DV 301

Deutsche Bundesbahn

SIGNALBUCH

(SB)

Gültig vom 15. Dezember 1959 an

Ausgabe 1974

(Berichtigungsblätter 1 bis 3 sind eingearbeitet)

DV 301

DV 301

Deutsche Bundesbahn

SIGNALBUCH

(SB)

Gültig vom 15. Dezember 1959 an

Ausgabe 1974

(Berichtigungsblätter 1 bis 3 sind eingearbeitet)

DV 301

Geschäftsführung: Zentrale Transportleitung
Druck: Bundesbahndirektion Hannover

Verteilungsplan

A) Bundesminister für Verkehr (BMV)

B) Deutsche Bundesbahn (DB)

(1) Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
Hauptprüfungsamt und Prufungsämter
Bundesbahndirektionen
Zentrale Transportleitung
Bundesbahn-Zentralamter
Bundesbahn-Sozialamt
Zentralstelle fur Betriebswirtschaft und Datenverarbeitung
Zentralstelle für den Werkstattendienst
Generalvertretungen der Bundesbahndirektionen
Bundesbahnamter
Bundesbahn-Ausbesserungswerke
Bahnhofe
Bahnmeistereien, Hochbaubahnmeistereien, Brückenmeistereien, Signalmeistereien, Fernmeldemeistereien, Fahrleitungsmeistereien, Starkstrommeistereien
Gleisbauhofe und Gleislager
Bahnbetriebs- und Bahnbetriebswagenwerke
Bundesbahnschulen
sonstige Dienststellen nach Bedarf

(2) Personlich zuzuteilen
den Fahrdienstleitern
den Aufsichtsbeamten
den standig im Zug- und Triebfahrzeugführerdienst beschaftigten Bediensteten
den standig als Lokomotivheizer oder Beimann beschaftigten Bediensteten

(3) Zugänglich zu machen
a) durch Auslegen in den Dienst- oder Aufenthaltsräumen
den Rangierbediensteten
den Zugschaffnern
den Stellwerks-, Weichen- und Blockwartern
den Strecken- und Schrankenwartern

b) in der vom Dienststellenvorsteher zu bestimmenden Weise
den übrigen Betriebsbediensteten

C) Nichtbundeseigene Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs (NE)

(1) Aufsichtsbehorde
Landesbevollmachtigte fur Bahnaufsicht
Oberste Betriebsleiter
ortliche Betriebsleiter
Dienststellen
beteiligte Bundesbahnstellen bei Gemeinschaftsbetrieb

(2) Persönlich zuzuteilen
den im Zug- und Triebfahrzeugführerdienst beschäftigten Bediensteten
den ständig als Lokomotivheizer oder Beimann beschäftigten Bediensteten

(3) Zugänglich zu machen
den übrigen Betriebsbediensteten

Eingeführt bei der Deutschen Bundesbahn durch Verfügung
des Vorstandes vom 8. Oktober 1959 – 31.312 Baos 212 –

Berichtigungen

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bekanntgegeben durch	Gültig vom .... an	Berichtigt am	Berichtigt durch
	Berichtigungsblätter 1 bis 3 sind eingearbeitet			

Verordnung

zur Einführung der Eisenbahn-Signalordnung 1959 (ESO 1959)

vom 7. Oktober 1959

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

Artikel 1

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

Artikel 2

(1) Diese Verordnung tritt am 15. Dezember 1959 in Kraft.

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

Der Bundesminister für Verkehr

Seebohm

Diese Verordnung wurde durch Verordnung vom 6. März 1972, in Kraft vom 28. Mai 1972 an, geändert. Die Änderungen sind im Berichtigungsblatt 2 zum Signalbuch berücksichtigt.

Inhaltsverzeichnis

Seite

Vorbemerkungen 11

Abschnitt A: Allgemeines

a) Geltungsbereich und Zuständigkeiten 12
b) Begriffsbestimmungen 12

Abschnitt B: Die Signale

I. Hauptsignale (Hp) 14

Signal Hp 0 — Zughalt 16
„ Hp 1 — Fahrt 17
„ Hp 2 — Langsamfahrt 18
„ Hp 00 — Zughalt und Rangierverbot 19

II. Vorsignale (Vr) 20

Signal Vr 0 — Zughalt erwarten 22
„ Vr 1 — Fahrt erwarten 23
„ Vr 2 — Langsamfahrt erwarten 24

