

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
249		1. Zwei rechteckige weiße hintereinander angebrachte Baken, in der Fahrtrichtung des Zuges ansteigend, **mit schrägen schwarzen Streifen** oder 2. Drei mit jeweils mindestens 60 m Abstand vertikal aufgestellte rechteckige weiße Tafeln mit drei bis einem schwarzen Streifen.
249a		1. Zwei rechteckige hintereinander angebrachte Baken, in der Fahrtrichtung des Zuges ansteigend, und eine senkrecht angebrachte dreieckige weiße Tafel. Baken und Tafel **mit schwarzen Zickzackstreifen** oder 2. Drei mit jeweils mindestens 60 m Abstand vertikal aufgestellte rechteckige weiße Tafeln mit drei bis einem schwarzen V-förmigen Streifen. An der letzten mit **einem** V-förmigen Streifen versehenen Tafel auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Zickzackstreifen.

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Achtung Der Zug nähert sich einem Vorsignal, das nicht zu einem mit einem Hauptsignal kombinierten Signalbild gehört.	Züge	Der Zug hat sich an der letzten Bake oder Tafel dem Vorsignal genähert — bei der Ausstattung 1 bis mindestens 150 m — bei der Ausstattung 2 bis mindestens 50 m
1. Geschwindigkeit auf 40 km/h herabsetzen, es sei denn, der Triebfahrzeugführer sieht, daß das zugehörige Vorsignal „Fahrt frei" zeigt, oder daß das zugehörige Lichtsignal mit rechteckigem Hintergrundschirm die Vorbeifahrt ohne Herabsetzung der Geschwindigkeit zuläßt. 2. Wenn sich kein Vorsignal zwischen der Bake und dem zugehörigen Signal, das „Halt" zeigen kann, befindet: Geschwindigkeit herabsetzen auf 40 km/h; die Bremsung so fortsetzen, daß der Zug innerhalb des Sichtabstandes vor dem „Halt" zeigenden ortsfesten Signal zum Halten gebracht werden kann	Züge	Der Zug hat sich an der letzten Bake (bei Ausstattung 2 an der Tafel mit einem V-förmigen Streifen) dem Signal, das „Halt" zeigen kann, mindestens im Bremswegabstand genähert. Der Auftrag zur Herabsetzung der Geschwindigkeit gilt so lange, bis der Tf sieht, daß das zugehörige Vorsignal oder Hauptsignal „Fahrt frei" zeigt.

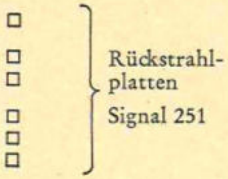
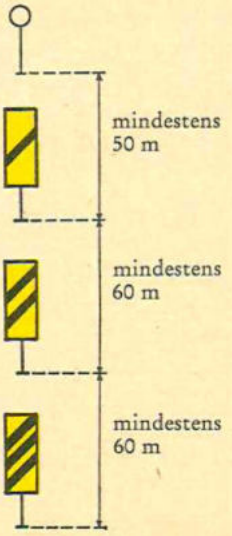
Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
250		Drei an den Enden abgerundete weiße Baken mit 2 schwarzen Schrägstreifen, in gleichen Abständen hintereinander und in der Fahrtrichtung des Zuges ansteigend aufgestellt
250a		Drei an den Ecken abgerundete weiße Baken mit schwarzen Zickzackstreifen in gleichen Abständen hintereinander und in der Fahrtrichtung des Zuges ansteigend aufgestellt. An der letzten Bake eine auf der Spitze stehende dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Zickzackstreifen

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Achtung	Züge	Der Zug hat sich dem den Baken zugehörigen Vorsignal auf mindestens 150 m genähert. Dieses Vorsignal ist unter einem Hauptsignal angebracht
Geschwindigkeit auf 40 km/h herabsetzen, es sei denn, der Triebfahrzeugführer sieht, daß das zugehörige Vorsignal „Fahrt frei" zeigt, oder daß das nächste Lichtsignal die Vorbeifahrt ohne Herabsetzung der Geschwindigkeit zuläßt	Züge	Die Baken stehen mindestens im Bremswegabstand vor dem zugehörigen Signal, dessen Stellung „Halt" mit weniger als ausreichendem (verkürztem) Abstand durch ein vorhergehendes Vorsignal unter einem Flügelsignal oder durch ein Lichtsignal ohne rechteckigen Hintergrundschirm angekündigt wird

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
251	1. 2. 	Rückstrahlplatten an Oberleitungsmasten oder auf Pfählen vor Lichtsignalen auf der freien Strecke

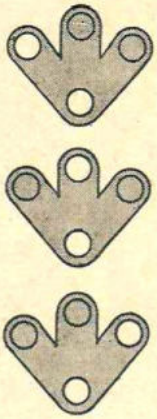
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Abstand zum Lichtsignal etwa 210 m etwa 140 m etwa 70 m	Züge	Die Scheiben werden durch Rückstrahlen des Zugspitzenlichtes sichtbar und sollen dem Triebfahrzeugführer ein Anhalt für den Standort des Signals sein, wenn dessen Lichter erloschen sind. Die reflektierenden Scheiben werden nicht angebracht, wenn vor dem Lichtsignal das Signal 251 a II steht Nach der in Spalte „Abbildung" mit 2. vermerkten Ausführung dieser Scheiben folgt das letzte mit „P" versehene Lichtsignal einer automatischen Blockstrecke (mit Lichtsignalen).

Baken vor Lichtsignalen, die besondere Gefahrenpunkte decken

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
251a	Besondere Gefahrstelle   	I. Eine rechteckige, reflektierende weiße Scheibe mit 2 schwarzen Querstreifen II. Drei mit jeweils mindestens 60 m Abstand aufgestellte, rechteckige, reflektierende gelbe Scheiben mit 3 bis 1 schwarzen Schrägstreifen. Die Scheibe mit einem schwarzen Streifen steht mindestens 50 m vor einem Lichtsignal

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
I. Kennzeichnung einer besonderen Gefahrstelle	Züge	Die Tafeln I und II können als Baken für die 2 Lichtsignale vor beweglichen Brücken, vor Abzweigstellen oder anderen Gefahrstellen gebraucht werden
II. Achtung! Nach dem zugehörigen Lichtsignal folgt ein Lichtsignal, das eine besondere Gefahrstelle deckt		II. Diese gelben Scheiben ersetzen dann Signal 251 Ausführung 2

N Besondere Richtungshinweise

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
252			Zwei mattweiße Lichter bei anderen Signalen angebracht: Das obere Licht links von dem unteren, das obere Licht senkrecht über dem unteren und das obere Licht rechts von dem unteren	
253a *)			Ein niedrigstehendes liegendes weißes V mit der Spitze nach links auf quadratischem schwarzen Feld	Ein erleuchtetes matt-weißes V mit der Spitze nach links**)
253b *)			Ein niedrigstehendes weißes V mit der Spitze nach rechts auf quadratischem schwarzen Feld	Ein erleuchtetes matt-weißes V mit der Spitze nach rechts**)

*) Wenn einer der beiden Gleisstränge hinter der Weiche nicht mit Fahrleitung versehen ist und die Weiche auf diesen Strang führt:

bei Tag:	bei Nacht:
Ein rautenförmiges Feld mit abwechselnd weißen und blauen Streifen (Signal 311)	Beleuchtetes Tagessignal**)

**) Statt der Beleuchtung ist auch Rückstrahlbelag zugelassen

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Die Weichen führen nach links Die Weichen führen geradeaus Die Weichen führen nach rechts	Züge und Rangierfahrten	
Nach links führende Weiche (die Weiche wird spitz befahren)	Züge und Rangierfahrten	Wo Weichensignale stehen, geben diese einen Hinweis über den Fahrweg. Der Triebfahrzeugführer hat dies zu beachten. Siehe TRR Art 15 (4) a u b sowie (10) e, f und g. Die Signale 253a und 253b bestehen auch als Lichtsignale. Ist eines der beiden Signalbilder erhellt, liegen die Weichenzungen an. Sind beide Signalbilder dunkel, muß damit gerechnet werden, daß die Weichenzungen nicht anliegen
Nach rechts führende Weiche (die Weiche wird spitz befahren)		

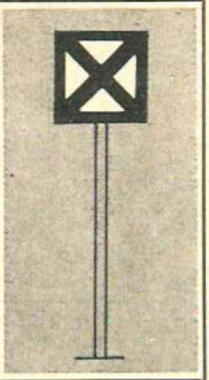
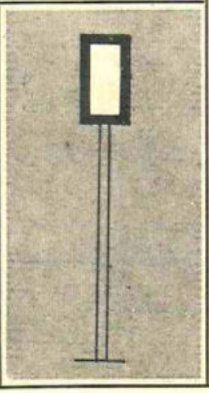
P Drehsignal (Schrankensignal)

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
260			Ein schwarz-weißer Mast mit einer runden, violetten Scheibe mit weißem Rand	Ein violettes Licht am Bahnübergang
261			Wie 260, die Scheibe parallel zum Gleis	Ein mattweißes Licht am Bahnübergang

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Der Bahnübergang darf nicht befahren werden	Rangierfahrten	Vor dem Bahnübergang halten
Fahrverbot am Bahnübergang aufgehoben	Rangierfahrten	

Q Rangiersignale

Rangiermastlaternen

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
264			Hochstehende Laterne mit quadratischem, mattweißem Feld mit einem liegenden schwarzen Kreuz	Das Tagessignal erleuchtet
265			Hochstehende Laterne mit rechteckigem, stehendem, mattweißem Feld	Das Tagessignal erleuchtet

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Rangieren beenden und die Rangierabteilung grenzzeichenfrei aufstellen	Rangierfahrten	Wird die Rangierabteilung begleitet, ist sie nach Anordnung des Begleiters grenzzeichenfrei aufzustellen
Rangieren erlaubt	Rangierfahrten	

Rangierhaltlaternen

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
266			Niedrigstehende Laterne mit quadratischem, mattweißem Feld mit senkrecht stehendem, orangefarbenem Kreuz und einem oder zwei schräg nach unten zeigenden schwarzen Pfeilen. Diese weisen in Richtung der Gleise, für die die Laterne gilt	Das Tagessignal erleuchtet
267			Niedrigstehende Laterne mit rechteckigem, stehendem, mattweißem Feld	Das Tagessignal erleuchtet

S Gleiswaagensignale

274		Runde gelbe Scheibe mit weißem Rand quer zur Gleisrichtung
275		Dreieckige weiße Scheibe mit schwarzem Band quer zur Gleisrichtung

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Halt vor dem Signal	Rangierfahrten	
Weiterfahrt nur erlaubt, wenn die Rangierabteilung dazu beauftragt ist	Rangierfahrten	
Die Gleiswaage ist in wiegebereitem Zustand. Befahren mit geringer Geschwindigkeit erlaubt	Gültig für alle Betroffenen	
Die Gleiswaage steht fest. Befahren mit örtlicher Geschwindigkeit erlaubt		

T Signale für schwere Güterzüge

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
276			Ein L aus weißen Lichtern	
277			Ein H aus weißen Lichtern	

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Geschwindigkeit herabsetzen auf 40 km/h, Bremsung so fortsetzen, daß der Zug im Sichtabstand vor dem diesem Signal 276 folgenden Signal 277 zum Halten gebracht werden kann	Güterzüge, deren Gewicht eine bestimmte Höchstlast überschreitet*)	Ist das Signal dunkel, bedeutet es keinen Auftrag
Der Zug muß vor diesem Signal zum Halten kommen		Ist das Signal dunkel, bedeutet es keinen Auftrag

*) Siehe allgemeine Weisungen im TDR (Buchfahrplan)

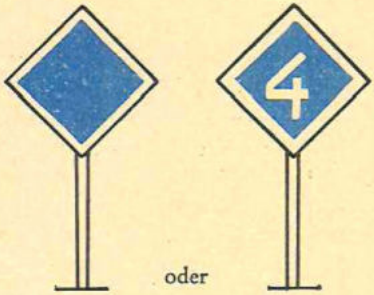
Kapitel III

Tafeln und Scheiben

Wenn die Tafeln und Scheiben nachts nicht selbst leuchten, werden sie dem Triebfahrzeugführer durch das Spitzenlicht des Zuges oder der Rangierabteilung oder aber durch eine besondere Beleuchtung kenntlich gemacht.

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
301		Eine fünfeckige weiße Tafel mit schwarzem S
302		Eine weiße Tafel mit waagerechter Unterkante und einer runden Oberkante mit einem schwarzen „R“
303		Eine quadratische, auf einer Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand. Auf der Tafel ein weißes S

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
An der Tafel halten und dann weiterfahren	Züge und Rangierfahrten	Besondere Hinweise bei der Tafel sind zu beachten
Rangiergrenze	Rangierfahrten	An dieser Tafel dürfen nur Sonderfahrzeuge (Nebenfahrzeuge mit isolierten Achsen) vorbeifahren
Halt	Zugfahrten mit elektr. Triebfahrzeug. Die Züge müssen halten auf Grund 1. des Fahrplans, 2. eines Befehls, 3. einer Weisung des TRR, 4. einer Weisung durch ortsfeste Signale	Ist an dieser Tafel eine besondere Anweisung angebracht, so ist diese zu befolgen

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
304	 oder	Eine quadratische, auf einer Spitze stehende blaue Tafel mit oder ohne eine weiße Zahl
305		Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende weiße Tafel mit schwarzem S
305b		Eine rechteckige weiße aufrechtstehende Tafel, darauf: in schwarz eine schematische Darstellung einer Überleitung von Zweigleisigkeit auf Eingleisigkeit und in blau zwei Wellenlinien

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Bezeichnung der Stelle, an der die Spitze eines planmäßig haltenden Zuges zum Halten kommen soll	Reisezüge	Die allein stehende Tafel ohne Zahl zeigt den Halteplatz der Spitze aller planmäßig haltenden Züge ohne Bezug zur Wagenzahl des Zuges. Zahlen auf anderen Tafeln zeigen den Halteplatz entsprechend der Wagenzahl des Zuges an. Bei nicht übereinstimmender Wagenzahl ist zwischen den entsprechenden Tafeln zu halten
Der Zug nähert sich einem Bahnhof oder Haltepunkt	Züge	Dieses Signal steht normalerweise mindestens 700 m vor Bahnsteigbeginn bei örtlich zulässiger Geschwindigkeit bis höchstens 100 km/h und mindestens 1000 m bei örtlich zulässiger Geschwindigkeit über 100 km/h. Ein hiervon abweichender Abstand wird auf oder neben der Tafel angezeigt
Der Zug nähert sich einer Überleitung von Zweigleisigkeit auf Eingleisigkeit	Züge	Das Signal steht in der Regel wenigstens 1000 m vor der Weiche. Das Signal dient zur Unterrichtung der Triebfahrzeugführer

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
306		Eine quadratische, auf einer Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand. Auf der Tafel ein weißes zerlegtes „U“
307		Eine quadratische, auf einer Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand. Auf der Tafel ein weißes geschlossenes „U“
308		Eine quadratische, auf einer Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand. Auf der Tafel zwei waagerechte weiße Streifen, der obere rechts vom unteren
309		Eine quadratische, auf einer Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand. Auf der Tafel ein waagerechter weißer Streifen

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Ausschalten (stromlos fahren)	Züge und Rangierfahrten (Elektrische Traktion)*)	
Einschalten erlaubt		Ist an oder neben dieser Tafel eine besondere Anweisung angebracht, ist diese zu befolgen
Auf mindestens 300 m hinter dieser Tafel folgt Signal 309. Signal „Bügel ab" erwarten		Strombügel rechtzeitig abnehmen
„Bügel ab" Strombügel müssen abgenommen sein		

*) Züge auf falschem Gleis müssen die Signale 306 bis 309 für das richtige Gleis beachten, es sei denn, für diese Falschfahrten ist eine besondere Regelung getroffen.

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
310		Eine quadratische, auf einer Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand. Auf der Tafel ein senkrechter weißer Streifen
311		Eine quadratische, auf einer Spitze stehende blaue Tafel mit weißem Rand. Auf der Tafel abwechselnd blau-weiße Streifen im Quadrat. Diese Tafel kann an einem Signal angebracht sein, das ausschließlich für Gleise ohne Oberleitung gilt
312		Eine rautenförmige weiße Tafel mit schwarzem F

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
„Bügel an" Strombügel anlegen	Züge und Rangierfahrten (Elektrische Traktion)*)	
Ende der Fahrleitung. Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern		An der Tafel darf nicht (mit angelegten Stromabnehmern) vorbeigefahren werden
Der Triebfahrzeugführer muß Signal 605 „Achtung" geben (Pfeiftafel)	Züge und Rangierfahrten *)	Das Signal 605 „Achtung" muß am Standort des Signals 312 gegeben werden, wenn nichts anderes vorgeschrieben ist

*) Züge auf falschem Gleis müssen die Signale 310 und 312 für das richtige Gleis beachten, es sei denn, für diese Züge ist etwas anderes angegeben oder vorgeschrieben.

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
313	a 	Eine dreieckige auf einer Spitze stehende Tafel mit einer schwarzen Zahl
	b  Signal 313 Nicht gültig für Güterzüge Signal 313 Gültig für Güterzüge	Zwei Tafeln — Signal 313 — wie unter a beschrieben, übereinander angeordnet
314	a 	Eine viereckige weiße Tafel mit einer schwarzen Zahl
	b  Signal 314 Nicht gültig für Güterzüge Signal 314 Gültig für Güterzüge	Zwei Tafeln — Signal 314 — wie unter a beschrieben, übereinander angeordnet

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Geschwindigkeit auf die durch die Zahl angegebene Geschwindigkeit vermindern	Züge und Rangierfahrten*)	
Geschwindigkeit auf die durch die Zahl angegebene Geschwindigkeit vermindern	Züge und Rangierfahrten*)	Stehen zwei Tafeln — Signal 313 — übereinander, so gilt die untere Tafel für Güterzüge und die obere für alle anderen Züge
Vorbeifahrt mit der durch die Zahl angegebenen Geschwindigkeit erlaubt	Züge und Rangierfahrten*)	Aus dem Anhang zum Auszug aus dem SR (Örtlich zulässige Geschwindigkeiten) geht hervor, ob dieses Signal durch Signal 313 angekündigt wird
Vorbeifahrt mit der durch die Zahl angegebenen Geschwindigkeit erlaubt	Züge und Rangierfahrten*)	Stehen zwei Tafeln — Signal 314 — übereinander, so gilt die untere Tafel für Güterzüge und die obere für alle anderen Züge

*) Züge, die das falsche Gleis befahren, müssen die Signale 313 und 314 für das richtige Gleis beachten, es sei denn, für diese Züge ist etwas anderes angegeben oder vorgeschrieben.

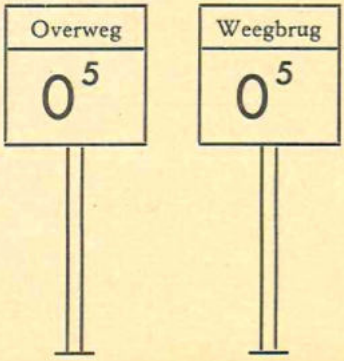
Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
315		Eine viereckige weiße Tafel mit der Aufschrift „Bep. snelheid“
316	 oder 	Dreieckige grüne Tafeln mit der Spitze nach oben. Auf der Tafel kann eine Zahl stehen Für eine zulässige Geschwindigkeit von 125 km/h wird die Zahl weggelassen

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Beschränkte Geschwindigkeit	Züge und Rangierfahrten	Signal 315 gilt sowohl für die Abfahrt aus einem Anschluß der freien Strecke als auch für die Weiterfahrt auf der freien Strecke nach Verlassen des Anschlusses
Unter Beachtung der für den Zug geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen darf mit der im Anhang zum Auszug aus dem SR angegebenen zulässigen Geschwindigkeit gefahren werden. Eine auf der Tafel stehende Zahl gibt diese zulässige Geschwindigkeit an	Züge und Rangierfahrten*)	

*) Züge, die das falsche Gleis befahren, müssen das für das richtige Gleis geltende Signal 316 beachten, es sei denn, für diese Züge ist etwas anderes angegeben oder vorgeschrieben.