III. Haupt- und Vorsignalverbindungen (Sv) 25

Signal Sv 0 — Zughalt! Weiterfahrt auf Sicht 25
„ Sv 1 — Fahrt! Fahrt erwarten 25
„ Sv 2 — Fahrt! Halt erwarten 26
„ Sv 3 — Fahrt! Langsamfahrt erwarten 26
„ Sv 4 — Langsamfahrt! Fahrt erwarten 27
„ Sv 5 — Langsamfahrt! Langsamfahrt erwarten 27
„ Sv 6 — Langsamfahrt! Halt erwarten 27

IV. Zusatzsignale (Zs) 28

Signal Zs 1 — Ersatzsignal 28
„ Zs 2 — Richtungsanzeiger 28
„ Zs 2v — Richtungsvoranzeiger 29
„ Zs 3 — Geschwindigkeitsanzeiger 29
„ Zs 3v — Geschwindigkeitsvoranzeiger 30
„ Zs 4 — Beschleunigungsanzeiger 31
„ Zs 5 — Verzögerungsanzeiger 32
„ Zs 6 — Gleiswechselanzeiger 32
„ Zs 7 — Vorsichtsignal 32a
„ Zs 8 — Falschfahrt-Auftragssignal 32a

Seite

V. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Ts) 33

Signal Ts 1 — Nachschieben einstellen 33
„ Ts 2 — Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten 33
„ Ts 3 — Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten 33

VI. Langsamfahrsignale (Lf) 34

Signal Lf 1 — Langsamfahrscheibe 35
„ Lf 2 — Anfangscheibe 37
„ Lf 3 — Endscheibe 37
„ Lf 4 — Geschwindigkeitstafel 38
„ Lf 5 — Anfangtafel 39

VII. Schutzsignale (Sh) 40

Signal Sh 0 — Halt! Fahrverbot 40
„ Sh 1 — Fahrverbot aufgehoben 41
„ Sh 2 — Schutzhalt 42
„ Sh 3 — Kreissignal 44
„ Sh 4 — Knallsignal 44
„ Sh 5 — Horn- und Pfeifsignal 45

VIII. Signale für den Rangierdienst (Ra) 46

A. Rangiersignale 46

Signal Ra 1 — Wegfahren 47
„ Ra 2 — Herkommen 47
„ Ra 3 — Aufdrücken 48
„ Ra 4 — Abstoßen 48
„ Ra 5 — Rangierhalt 49

B. Abdrücksignale 49

„ Ra 6 — Halt! Abdrücken verboten 50
„ Ra 7 — Langsam abdrücken 50
„ Ra 8 — Mäßig schnell abdrücken 51
„ Ra 9 — Zurückziehen 51

C. Sonstige Signale für den Rangierdienst 52

„ Ra 10 — Rangierhalttafel 52
„ Ra 11 — Wartezeichen 52
„ Ra 12 — Grenzzeichen 53
„ Ra 13 — Isolierzeichen 53

Seite

IX. Weichensignale (Wn) 53

Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen 54

Signal Wn 1 Gerader Zweig 54
„ Wn 2 Gebogener Zweig 54

Signale für doppelte Kreuzungsweichen 55

„ Wn 3 Gerade von links nach rechts 55
„ Wn 4 Gerade von rechts nach links 55
„ Wn 5 Bogen von links nach links 55
„ Wn 6 Bogen von rechts nach rechts 55

X. Signale für das Zugpersonal (Zp) 56

A. Signale des Triebfahrzeugführers 56

Signal Zp 1 Achtungssignal 56
„ Zp 2 Handbremsen mäßig anziehen 57
„ Zp 3 Handbremsen stark anziehen 57
„ Zp 4 Handbremsen lösen 57
„ Zp 5 Notsignal 57

B. Bremsprobesignale 58

„ Zp 6 Bremse anlegen 58
„ Zp 7 Bremse lösen 59
„ Zp 8 Bremse in Ordnung 59

C. Abfahrsignal 60

„ Zp 9 Abfahren 60

D. Rufsignale 61

„ Zp 11 Kommen 61
„ Zp 12 Grenzzeichenfrei 61

XI. Fahrleitungssignale (El) 65

Signal El 1 Ausschaltsignal 65
„ El 2 Einschaltsignal 66
„ El 3 „Bügel ab" = Ankündesignal 66
„ El 4 „Bügel ab" = Signal 67
„ El 5 „Bugel an" = Signal 67
„ El 6 Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern ... 68