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
318	a  oder b 	Eine runde weiße Tafel mit schwarzem Rand und darauf: a) eine schwarze Zahl, unter der ein Buchstabe stehen kann oder b) eine schwarze Zahl
319		Eine rautenförmige weiße Scheibe mit grünem Rand an oder unmittelbar bei einem Flügelsignal

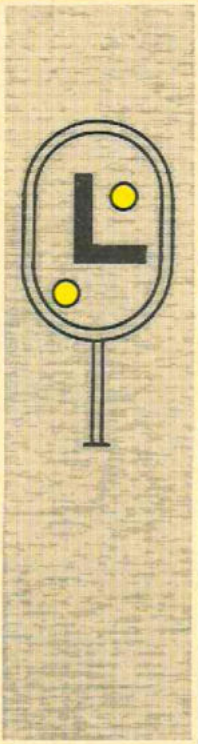
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Ankündigung von selbsttätiger Blinklichtanlage oder selbsttätigen Halbschranken mit rotem Blinklicht Bei Ausführung a) gibt die Zahl die Stelle in ganzen Streckenkilometern an, in der sich die Anlage befindet. Der Buchstabe unter der km-Angabe dient der näheren Bezeichnung des Bahnübergangs auf den sich Signal 318 bezieht Bei Ausführung b) gibt die Zahl die Stelle in Kilometern und Hundertmetern an, in der sich die Anlage befindet	Züge	Der Triebfahrzeugführer muß von der Scheibe ab wiederholt Achtungsignal — Signal 605 — geben, wenn ihm eine Störung der selbsttägigen Blinklichtanlage oder der selbsttätigen Halbschranken gemeldet worden ist oder wenn er eine Störung an diesen Anlagen bemerkt
Der Triebfahrzeugführer darf abfahren, wenn das Signal, zu dem die Scheibe gehört, aus der Haltstellung gebracht worden ist	Züge, außer Reisezügen, bei denen möglicher Weise Reisende ein- oder aussteigen könnten	Signal 319 ersetzt den Abfahrauftrag. Der Triebfahrzeugführer darf aber nur abfahren, wenn er festgestellt hat, daß das zugehörige, auf Fahrt stehende Signal vorher „Halt" gezeigt hat

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
322		Eine trapezförmige weiße Tafel mit senkrechtem gelben Streifen, auf dem eine schwarze Zahl steht
323		Eine rechteckige weiße Tafel mit der schwarzen Aufschrift „Wissel“ und einer schwarzen Zahl. Zwischen dem Wort „Wissel“ und der Zahl ist ein schwarzer waagerechter Strich angebracht
324		Eine rechteckige Tafel mit der Aufschrift „Overweg“. bzw. „Weegbrug“ und einer schwarzen Zahl. Zwischen dem Wort „Overweg“ bzw. „Weegbrug“ und der Zahl befindet sich ein waagerechter schwarzer Strich.

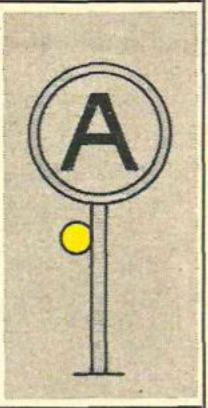
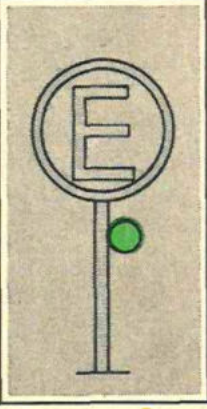
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Der Triebfahrzeugführer eines haltenden Zugs muß bei Einfahrt über die Weichen hinter dem Einfahrsignal die Geschwindigkeit beschränken auf die durch die Zahl angegebene Geschwindigkeit. Der Triebfahrzeugführer eines durchfahrenden Zugs muß bei Einfahrt über die Weichen hinter dem Einfahrsignal die Geschwindigkeit beschränken auf die durch die Zahl angegebene Geschwindigkeit und mit Halt rechnen. Er darf die Durchfahrgeschwindigkeit jedoch beibehalten, wenn er am Vorsignal erkennen kann, daß er durchfahren darf	Züge	Dies Signal kann am Vorsignal eines Einfahrsignal stehen, das keine Anweisung bezüglich der Geschwindigkeit gibt (Signal 225 a). Für das darauffolgende Ausfahrsignal ist ein Vorsignal vorhanden
Der Triebfahrzeugführer eines haltenden Zugs muß bei Einfahrt über die Weichen hinter dem Einfahrsignal die Geschwindigkeit beschränken auf die durch die Zahl angegebene Geschwindigkeit. Der Triebfahrzeugführer eines durchfahrenden Zugs muß bei Einfahrt über die Weichen hinter dem Einfahrsignal die Geschwindigkeit beschränken auf die durch die Zahl angegebene Geschwindigkeit und mit Halt rechnen. Er darf die herabgesetzte Geschwindigkeit wieder erhöhen, wenn das Triebfahrzeug die genannten Weichen im geraden Strang befahren hat und er sieht, daß das für seinen Zug geltende Ausfahrsignal Vorbeifahrt erlaubt	Züge	Dies Signal kann vor Weichen hinter einem Einfahrsignal stehen, das keine Anweisung bezüglich der Geschwindigkeit gibt (Signal 225a). Es ist kein Vorsignal für das darauffolgende Ausfahrsignal vorhanden
Von der Tafel ab darf die durch die Zahl angegebene Geschwindigkeit nicht überschritten werden. Sobald a. das erste Fahrzeug den hinter der Tafel gelegenen Bahnübergang überfahren hat, oder b. das letzte Fahrzeug die in der Nähe der Tafel gelegene Gleiswaage überfahren hat, darf wieder mit der örtlichen Geschwindigkeit gefahren werden.	Züge und Rangierfahrten	

Scheiben für vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen

L-, A- und E-Scheiben

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
325a			Eine ovale gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem L	Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend
			Die zugehörige Geschwindigkeitsangabe wird auf einer besonderen Tafel angezeigt, Beschreibung bei Signal 325 b	
325b			Eine achteckige reflektierende weiße Tafel mit schwarzem Rand und einer schwarzen Zahl oder zwei Zahlen übereinander.	

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Geschwindigkeit auf die durch die Zahl auf Signal 325b angezeigte Geschwindigkeit herabsetzen	Züge und Rangierfahrten	**Abstand der L-Scheibe zur A-Scheibe** a) Streckengeschwindigkeit am Standort der L-Scheibe mehr als 130 km/h — beim Abbremsen bis zu 30 km/h und darunter **mindestens 1200 m** — beim Abbremsen auf eine Geschwindigkeit über 30 km/h **mindestens 1000 m** b) Streckengeschwindigkeit am Standort der L-Scheibe mehr als 100 km/h, aber nicht mehr als 130 km/h **mindestens 1000 m** c) Streckengeschwindigkeit am Standort der L-Scheibe 100 km/h oder weniger **mindestens 800 m** d) Auf bestimmten von der Niederländischen Verwaltung angegebenen Strecken gelten größere Abstände. **Zu a), b), c) und d):** Die L-Scheibe kann weggelassen oder in kürzerem Abstand zur A-Scheibe aufgestellt werden, wenn die Geschw. am Standort der L-Scheibe nicht höher sein kann als die geforderte verminderte Geschw.
Stehen zwei Geschwindigkeitsziffern übereinander, so gilt die untere für Güterzüge und die obere für alle anderen Züge.		Die achteckige Tafel wird ungefähr 50 m hinter der L-Scheibe aufgestellt. Ist keine L-Scheibe erforderlich, wird die achteckige Tafel in Höhe der A-Scheibe aufgestellt.

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
326			Eine runde oder ovale gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem A	Ein gelbes Licht
327			Eine runde oder ovale grüne Tafel mit weißem Rand und weißem E	ein grünes Licht

Wenn in der Mitteilung über die Aufstellung von Signalen zu vorübergehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, müssen die Geschwindigkeitsbeschränkungen auch von den auf falschem Gleis fahrenden Zügen beachtet werden.

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Anfang der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkung	Züge und Rangierfahrten	
Ende der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkung	Züge und Rangierfahrten	Geschwindigkeitsbeschränkung einhalten, bis der Zug (die Rangierabteilung) ganz an der E-Scheibe vorbeigefahren ist

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes

Einschalttafel A T B

328		Eine quadratische, auf einer Spitze stehende gelbe Tafel mit schwarzem Rand. Auf der Tafel in schwarzer Aufschrift „ATB“

Annäherungstafel A T B

328a		Eine quadratische auf einer Spitze stehende Tafel mit schwarzem und weißem Rand. Die Tafel ist durch eine Diagonale in vier Dreiecke geteilt, zwei gegenüberliegende in gelber und zwei in blauer Farbe. In jeder der blauen Dreiecke befindet sich ein rundes Loch.

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
ATB einschalten, sobald die erste Achse des Zuges diese Tafel erreicht hat.	Führer von Triebfahrzeugen mit ATB in Betrieb	
Mindestens 50 m (im allgemeinen 100 m) hinter dieser Tafel ist eine Einschalttafel ATB aufgestellt.	Führer von Triebfahrzeugen mit ATB in Betrieb	

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes

Ausschalttafel A T B

329		Eine quadratische, auf einer Spitze stehende gelbe Tafel mit schwarzem Rand. Auf der Tafel die Aufschrift „ATB“ schwarz durchstrichen

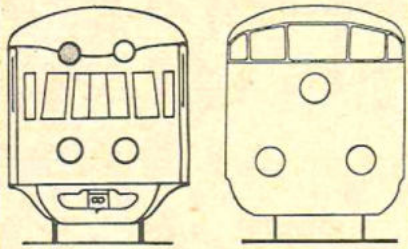
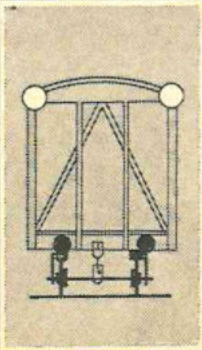
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Ende einer ATB-Strecke	Führer von Triebfahrzeugen mit ATB in Betrieb	(Automatische Ausschaltung)

Kapitel IV

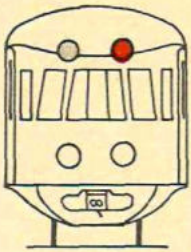
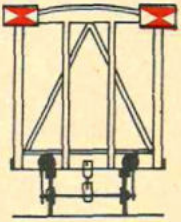
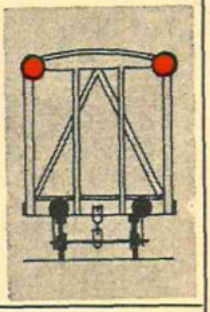
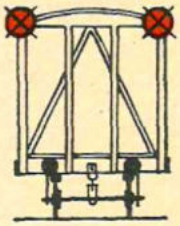
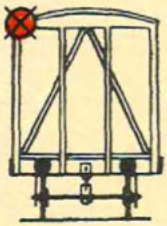
Signale an Zügen, Rangierabteilungen und Fahrzeugen

(Spitzensignale: Signale 401 und 402
Schlußsignale: Signale 403 und 407)

A Kennzeichnung der Spitze und des letzten Fahrzeugs eines Zuges und einer auf falschem Gleis zurückkehrenden Schiebelokomotive

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
401	 a oder b		a und b Drei nach vorn gerichtete weiße Lichter, davon zwei auf gleicher Höhe und das dritte darüber vorn an dem Triebfahrzeug oder vorn an einem anderen Spitzenfahrzeug, wenn sich der Triebfahrzeugführer in dem Führerstand dieses Fahrzeuges befindet	
	c			c Zwei nach vorn gerichtete weiße Lichter in gleicher Höhe am ersten Fahrzeug eines geschobenen Zuges

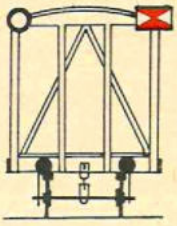
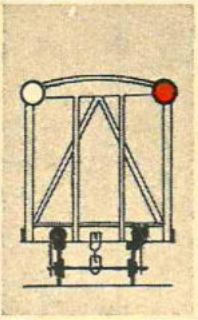
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
a und b Spitze eines Zuges	Bahnhofs-, Triebfahrzeug-, Zugbegleit-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungspersonal	Dampfzüge und geschobene Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 40 km/h dürfen tagsüber kein Spitzensignal führen
c Spitze eines geschobenen Zuges, bei dem sich der Triebfahrzeugführer nicht im Führerstand des vordersten Fahrzeuges befindet		

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
402			Zwei nach vorn gerichtete weiße Lichter in gleicher Höhe, darüber ein rotes Licht vorn an dem Triebfahrzeug oder bei geschobenen Zügen am ersten Fahrzeug	
403			Zwei rechteckige rotweiße Scheiben (Eckscheiben) auf dem letzten Fahrzeug, nach vorn und nach hinten das gleiche Bild zeigend (Abbildung)	Zwei nach hinten gerichtete rot leuchtende Lichter am letzten Fahrzeug
403 a.			a. Zwei nach hinten gerichtete rote Blinklichter am letzten Fahrzeug oder	
403 b.			b. ein nach hinten gerichtetes rotes Blinklicht am letzten Fahrzeug*)	

*) Das rote Blinklicht kann auch in der Fahrtrichtung links seitwärts am letzten Wagen gezeigt werden.

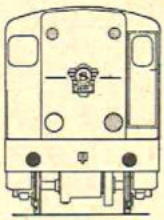
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Spitze eines auf falschem Gleis fahrenden Zuges oder einer auf falschem Gleis zurückkehrenden Schiebelokomotive	Bahnhofs-, Triebfahrzeug-, Zugbegleit-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungspersonal	Dampfzüge und geschobene Züge führen über Tag kein Signal
Letztes Fahrzeug eines Zuges		Eckscheiben — Signal 403 — und abnehmbare Schlußlaternen werden auf dem letzten Fahrzeug — nach Möglichkeit hinten — angebracht. Das Tagessignal kann auch durch zwei erloschene Ecklaternen gezeigt werden. An Fahrzeugen mit festen elektrischen Ecklaternen darf bei Tage das Nachtsignal geführt werden
Letztes Fahrzeug eines Zuges	Bahnhofs-, Triebfahrzeug-, Zugbegleit-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungspersonal	
Letztes Fahrzeug eines nicht für den Personenverkehr bestimmten Zuges		

C Signale an Sonderzügen, für die noch kein Fahrplan bekannt gegeben ist

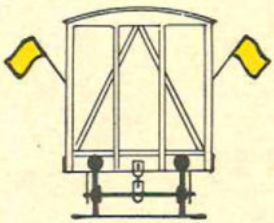
Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
407			Auf dem letzten Fahrzeug zwei Scheiben, die nach vorn und nach hinten das gleiche Bild zeigen (siehe Abbildung)	Links ein weißes rechts ein rotes Licht, beide nach hinten gerichtet auf dem letzten Fahrzeug

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Letztes Fahrzeug eines Sonderzuges	Bahnhofs-, Triebfahrzeug-, Zugbegleit-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungspersonal	Scheiben — Signal 407 — und abnehmbare Laternen (Ecklaternen) werden am letzten Fahrzeug — nach Möglichkeit hinten — angebracht. An Fahrzeugen mit festen elektrischen Ecklaternen darf bei Tage das Nachtsignal geführt werden

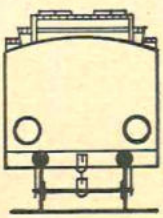
D Signale an rangierenden Triebfahrzeugen und Schiebelokomotiven

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
409			Vorn und hinten ein weiß leuchtendes Licht	

E Signale an besetzten Fahrzeugen

410			Eine gelbe Flagge an jeder Längsseite des Fahrzeuges	

F Signale an Turmwagenzügen

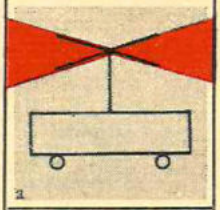
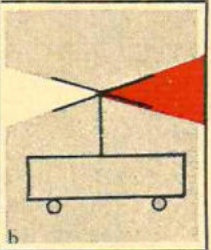
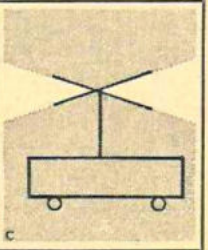
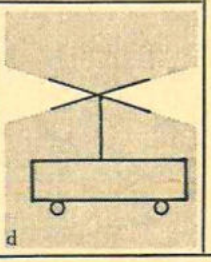
411			Zwei weiße Lichter auf gleicher Höhe nach vorn und rückwärts	

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Rangierendes Triebfahrzeug oder Schiebelokomotive	Bahnhofs-, Triebfahrzeug-, Zugbegleit-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungspersonal	Eine Dampflokomotive führt bei Tag kein Signal. Eine Schiebelokomotive, die auf falschem Gleis zum Bahnhof zurückkehrt, führt an der Spitze das Signal 402. Bei Rangierbewegungen $\frac{\text{von}}{\text{nach}}$ Bahnsteiggleisen $\frac{\text{nach}}{\text{von}}$ Abstellgleisen können auch die Signale 401 und 403 geführt werden

In diesem Fahrzeug befinden sich Personen	Rangierpersonal	Fahrzeuge, in denen sich Personen befinden, sind bei Nacht innen beleuchtet. Diese Fahrzeuge müssen vorsichtig rangiert werden. Sie dürfen nicht abgestoßen werden, auch dürfen andere Fahrzeuge nicht auf sie abgestoßen werden

Turmwagenzug	Bahnhofs-, Triebfahrzeug-, Zug-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungspersonal	Das Signal wird geführt von Turmwagenzügen, die a) auf die Strecke fahren sollen, b) sich auf der Strecke befinden, c) von der Strecke zurückkommen, wenn das Gleis gesperrt ist. Es darf auf einem nicht gesperrten Streckengleis nicht geführt werden

G Signale an Sonderfahrzeugen (Nebenfahrzeugen), die für das Anbringen von Zugsignalen nicht eingerichtet sind

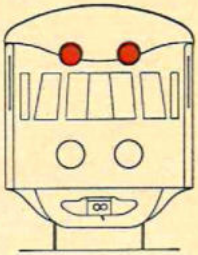
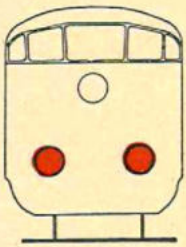
Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
412	 a, b und c	vorn hinten  a	a. abgerollte rote Flagge auf oder an dem Fahrzeug	a. Ein rotes Licht nach vorn und ein rotes Licht nach hinten
		 b	b. wie unter a.	b. Ein weißes Licht nach vorn und ein rotes Licht nach hinten
		 c	c. wie unter a.	c. Ein weißes Licht nach vorn und ein weißes Licht nach hinten
		 d	d. kein Signal	d. Ein weißes Licht nach vorn und ein weißes Licht nach hinten

(Sonderfahrzeuge — Nebenfahrzeuge —, die dennoch hierfür eingerichtet sind, führen die Signale unter A und C)

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Sonderfahrzeuge (Nebenfahrzeuge) nach TRR, auch wenn diese als Züge oder Rangierabteilungen gefahren werden	Jeden, der mit diesen Fahrzeugen zu tun hat	a. Dieses Signal muß auf der freien Strecke geführt werden bei — eingleisiger Strecke, — einer Strecke mit Gleiswechselbetrieb, — Falschfahrt
		b. Dieses Signal muß bei zweigleisigen Strecken geführt werden bei Fahrten auf dem richtigen Gleis
		c. Dieses Signal muß geführt werden auf gesperrtem Gleis
		d. Dieses Signal muß geführt werden in Bahnhöfen

Bei $\frac{\text{Fahrt nach}}{\text{Rückkehr von}}$ der freien Strecke kann das für die freie Strecke gültige Signal auch auf dem $\frac{\text{Abfahrgleis}}{\text{Ankunftsgleis}}$ geführt werden

H Gefahrsignal am Zuge

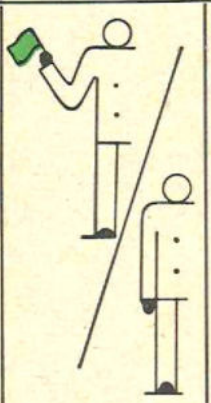
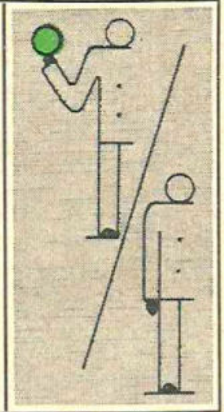
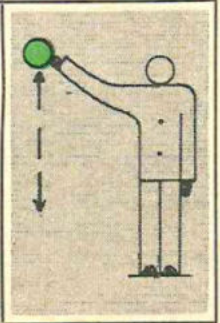
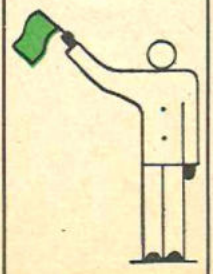
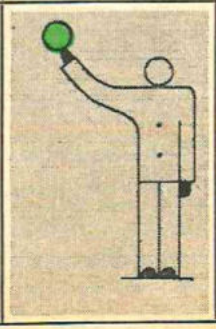
Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
413	a.  b. 	a. Zwei nach vorn gerichtete rote Lichter auf gleicher Höhe und darunter zwei weiße nach vorn gerichtete Lichter in gleicher Höhe an der Spitze des Triebfahrzeugs oder b. zwei nach vorn gerichtete rote Lichter in gleicher Höhe und darüber ein weißes Licht an der Spitze des Triebfahrzeugs