Seite

XII. Signale an Zügen (Zg) 69

Signal Zg 1 Spitzensignal 69
„ Zg 3 Schlußsignal 72
„ Zg 4 Vereinfachtes Schlußsignal 73

XIII. Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz) 74

Signal Fz 1 Rangierlokomotivsignal 74
„ Fz 2 Gelbe Flagge 75

XV. Rottenwarnsignale (Ro) 78

Signal Ro 1 Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge 78
„ Ro 2 Arbeitsgleise räumen 78
„ Ro 3 Arbeitsgleise schnellstens räumen 78
„ Ro 4 Fahnenschild 78

XVI. Nebensignale (Ne) 79

Signal Ne 1 Trapeztafel 79
„ Ne 2 Vorsignaltafel 79
„ Ne 3 Vorsignalbaken 80
„ Ne 4 Schachbrettafel 81
„ Ne 5 Haltetafel 82
„ Ne 6 Haltepunkttafel 83
„ Ne 7 Schneepflugtafel 83
„ Ne 8 Gefahranstrich 84

XVII. Signale für Bahnübergänge (Bü) 85

Signal Bu 0 Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung 85
„ Bü 1 Der Bahnübergang darf befahren werden 85
„ Bu 2 Rautentafel 86
„ Bü 3 Merktafel 86
„ Bü 4 Pfeiftafel 87
„ Bu 5 Lautetafel 87

Seite

Abschnitt C: Künftig wegfallende Signale

1. Allgemeine Bestimmungen 88

2. Von den Bestimmungen in Abschnitt B abweichende Signale 88

I. Vorsignale (Vr) 88

Signal Vr 101/102 Fahrt oder Langsamfahrt erwarten 88
,, Vr 102 Langsamfahrt erwarten 89

3. Im Abschnitt B nicht enthaltene Signale 95

Signal Hp Ru Ruhesignal 95

Vorbemerkungen zum Signalbuch

a) Das Signalbuch enthält
die Eisenbahn-Signalordnung (ESO) und
die Ausführungsbestimmungen (AB).

b) Die Ausführungsbestimmungen enthalten Anweisungen zur Durchfuhrung der ESO [s. ESO (5)]. Sie sind in *Schragschrift* gedruckt.

c) Fur die Aufstellung ortsfester Signale gelten besondere Vorschriften.

d) Die Bahnverwaltungen bestimmen, für welche Dienstzweige oder auf welchen Strecken ein Auszug aus dem Signalbuch genügt.

e) Wo im folgenden für die Bekanntgabe von Anordnungen örtlicher Art das „Bahnhofsbuch" oder die „Streckenliste" vorgesehen ist, tritt an deren Stelle bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) die „Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)".

Eisenbahn-Signalordnung (ESO) und Ausführungsbestimmungen (AB)

Abschnitt A: Allgemeines

a) Geltungsbereich und Zuständigkeiten

(1) Die Eisenbahn-Signalordnung (ESO) gilt für die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

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

(3) Abweichungen von der ESO können im Einzelfall zulassen

1. der Bundesminister für Verkehr (BMV) für die Deutsche Bundesbahn (DB),
2. die zuständigen obersten Landesverkehrsbehörden für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE). Der Bundesminister für Verkehr ist rechtzeitig vor Zulassung von Abweichungen zu unterrichten.

(4) Von der ESO abweichende Signale mit vorübergehender Gültigkeit kann bei der Deutschen Bundesbahn der Vorstand, bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen die zuständige oberste Landesverkehrsbehörde, genehmigen. Der Bundesminister für Verkehr ist hierüber rechtzeitig vor Einführung der Signale zu unterrichten.

(5) Anweisungen zur Durchführung der ESO können bei der Deutschen Bundesbahn vom Vorstand, bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen von der obersten Landesverkehrsbehörde erlassen werden. Die Anweisungen und ihre Änderungen sind dem Bundesminister für Verkehr rechtzeitig vor Inkrafttreten zur Kenntnis zu geben.

b) Begriffsbestimmungen

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

1. Signale, die zeitweilig betrieblich abgeschaltet sind, zeigen an Stelle der sonst vorgesehenen Signalbilder ein weißes Licht (Kennlicht) (s. aber AB 28). Bei den NE kann darauf verzichtet werden.

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

2. In der Signalbeschreibung sind die Bezeichnungen rechts und links im Sinne der Fahrrichtung zu verstehen.

(8) Die Nachtzeichen der Formsignale sind mit dem Eintritt der Dämmerung bis zum Eintritt voller Tageshelle anzuwenden. Bei unsichtigem Wetter sind die Nachtzeichen in jedem Fall so lange anzuwenden, bis die Tageszeichen auf eine Entfernung von 100 m zweifelfrei zu erkennen sind.