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Gefahr, halten	1. Triebfahrzeugpersonal 2. Rangierpersonal 3. Begleiter von Nebenfahrzeugen, sowohl bei Fahrten auf dem Gleis, auf dem das Signal gezeigt wird, als auf einem Nachbargleis	1. Signal wird durch den Triebfahrzeugführer gegeben, wenn die Einrichtung vorhanden ist, das Spitzensignal unmittelbar in ein Signalbild nach a. oder b. zu verändern, und zwar als Gefahrsignal für Fahrten aus der Gegenrichtung, besonders für Fahrten auf dem Nachbargleis. Außerdem hat er Deckungsmaßnahmen zu ergreifen, siehe Signale 508, 509, 510, 512 und 625 2. Der Triebfahrzeugführer eines Zuges oder einer Rangierabteilung sowie der Begleiter eines Nebenfahrzeugs, die dieses Signal wahrnehmen, müssen unverzüglich halten. Er muß Erkundigungen einziehen oder einziehen lassen und, wenn nötig, den eigenen Gleisabschnitt decken

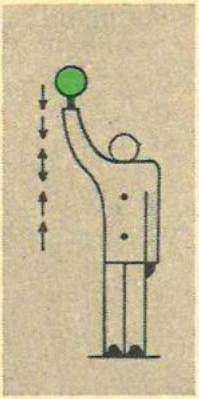
Kapitel V

Sichtbare, nicht ortsfeste Signale

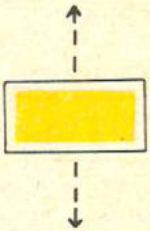
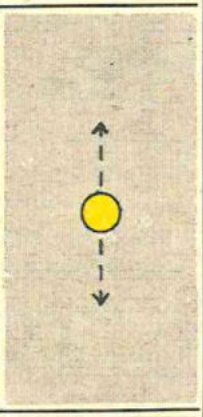
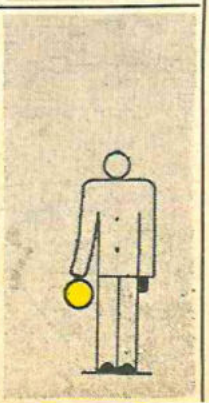
Flaggen müssen vor dem Geben des Signals entrollt werden

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
501			Abwechselnd grüne Flagge und kein Signal	Abwechselnd grünes Licht und kein Signal
502			Grüne Flagge auf- und abwärts bewegen	Grünes Licht senkrecht auf- und abwärts bewegen
503			Grüne Flagge (in der Hand gehalten)	Ein grünes Licht (in der Hand gehalten)

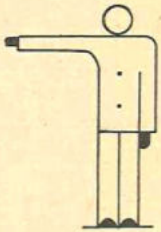
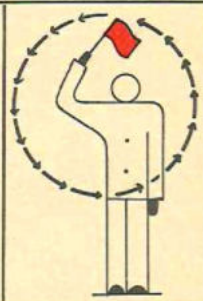
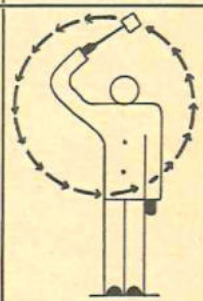
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
1. der Schluß des Zuges steht grenzzeichenfrei	Das beteiligte Personal	Anzuwenden bei 1. einem Güterzug, 2. anderen hierfür bestimmten Zügen an hierfür bestimmten Stellen, wenn der Zug bei Ankunft nicht mit Zugschluß an einem Wärterposten vorbeigefahren ist, der Zug eingefahren und auf dem Einfahrgleis zum Halten gekommen ist und das letzte Fahrzeug grenzzeichenfrei steht. Das Signal „Zug grenzzeichenfrei" wird vom Zugführer oder von einem durch den Bahnhofsvorsteher beauftragten Bediensteten gegeben. Das Signal muß solange gegeben werden, bis es von dem betreffenden Posten auf gleiche Weise beantwortet worden ist
2. Signal „Zug steht grenzzeichenfrei" verstanden	Den Bediensteten, der das Signal „Zug steht grenzzeichenfrei" gegeben hat	
Vorfahren bis zu der Stelle, an der das Signal gegeben wird	Nebenfahrzeuge, die nicht als Zugfahrten gelten	1. Anzuwenden vom Stellwerkspersonal, in dessen Bezirk eingefahren wird, wenn ein Signalfernsprecher fehlt. 2. Das Signal ist nicht anzuwenden, wenn es als Abfahrauftrag aufgefaßt werden kann
An der Stelle, wo das Signal gegeben wird, darf vorbeigefahren werden	Züge	Anwendung von Signal 503, nachdem das Signal 505 gegeben wurde. Der Triebfahrzeugführer muß bis zum Signal 505 vorfahren und dann halten, wenn er nicht durch Signal 503 zur Weiterfahrt aufgefordert wird.

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
504			Befehlsstab hochheben	Grünes Licht mehrmals senkrecht von oben nach unten bewegen

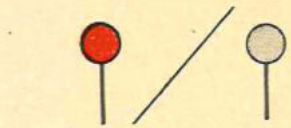
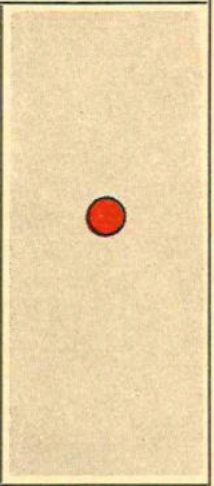
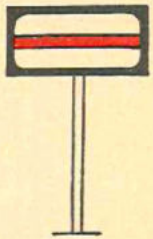
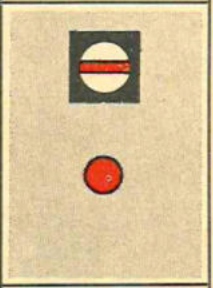
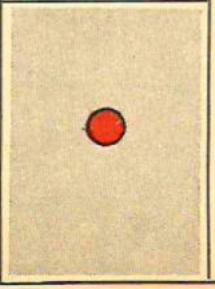
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Abfahren	Triebfahrzeugführer von Zügen mit Ausnahme von solchen Reisezügen, deren Wagentüren zentral geschlossen werden	Dieses Signal wird in Übereinstimmung mit TRR Art 14 von dem hierin bezeichneten Personal in den vorgesehenen Fällen gegeben. Vorher muß aber das Pfeifsignal 614 (—) gegeben werden. Falls erforderlich, muß auch bei Tag das Nachtsignal gegeben werden. Der Triebfahrzeugführer darf abfahren, wenn kein anderes sichtbares Signal dem entgegen steht. Wenn derjenige, der dieses Signal zu geben hat, nicht über einen Befehlsstab oder ein grünes Licht verfügt, darf das Abfahr-Pfeifsignal 615 (• —) gegeben werden
Der Zugführer darf die Türen schließen	Zugführer von Reisezügen, deren Wagentüren zentral geschlossen werden	1. Wo der Aufsichtsbeamte den Abfahrauftrag gibt, muß er mit Signal 504 dem Zugführer zu erkennen geben, daß dieser die Türen schließen darf. Der Zugführer gibt das Pfeifsignal 614 (Achtung) und schließt die Türen. 2. Wenn der Zugführer den Abfahrauftrag zu erteilen hat, gibt er das Pfeifsignal 614 (Achtung) und schließt die Türen. Hierdurch leuchtet die grüne Meldelampe „Türen geschlossen" am Führerstand auf.

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
504a			Die grüne Meldelampe „Türen geschlossen" leuchtet auf	
505			Eine rechteckige gelbe Scheibe mit weißem Rand mehrmals senkrecht von oben nach unten bewegen	Gelbes Licht mehrmals senkrecht von oben nach unten bewegen
506			Eine gelbe Flagge über dem Kopf geschwenkt	Gelbes Licht in der Hand gehalten

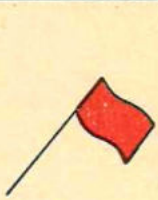
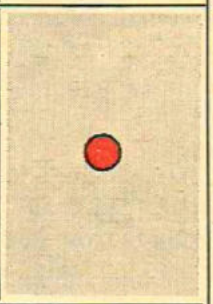
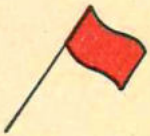
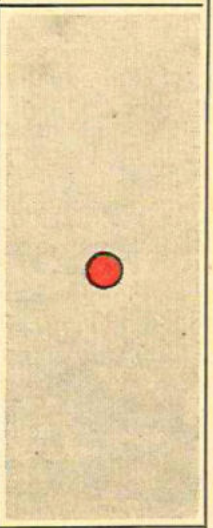
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Abfahren	Triebfahrzeugführer von Reisezügen, deren Wagentüren zentral geschlossen werden	Das Aufleuchten dieser Meldelampe ist für den Triebfahrzeugführer der Abfahrauftrag. Der Triebfahrzeugführer muß vorher festgestellt haben, daß die Meldelampe erloschen war
Vorfahren	Züge	Anzuwenden, wenn das ortsfeste Signal nicht bedient werden kann oder bei Falschfahrt eine Verständigung durch Signalfernsprecher nicht möglich ist. Das Signal darf nicht angewandt werden, wenn die Gefahr besteht, daß es von einem Zug aufgenommen wird, für den es nicht bestimmt ist. Es darf erst gegeben werden, wenn der Triebfahrzeugführer das Signal „Zug hält" gegeben hat. Der Triebfahrzeugführer darf an der Stelle, an der das Signal gegeben wird, nur vorbeifahren, wenn dort das Signal 503 gegeben wird
Geschwindigkeit auf beschränkte Geschwindigkeit herabsetzen (Auf Sicht fahren, höchstens 30 km/h)	Züge	1. Das Signal muß 200 m vor der Stelle, an der ein Zug halten soll, gegeben werden, wenn diese Stelle nicht auf 200 m sichtbar ist. Der Triebfahrzeugführer muß die Geschwindigkeit so vermindern, daß er auf 200 m halten kann. 2. Wenn ein ortsfestes Signal, daß eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorschreibt, fehlt oder undeutlich ist, soll nach Möglichkeit dieses Signal (506) als Ersatz gegeben werden. Der Triebfahrzeugführer muß sich so verhalten, als ob dieses ortsfeste Signal „Halt" ankündigen würde

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
507			Arm waagerecht in Richtung des Gleises	
508			Rote Flagge im Kreis schwingen	Rotes Licht im Kreis schwingen
509			Einen beliebigen Gegenstand im Kreis schwingen	Weißes Licht im Kreis schwingen
510			Beide Arme aufwärts halten	

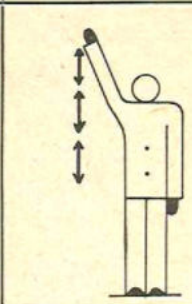
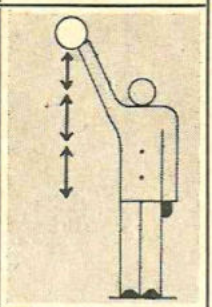
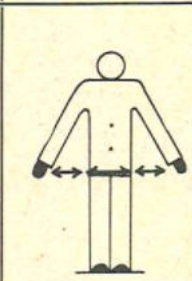
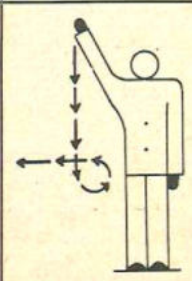
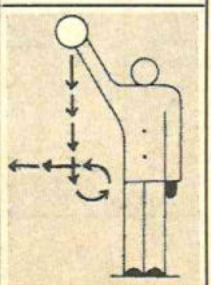
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Geschwindigkeit auf beschränkte Geschwindigkeit herabsetzen. (Auf Sicht fahren, höchstens 30 km/h)	Züge	Für Züge nur geben, wenn das Bedürfnis hierzu plötzlich auftritt und keine Möglichkeit besteht, Signal 506 zu geben
Gefahr, Halt	1. Züge 2. Rangierfahrten 3. Fahrten mit besonderen Fahrzeugen (Nebenfahrzeuge)	Bei plötzlich auftretender Gefahr auf der freien Strecke möglichst in Verbindung mit Knallkapseln — Signal 625 — geben
Gefahr, Halt	1. Züge 2. Rangierfahrten 3. Fahrten mit besonderen Fahrzeugen (Nebenfahrzeuge)	Beim Fehlen einer roten Flagge oder eines roten Lichtes an Stelle von Signal 508 geben. Niemals ein gelbes oder grünes Signalmittel benutzen; wenn möglich, auch ein hörbares Signal geben
Gefahr, Halt	1. Züge 2. Rangierfahrten 3. Fahrten mit besonderen Fahrzeugen (Nebenfahrzeuge)	Nur geben, wenn kein anderes Signalmittel zur Verfügung steht

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
511			Rotes Scheinwerferlicht mit Unterbrechungen aufleuchten lassen und auf den Zug richten	
512			Rote Flagge	Rotes Licht
513			Eine rechteckige weiße Scheibe mit schwarzem Rand und waagerechtem, rotem Streifen	Die Tafel trägt ein erleuchtetes Gleissperrsignal (Signal 243) oder ein rotes Licht oder die Tafel wird im Rückstrahlbelag gezeigt
514			Rote Flagge oder rotes Licht	Rotes Licht

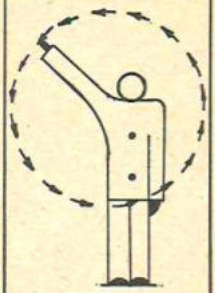
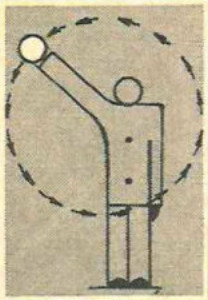
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Gefahr, Halt	Züge	Wärter der Posten, die damit ausgerüstet sind, richten, wenn der Zug bei Gefahr halten muß, den Scheinwerfer auf den Zug, um das Triebfahrzeug- und Zugbegleitpersonal zum Halten des Zuges zu veranlassen.
Gefahr, Halt	1. Züge 2. Rangierfahrten 3. Fahrten mit besonderen Fahrzeugen (Nebenfahrzeuge) 4. Warnung für den Straßenverkehr	Zu geben: 1. bei plötzlich auftretender Gefahr, wenn Signal 508 nicht gegeben werden kann, möglichst in Verbindung mit Knallkapseln (Signal 625), 2. zum Schutz von Fahrzeugen nach beiden Richtungen, die auf der freien Strecke stehen und ohne besondere Hilfe nicht weiterfahren können, in Verbindung mit Knallkapseln, 3. zum Abriegeln von Gleisen, die durch Bauarbeiten nur beschränkt befahrbar sind, nach der Seite, von der ein Zug zu erwarten ist, in Verbindung mit Knallkapseln; hier jedoch möglichst Signal 513 anwenden, 4. sofern möglich, als Ersatz für ein fehlendes oder undeutliches „Halt" zeigendes, ortsfestes Signal, 5. zur Warnung der Straßenverkehrsteilnehmer an Bahnübergängen, wenn Signal 527 (rotes Blinklicht) nicht gegeben werden kann
Halt, gesperrtes Gleis	1. Züge 2. Rangierfahrten 3. Fahrten mit besonderen Fahrzeugen (Nebenfahrzeuge)	Rotes Licht an Stelle des Gleissperrsignals darf nur gebraucht werden, wenn keine Mißverständnisse bei Zügen auf anderen Gleisen entstehen können
Der Zug muß bis zu dem Signal fahren. Die Rangierabteilung darf nicht an dem Signal vorbeifahren	Züge und Rangierfahrten	Das Signal dient zur Bezeichnung der Stelle, an der die Spitze eines planmäßig haltenden Zuges zum Halten kommen soll. Die entsprechenden Bestimmungen der TRR sind zu beachten

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
515			Rote Flagge	Rotes Licht
516			Rote Flagge	Rotes Licht

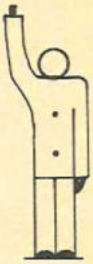
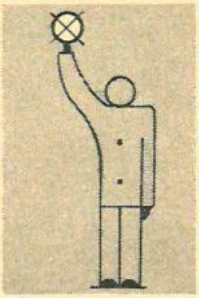
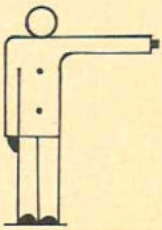
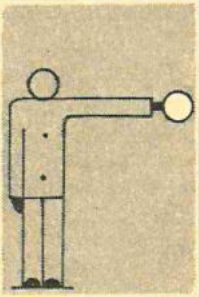
Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
das Halten des Zuges vor dem „Halt“ zeigenden ortsfesten Signal ist beim Wärterposten bekannt	Züge	Zur Beantwortung des Signals „Zug hält“
1. Schluß des Zuges steht nicht grenzzeichenfrei	Das beteiligte Personal	Anzuwenden bei 1. einem Güterzug, 2. anderen hierfür bestimmten Zügen an hierfür bestimmten Stellen, wenn der Zug bei Ankunft nicht mit Zugschluß an einem Wärterposten vorbeigefahren ist, der Zug eingefahren und auf dem Einfahrgleis zum Halten gekommen ist und das letzte Fahrzeug nicht grenzzeichenfrei steht. Das Signal „Zug nicht grenzzeichenfrei“ wird vom Zugführer oder von einem durch den Bahnhofsvorsteher beauftragten Bediensteten gegeben
2. Das Signal „Der Schluß des Zuges steht nicht grenzzeichenfrei“ ist verstanden worden	Den Bediensteten, der das Signal „Zug steht nicht grenzzeichenfrei“ gegeben hat	Das Signal muß solange gegeben werden, bis es von dem betreffenden Posten auf gleiche Weise beantwortet worden ist

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
518			Hand so weit wie möglich aufwärts und abwärts bewegen	Weißes Licht senkrecht aufwärts und abwärts bewegen
519			Hände waagerecht bewegen	Weißes Licht waagerecht bewegen
520			Hand schnell senkrecht nach unten und danach waagerecht bewegen	Weißes Licht senkrecht nach unten und danach waagerecht bewegen
521			Mit dem Gesicht zum Wärterposten und dem ausgestreckten Arm zur Weiche gerichtet, mit dem Arm einem Halbkreis beschreiben	Mit dem Gesicht zum Wärterposten und dem Arm zur Weiche gerichtet mit einem weißen Licht einen Halbkreis beschreiben

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Vorwärts	Rangierfahrten	Der Lokomotivführer muß die Rangierabteilung vorwärts bewegen. Das Signal ist zusammen mit Signal 619 zu geben (—)
Rückwärts	Rangierfahrten	Der Lokomotivführer muß die Rangierabteilung rückwärts bewegen. Das Signal ist zusammen mit Signal 620 zu geben (— —)
Abstoßen	Rangierfahrten	Der Lokomotivführer bringt die Fahrzeuge mit der erforderlichen Geschwindigkeit in Bewegung und bremst anschließend. Das Signal ist zusammen mit Signal 622 zu geben (— · ·) Wenn nach dem Abstoßen auf Signal 520 zusammen mit Signal 622 (— · ·) der Triebfahrzeugführer den Fahrzeugen die erforderliche Geschwindigkeit gegeben hat, gibt der Rangierer das Signal 522 zusammen mit Signal 623 (. . .)
Weiche umlegen	Rangierfahrten	Der Bedienstete, der das Umlegen der Weiche wünscht, ruft, wenn nötig, laut die Nummer der Weiche. Der Wärter überzeugt sich vor dem Umlegen der Weiche, ob das Umlegen ohne Gefahr möglich ist

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
522			Mit dem ausgestreckten Arm einen vollen Kreis beschreiben	Mit weißem Licht einen vollen Kreis beschreiben
523a	Siehe Seite 120/121			
523b	Siehe Seite 120/121			
523c	Siehe Seite 120/121			

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Halt	Rangierfahrten	Mit Signal 623 geben (. . .)

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
524			Einen Arm gestreckt hochhalten	Weißes Licht mit kurzen Unterbrechungen aufleuchten lassen
525			Rote Fackel	
526			Arm an der dem Gleis abgewandten Seite waagerecht halten	Weißes Licht in Schulterhöhe ausgestreckt halten (nicht bewegen)

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Der Zug ist fertig zur Abfahrt	Zugführer und Aufsichtsbeamte bei der Abfahrt von Reisezügen	Die Schaffner geben dieses Signal — vom Zugschluß angefangen — an den Zugführer. Der Zugführer gibt es an den Aufsichtsbeamten weiter
Gefahr, Halt	1. Züge und Rangierfahrten 2. Warnung für den Straßenverkehr	Zu geben: 1. Zur Warnung der Straßenverkehrsteilnehmer bei Bahnübergängen, wenn weder das Signal 527 noch das Signal 512 gegeben werden kann, 2. bei plötzlich auftretender Gefahr
Langsam	Rangierfahrten	Der Triebfahrzeugführer soll die Rangierabteilung langsam bewegen. Dieses Signal ist in Verbindung mit Signal 621 zu geben (. .)