3. Die Bundesbahndirektionen setzen hiernach Mindestbeleuchtungszeiten fest.

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

4. Die Mastschilder sind

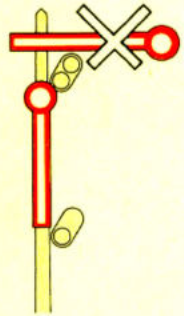


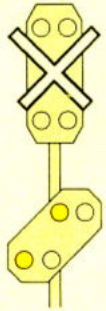
a) weiß-rot-weiß, wenn bei gestörtem Signal Züge nur auf schriftlichen Befehl des Fahrdienstleiters oder auf Ersatzsignal oder Vorsichtsignal, Rangierabteilungen nur auf mündlichen Auftrag des für das Signal zuständigen Wärters weiterfahren dürfen,



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

5. Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet oder es ist verdeckt. Ungültige Signale sind beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.





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

Abschnitt B: Die Signale

I. Hauptsignale (Hp)

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

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

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

6. Hauptsignale werden verwendet als

Einfahrsignale,
Ausfahrsignale,
Zwischensignale,
Blocksignale,
Deckungssignale vor Gefahrpunkten.

7. a) Die Nachtzeichen der Formsignale müssen in der Regel so lange leuchten, wie Züge der betreffenden Fahrrichtung verkehren. Das Betriebsamt kann für Bahnhöfe ohne ständigen Rangierdienst im Bahnhofsbuch zulassen, daß bei Ausfahr- und Zwischensignalen auf die Anwendung der Nachtzeichen verzichtet wird, solange die zugehörigen Gleise nicht befahren werden.

Signale, die eine Gruppe bilden, müssen jedoch gleichzeitig leuchten. Die Nachtzeichen mehrflügliger Formsignale dürfen nur gleichzeitig gelöscht werden.

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

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

a) im Regelbetrieb in der „Streckenliste",

b) bei Bauzuständen in der „Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und der Stellen mit besonderer Betriebsregelung oder anderen Besonderheiten (L.a)" oder in einer betrieblichen Anweisung

bekanntgegeben. Wegen ihrer Kennzeichnung durch Schachbrettafel siehe Signal Ne 4.

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

9. In Ausnahmefällen kann der Abstand kürzer als 1000 oder länger als 1300 m sein. Ist er kürzer als 950 m, sind die Vorsignale durch ein weißes Zusatzlicht nach AB 25 ergänzt. Das Signalbild Hp 1 braucht dann nicht gezeigt zu werden (s. AB 1).

10. Auf den von der Bundesbahndirektion bestimmten Bahnhöfen wird dem örtlichen Personal und dem Zugführer die Fahrtstellung der Hauptsignale durch Fahrtanzeiger mit der Bedeutung „Das zugehörige Hauptsignal zeigt ‚Fahrt' oder ‚Langsamfahrt'" angezeigt.

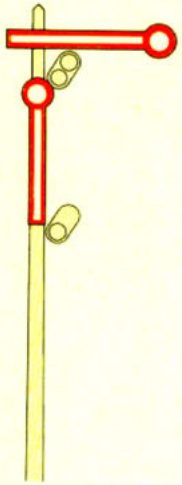
Signal Hp 0

Zughalt

Formsignal

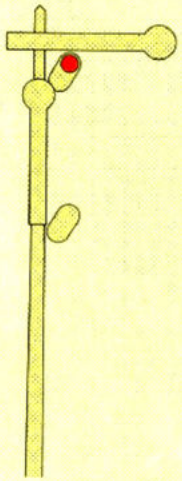
Tageszeichen

Der Signalflügel – bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel – zeigt waagerecht nach rechts.



Nachtzeichen

Ein rotes Licht.



Lichtsignal

Ein rotes Licht.



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

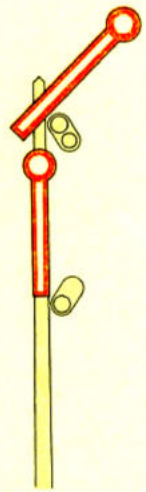
Signal Hp 1

Fahrt

Formsignal

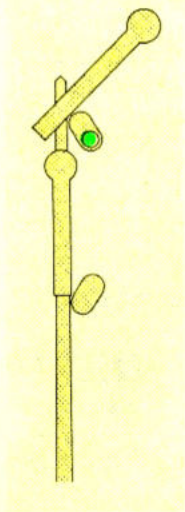
Tageszeichen

Ein Signalflügel – bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel – zeigt schräg nach rechts aufwärts.