Kapitel VI

Hörbare Signale

A Signale, die mit dem Horn vom Wärter zu geben sind

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
604	● ● ● ● ●	Viele kurze Töne (mindestens fünf) mit dem Horn

B Signale, die vom Triebfahrzeugführer mit dem Typhon oder der Dampfpfeife gegeben werden

Bei zwei Triebfahrzeugen gibt der Führer des ersten Triebfahrzeugs das Pfeifsignal. Bei Triebfahrzeugen mit zwei Typhonen wird das Signal abwechselnd mit beiden gegeben

605	—	Ein mäßig langer Ton

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Es droht Gefahr	Triebfahrzeug-, Zugbegleit- und Rangierpersonal	Das Signal wird vom Wärter der Posten gegeben, um Triebfahrzeug-, Zugbegleit- und Rangierpersonal auf drohende Gefahr aufmerksam zu machen

Achtung	Alle Beteiligten	zu geben: 1. als allgemeine Warnung; 2. beim Schieben eines Zuges (Art 18 TRR) (Nachschieben); 3. wenn der letzte Wagen eines Gegenzuges sich nähert, es sei denn, es ist deutlich zu erkennen, daß kurz hinter diesem Gegenzug kein Bahnübergang liegt; 4. wenn der schriftliche Befehl F oder eine Betriebsanweisung vorliegt; 5. wo es vorgeschrieben ist; *) 6. wenn die Rangierabteilung hinter der umzulegenden Weiche zum Halten gekommen ist (nur geben, wenn keine andere direkte Möglichkeit zur Verständigung des Wärters besteht). *) siehe Anhang Teil II (Seite 142)

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
606		Viele kurze Töne (mindestens 5)
607		Ein langer und zwei kurze Töne

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Es droht Gefahr	Alle Beteiligten	
Der Zug hält vor einem „Halt“ zeigenden Signal	Stellwerkspersonal	Zu geben, nachdem ein Zug vor einem nicht automatisch wirkenden „Halt“ zeigenden Signal, an dem Weiterfahrt hätte stattfinden müssen, zum Halten gekommen ist, und wo es keine andere Möglichkeit (Signalfernsprecher) zur Warnung des Signalwärters gibt. Es darf erst nach einer Minute Wartezeit gegeben werden.

C Signale mit der Mundpfeife

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
614		Ein mäßig langer Ton
615		Ein kurzer und ein mäßig langer Ton
616		Viele kurze Töne

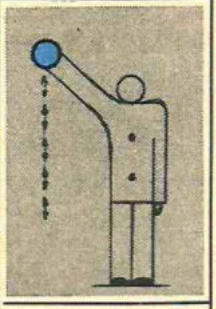
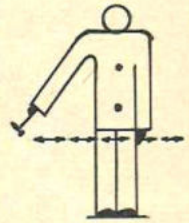
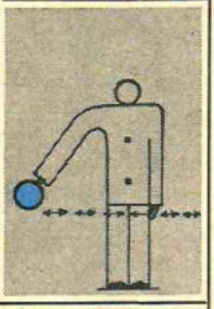
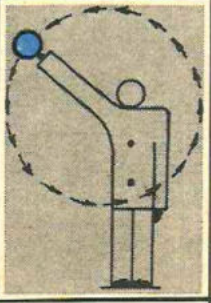
D Signale, beim Rangieren mit dem Horn oder der Mundpfeife zu geben

619		Ein mäßig langer Ton
620		Zwei mäßig lange Töne
621		Zwei kurze, schnell aufeinander folgende Töne
622		Ein langer und zwei kurze Töne
623		Drei kurze Töne

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Achtung	Alle Beteiligten	Dieses Signal kann auch mit dem Horn oder einer Hupe gegeben werden
Abfahren	Triebfahrzeugführer	Darf nur demjenigen gegeben werden, der den Abfahrauftrag mit Signal 504 geben muß, jedoch nicht über einen Befehlstab oder grünes Licht verfügt
A. Halt	Triebfahrzeugführer	Vom Zugführer oder anderem hierzu befugten Personal zu geben
B. Es droht Gefahr	Alle Beteiligten	Dieses Signal darf von allen Bediensteten gegeben werden

Vorwärts	Triebfahrzeugführer	Vom Rangierer in Verbindung mit Signal 518 zu geben
Rückwärts	Triebfahrzeugführer	Vom Rangierer in Verbindung mit Signal 519 zu geben
Langsam	Triebfahrzeugführer	
Abstoßen	Triebfahrzeugführer	Vom Rangierer in Verbindung mit Signal 520 zu geben
Halt	Triebfahrzeugführer	Vom Rangierer in Verbindung mit Signal 522 zu geben

E Bremsprobesignale (mit Wagenmeisterhammer und blauem Licht)

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
523a			Wagenmeisterhammer hochhalten	Ein blaues Licht senkrecht auf und ab bewegen
523b			Wagenmeisterhammer waagerecht hin und her bewegen	Ein blaues Licht waagerecht hin und her bewegen
523c			Mit dem Wagenmeisterhammer einen senkrecht stehenden Halbkreis beschreiben	Mit blauem Licht einen vollen Kreis beschreiben
624a	Wagenmeisterhammerschläge		Drei kräftige Schläge auf den Puffer	
624b	Wagenmeisterhammerschläge		Zwei kräftige Schläge auf den Puffer	
624c	Wagenmeisterhammerschlag		Ein kräftiger Schlag auf den Puffer	

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Bremsen anlegen	Triebfahrzeugführer	
Bremsen lösen	Triebfahrzeugführer	Das Tagessignal ist vom Wagenmeister bei diesel-elektrischen und elektrischen Stromlinienzügen und bei Dieseltriebwagen zu geben. Das Nachtsignal kann bei allen Zügen angewandt werden
Bremsen in Ordnung	Triebfahrzeugführer und Aufsichtsbeamte	
Bremsen anlegen	Triebfahrzeugführer	
Bremsen lösen	Triebfahrzeugführer	Bei Fahrzeugen mit Puffern vom Wagenmeister zu geben
Bremsen in Ordnung	Triebfahrzeugführer und Aufsichtsbeamte	

Bremsprobesignale (mit weißem Licht)

Signal	Abbildung		Beschreibung des Signalbildes	
	Bei Tag	Bei Nacht	Bei Tag	Bei Nacht
Zp 6			Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen	Ein weißes Licht wird mehrmals mit der rechten Hand in einem Halbkreis gehoben und senkrecht schnell gesenkt
Zp 7			Eine Hand wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen	Ein weißes Licht wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen
Zp 8			Eine Hand wird senkrecht hochgehalten	Ein weißes Licht wird senkrecht hochgehalten

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Bremse anlegen	Triebfahrzeugführer	
Bremse lösen	Triebfahrzeugführer	Vom Rangierpersonal oder örtlichen Aufsichtsbeamten zu gebenden Bremsprobesignale
Bremse in Ordnung	Triebfahrzeugführer	

F Knallsignale

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
625		Ein oder mehrere starke Knalle

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Gefahr, Halt	1. Züge 2. Rangierfahrten 3. Fahrten mit besonderen Fahrzeugen (Nebenfahrzeuge)	a) Mindestens zwei Knallkapseln benutzen. Sie sind mit größerem Abstand voneinander am Schienenkopf anzubringen, wobei der Weichmetallstreifen um den Schienenkopf gebogen wird. b) Falls derjenige, der die Knallkapsel anbringen muß, durch Mitteilung des die Zugfahrt zulassenden Fahrdienstleiters die Gewißheit hat, daß der Triebwagenführer auf den Gefahrenpunkt hingewiesen ist, muß er die Knallkapseln mindestens 300 m vor dem Gefahrenpunkt auflegen. c) Falls derjenige, der die Knallkapseln auflegen muß, diese Mitteilung nicht erhalten hat, muß er die Knallkapseln anbringen auf eine Entfernung von mindestens 1 000 m vor dem Gefahrenpunkt bei einer Streckengeschwindigkeit von mehr als 100 km/h und von 700 m vor dem Gefahrenpunkt bei einer Streckengeschwindigkeit von 100 km/h oder weniger

Kapitel VII

Auftragssignale

B Bremsprobesignale

Signal	Abbildung	Beschreibung des Signalbildes
702a		Ein blaues Licht
702b		Zwei blaue Lichter in gleicher Höhe durch ein gelöschtes Licht getrennt
702c		Drei blaue Lichter in gleicher Höhe

D Lichter als Zustimmung zur Abfahrt

705		Ein weißes Licht
706		Zwei weiße Lichter senkrecht übereinander oder ein weißes Licht, darunter eine weiße Tafel mit einem schwarzem „V“

Bedeutung	Gültig für	Anweisung für die Dienstausführung
Bremsen anlegen	Triebfahrzeugführer	
Bremsen lösen	Triebfahrzeugführer	
Bremsen in Ordnung	Triebfahrzeugführer und Aufsichtsbeamte	

Der Abfahrauftrag kann erteilt werden	Aufsichtsbeamte	Wenn der Zug fertig ist, darf der Abfahrauftrag erteilt werden
Der Abfahrauftrag kann erteilt werden	Zugführer	Wenn der Zug fertig ist, darf der Zugführer den Abfahrauftrag erteilen

Kapitel VIII

Kennzeichnung von außer Betrieb befindlichen ortsfesten Signalen

Art des Signals	Maßnahmen
Lichtsignale	Ein Kreuz ist über dem Signal angebracht. Wenn ein oder mehrere aufeinanderfolgende Lichtsignale für kurze Zeit außer Betrieb gesetzt werden müssen, kann außerdem das vorhergehende Lichtsignal mit einem orangen Ausrufungszeichen auf schwarzem rechteckigen Feld gekennzeichnet sein. Das Signal, an dem dieses Achtungszeichen steht, übernimmt die Aufgaben des oder der außer Betrieb gesetzten Signal(e).
Flügelsignale	Ein Kreuz ist am Flügel angebracht oder der Flügel ist senkrecht nach oben oder unten festgelegt.
Übrige Signale	Das Signal ist in deutlicher Weise verdeckt.

Solange dem Triebfahrzeug- und Zugbegleitpersonal nicht allgemein bekanntgegeben worden ist, daß ein Flügel- oder Lichtsignal nicht mehr in Betrieb ist, muß es nachts mit einem weißen Licht gekennzeichnet werden.

Anhang

zum

Auszug aus der Signalvorschrift (SR) der NS

I. Geschwindigkeitsanordnungen
(Auszug aus BTD IV)

A. Allgemeine Bestimmungen

Zulässige Geschwindigkeit

Die zulässige Geschwindigkeit gilt für die genannte Strecke und darf von den Zügen nicht überschritten werden.

Fahrplanmäßige- und Einholgeschwindigkeit

Für die Züge sind fahrplanmäßige und Einholgeschwindigkeiten festgesetzt, wobei die vorgenannte zulässige Geschwindigkeit berücksichtigt ist.