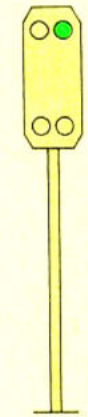
Nachtzeichen

Ein grünes Licht.



Lichtsignal

Ein grünes Licht.



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

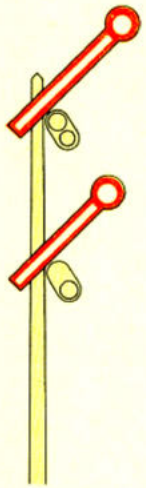
Signal Hp 2

Langsamfahrt

Formsignal

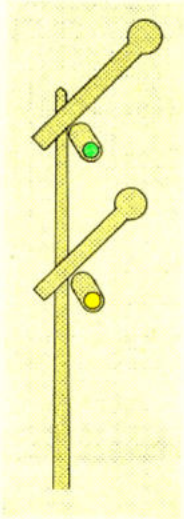
Tageszeichen

Zwei Signalflügel zeigen schräg nach rechts aufwärts.



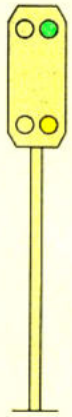
Nachtzeichen

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht.



Lichtsignal

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht.



13. Das Signal schreibt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h vor, wenn nicht eine abweichende Geschwindigkeit – bei der DB in der Spalte 3a des Fahrplans, bei den NE im Fahrplan oder in der SbV – oder in der La angegeben ist oder durch Geschwindigkeitsanzeiger (Zs 3) angezeigt wird.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt vom Hauptsignal ab für den anschließenden Weichenbereich.

Signal Hp 00

Zughalt und Rangierverbot

Lichtsignal

Zwei rote Lichter waagerecht nebeneinander.



14. Das Signal Hp 00 (Haupt/Sperrsignal) entspricht den Signalen Hp 0 + Sh 0. Es gelten die Ausführungsbestimmungen für diese Signale.

15. Bei Aufhebung des Fahrverbots für Rangierabteilungen erscheinen die Signalbilder Hp 0 + Sh 1. Es gelten die Ausführungsbestimmungen für diese Signale.

16. Bei Fahrtstellung des Hauptsignals erscheinen nur die Signalbilder Hp 1 oder Hp 2.

II. Vorsignale (Vr)

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

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

(15) Die Vorsignale sind entweder ortsfeste Form- oder Lichtsignale oder Wärtersignale.

(16) Die Vorsignale stehen in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem zugehörigen Signal. Stehen sie in einem kürzeren Abstand, so wird dies besonders angezeigt.

18. Der Bremsweg jeder Strecke ist bei der DB in der Streckenliste angegeben.

19. Die Signale befinden sich in der Regel rechts neben oder rechts über dem Gleis, zu dem sie gehören. Ausnahmen sind in der Streckenliste, bei Bauzuständen in der La oder in einer betrieblichen Anweisung bekanntgegeben.

20. Wo die Sicht zwischen Vorsignal und Hauptsignal behindert ist, kann das Vorsignal als Lichtvorsignal wiederholt sein (Vorsignalwiederholer). Wegen seiner Kennzeichnung s. AB 25.

21. Vorsignale zu ortsfesten Signalen werden nach AB 204 durch Vorsignaltafeln gekennzeichnet.

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

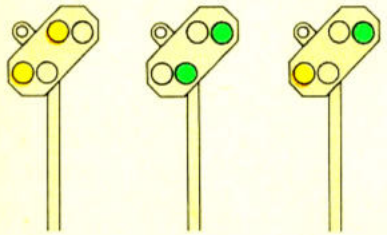
22. Bei den über dem Gleis angebrachten Formvorsignalen befindet sich der Flügel über der Scheibe.

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

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

(18) Die Lichtvorsignale zeigen zwei nach rechts steigende Lichter.

25. Lichtvorsignale, die in einem um mehr als 5% kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke vor dem zugehörigen Signal stehen, sind durch ein weißes Zusatzlicht über dem linken Signallicht etwa in Höhe des rechten Signallichtes kenntlich. Das gleiche Bild zeigt auch der Vorsignalwiederholer, der jedoch nicht mit Vorsignaltafel und Vorsignalbaken ausgerüstet ist (s. AB 20).