Erhöhen der fahrplanmäßigen Geschwindigkeit

Die im Buchfahrplan angegebene fahrplanmäßige Geschwindigkeit der Züge muß — wenn möglich — bei Verspätung zu der dabei in Klammern angegebenen Einholgeschwindigkeit erhöht werden, wobei jedoch zu beachten ist

a) die Zusammenstellung des Zugs,

b) die Höchstgeschwindigkeit des Triebfahrzeugs,

c) die Bremsbesetzung des Zugs (auch die bei den NS gesetzlich vorgeschriebenen Bremshundertstel),

d) die örtlich zugelassene Geschwindigkeit infolge

1. der Signale,
2. Anordnungen des TRR,
3. der im Abschnitt B aufgeführten und neben den Gleisen durch Tafeln angegebenen, ständigen Geschwindigkeitsbeschränkungen,
4. der durch besondere Betriebsanweisungen vorübergehend angeordneten oder durch Befehle bekanntgegebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen,
5. anderer Geschwindigkeitsbeschränkungen, die auf andere Weise (z. B. ATB) den Triebfahrzeugführern auferlegt werden.

Angabe des Bahnhofsnamens ohne Zusatz

Wenn bei den örtlich vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen der Bahnhofsname ohne einen Zusatz erscheint, muß die angegebene Geschwindigkeit in der ganzen Länge zwischen den äußeren Bahnhofsweichen eingehalten werden.

Geschwindigkeitsbeschränkung bei Ausfahrt durch krummen Weichenstrang

Der Triebfahrzeugführer darf bei der Ausfahrt nicht schneller als 40 km/h fahren, bevor der Zug in seiner ganzen Länge alle Weichenbögen durchfahren hat, wenn nicht für diese Weichenbögen ausdrücklich etwas anderes vorgeschrieben ist oder sich aus den Signalbildern ergibt.

Gleiswechselbetrieb

An Strecken mit Gleiswechselbetrieb sind auch für die Züge im Gegenlauf die zulässige Geschwindigkeit und die Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Signale oder Tafeln angegeben.

Die mit Tafeln neben den Gleisen angegebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen sind im Abschnitt B aufgeführt.

B. Örtlich zulässige Geschwindigkeiten

Zeichenerklärung

Durch das Zeichen ▼ hinter der betreffenden Geschwindigkeitsbeschränkung ist angegeben, wo Signal 314 durch Signal 313 angekündigt wird.

Durch das Zeichen T vor der betreffenden Geschwindigkeitsanweisung ist angegeben, daß am Vorsignal des Einfahrtsignals ein Signal 322 aufgestellt ist.

Die zulässige Geschwindigkeit wird mit Signal 316 angezeigt

1. Grenze—Nieuwe Schans

Zulässige Geschwindigkeit: 100 km/h

a) Ri: **Grenze—Nieuwe Schans**

1.	Grenze—Nieuwe Schans (km 127,642) bis vor die äußerste Weiche in Nieuwe Schans (km 126,970)	672 m	60 km/h
2.	Nieuwe Schans	—	40 km/h▼

b) Ri: **Nieuwe Schans—Grenze**

1.	Nieuwe Schans	—	40 km/h
2.	Vom Ende der äußersten Weiche in Nieuwe Schans (km 126,985) bis zur Grenze (km 127,642)	657 m	60 km/h

2. Grenze—Oldenzaal—Hengelo

Zulässige Geschwindigkeit: 125 km/h

a) Ri: **Grenze—Oldenzaal—Hengelo**

1.	**Oldenzaal** Beginnend 25 m vor dem Signal 274 (km 27,305) bis vor die äußerste Weiche Ri Hengelo (km 25,960) . .	1345 m	80 km/h▼
2.	**Oldenzaal** — rechtes Gleis — Von der äußersten Weiche Ri Hengelo ab (km 25,960) bis km 25,710	250 m	70 km/h▼
3.	**Hengelo** — rechtes und linkes Gleis — Beginnend vor der äußersten Weiche aus Ri Oldenzaal (km 16,020)	—	40 km/h▼

b) Ri: **Hengelo—Oldenzaal—Grenze**

1.	**Hengelo** — rechtes und linkes Hauptgleis — Bis über die äußerste Weiche (km 16,020)	—	40 km/h*
2.	**Oldenzaal** — rechtes Gleis — Beginnend 25 m vor dem Signal 232 (km 25,675) über Gleis 2 bis km 27,165	1490 m	80 km/h▼

* niedrig stehende Lichtsignale

3. Grenze—Enschede—Hengelo

Zulässige Geschwindigkeit:
Grenze—Enschede 100 km/h
Enschede—Hengelo 125 km/h

a) Ri: **Grenze—Enschede—Hengelo**

1. **Enschede**

Bei Einfahrt aus Ri Gronau — 82 m vor dem Lichtsignal 370 (km 53,842) — bis hinter die äußerste Weiche Ri Hengelo (km 52,567)	1275 m	40 km/h ▼
Bei Ausfahrt nach Hengelo — über Gleis 3a nach dem rechten Hauptgleis, — über Gleis 2a nach dem linken Hauptgleis: Von km 53,005 bis hinter die äußerste Weiche Ri Hengelo (km 52,567)	438 m	60 km/h

2. **Hengelo**

Auf dem rechten Hauptgleis: Beginnend 25 m vor Signal 218 (km 46,460) bis 25 m vor Signal 200 (km 45,700)	760 m	70 km/h ▼
von 25 m vor Signal 200 ab (km 45,700)	—	40 km/h ▼

Zulässige Geschwindigkeit:
Hengelo—Enschede 125 km/h
Enschede—Grenze 100 km/h

b) Ri: **Hengelo—Enschede—Grenze**

1. **Hengelo**

Auf dem rechten und linken Hauptgleis: bis km 45,665	—	40 km/h*
Von km 45,665 (Höhe des Signals 200 bzw 198) bis zur Blinklichtanlage mit Halbschranken (km 46,395) . .	730 m	70 km/h

2. **Enschede**

Bei Einfahrt aus Ri Hengelo auf dem rechten und linken Hauptgleis: Beginnend 25 m vor Signal 302 bzw. 300 (km 52,375) bis vor Signal 336 bzw. 334 (km 52,995) . . .	620 m	60 km/h ▼
Ab diesen Signalen		40 km/h*

* niedrig stehende Lichtsignale

4. Grenze—Winterswijk

Zulässige Geschwindigkeit: 40 km/h

a) Ri: Grenze—Winterswijk
b) Ri: Winterswijk—Grenze

5. Elten—Grenze—Zevenaar—Arnhem

Zulässige Geschwindigkeit 130 km/h

a) Ri: **Grenze—Zevenaar—Arnhem**

1. **Zevenaar — Gleis 1 —**

   a) Auf dem rechten Hauptgleis: Beginnend 52 m vor Signal 24 (km 105,620) bis hinter Weiche 5 B in Ri Arnhem (km 105,400) . . . . . 220 m 80 km/h

   b) Auf dem linken Hauptgleis: Beginnend 52 m vor Signal 24 (km 105,620) bis hinter Weiche 1 B in Ri Arnhem (km 104,999) . . . . . 621 m 80 km/h

2. **Zevenaar — Gleis 4 —**

   a) Auf dem rechten Hauptgleis: Beginnend 25 m vor Signal 18 (km 105,626) bis zur Höhe des Signals 2 in Ri Arnhem (km 104,999) . . . . . 627 m 80 km/h

   b) Auf dem linken Hauptgleis: Beginnend 25 m vor Signal 18 (km 105,626) bis hinter Weiche 1 B in Ri Arnhem (km 104,999) . . . . . 627 m 80 km/h

3. **Zevenaar — Abzweigstelle Velperbroek**

   Rechtes und linkes Gleis beiderseits der IJsselbrücke: Über die Weichen beiderseits des IJsselbrücke und über die eingleisige Brücke, km 97,130 — km 95,950 1180 m 120 km/h▼

4. **Abzweigstelle Velperbroek — Arnhem**

   Rechtes und linkes Gleis: Beginnend 25 m vor den Signalen 258 und 256 vor der Abzweigstelle (km 94,038) bis vor die äußerste Weiche in Arnhem (km 92,180) . . 1858 m 100 km/h▼

5. **Arnhem**

   Rechtes und linkes Gleis: Beginnend an der äußersten Weiche aus Ri Abzw Velperbroek (km 92,180) . . . . — 40 km/h▼

b) Ri: **Arnhem—Zevenaar—Grenze—Elten**

1. **Arnhem — Abzweigstelle Velperbroek**

a) Auf dem rechten Hauptgleis: Beginnend 70 m hinter der äußersten Weiche in Arnhem Ri Abzw Velperbroek (km 92,250) bis hinter die Abzw Velperbroek (km 93,873) . . . . . 1623 m 100 km/h

b) Auf dem linken Hauptgleis: Beginnend 70 m hinter der äußersten Weiche in Arnhem (km 92,250) bis zur Höhe von Signal 258 hinter der Abzw Velperbroek (km 94,004) . . . . . 1754 m 100 km/h

2. **Abzweigstelle Velperbroek — Zevenaar**

Rechtes und linkes Gleis beiderseits der IJsselbrücke: Über die Weichen beiderseits des IJsselbrücke und über die eingleisige Brücke, km 95,950 — km 97,130 1180 m 120 km/h ▼

3. **Zevenaar — Gleis 4 —**

Beginnend 25 m vor Signal 36 (km 105,993) bis hinter Weiche 45 A Ri Elten (km 106,290) . . . . . 297 m 80 km/h

6. Grenze—Groesbeek—Nijmegen

Zulässige Geschwindigkeit: 100 km/h

a) Ri: **Grenze—Groesbeek—Nijmegen**

1. **Nijmegen**

Von den Weichen bei km 13,520 bis zum Viadukt Graafseweg (km 14,030) . . . . . 510 m 60 km/h ▼

2. **Nijmegen**

Von Viadukt Graafseweg (km 14,030) bis hinter Weiche 6 in Richtung Ressen-Bemmel (km 16,380) . — 40 km/h ▼

Aber
bei Ausfahrt aus Gleis IVa:
Vom Bahnsteigende (km 16,730) bis hinter Weiche 6 in Richtung Ressen-Bemmel (km 16,380) . . . . . 350 m 90 km/h

b) Ri: **Nijmegen—Groesbeek—Grenze**

1. **Nijmegen**

Von 30 m vor Weiche 1 aus Richtung Ressen-Bemmel (km 16,320) bis zum Viadukt Graafseweg (km 14,030; Nm-Gb) . . . . . — 40 km/h ▼

2. **Nijmegen**

Vom Viadukt Graafseweg (km 14,030) bis zu den Weichen bei km 13,520 . . . . . 510 m 60 km/h