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

27. Wegen der Vereinigung eines Lichtvorsignals mit einem Lichthauptsignal an einem Signalträger s. ESO (13) und AB 9.

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

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

29. Das Wärtervorsignal steht in der Regel unmittelbar rechts, bei Platzmangel links vom Gleis.

Wo auf mehrgleisiger Strecke ein links stehendes Signal die Fahrt auf dem Nachbargleis beirren würde, ist auf das Signal zu verzichten und der Zug von der Aufstellung eines Haltsignals zu verständigen.

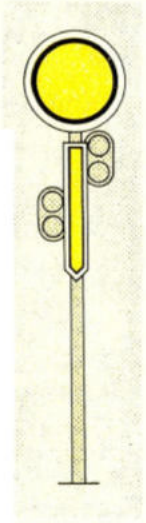
Signal Vr 0

Zughalt erwarten

Formsignal

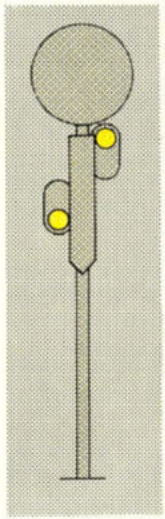
Tageszeichen

Die runde Scheibe steht senkrecht. Wo ein Flügel vorhanden ist, zeigt er senkrecht nach unten.



Nachtzeichen

Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend.



Lichtsignal

Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend.



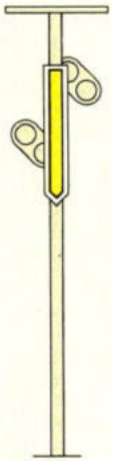
Signal Vr 1

Fahrt erwarten

Formsignal

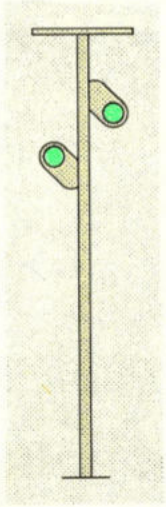
Tageszeichen

Die runde Scheibe liegt waagerecht. Wo ein Flügel vorhanden ist, zeigt er senkrecht nach unten.



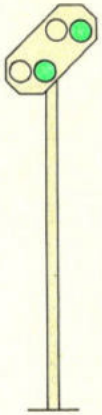
Nachtzeichen

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend.



Lichtsignal

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend.



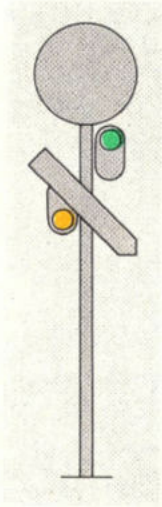
30. Das Vorsignal zum Brückendeckungssignal ist bei aufgehobenem Haltauftrag betrieblich abgeschaltet (s. AB 1). Die runde Scheibe des Formsignals liegt dabei waagerecht.

Signal Vr 2

Langsamfahrt erwarten

Formsignal		Lichtsignal
Tageszeichen	Nachtzeichen	
Die runde Scheibe steht senkrecht, der Flügel zeigt schräg nach rechts abwärts.	Ein gelbes Licht und nach rechts steigend ein grünes Licht.	Ein gelbes Licht und nach rechts steigend ein grünes Licht.







III. Haupt- und Vorsignalverbindungen (Sv)

(20) Haupt- und Vorsignalverbindungen sind nur bei Stadtschnellbahnen auf eigenem Bahnkörper (S-Bahnen) vorhanden.

Eine Haupt- und Vorsignalverbindung ist ein Lichtsignal besonderer Art, das Haupt- und Vorsignal auf einem Signalschirm nebeneinander vereinigt. Die linken Lichter entsprechen den Hauptsignalbildern Hp 0, Hp 1 oder Hp 2 und geben an, ob der anschließende Gleisabschnitt von einem Zug befahren werden darf. Die rechten Lichter entsprechen den Vorsignalbildern Vr 0, Vr 1 oder Vr 2 zu dem am nächsten Sv-Signal leuchtenden Hauptsignalbild.

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

32. Wo die Sicht auf Sv-Signale behindert ist, können die den Vorsignalbildern entsprechenden Lichter wiederholt sein (Vorsignalwiederholer). Die Signale sind dann durch ein links angeordnetes weißes Zusatzlicht kenntlich.



33. Signale, die in einem um mehr als 5% kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke vor dem folgenden Signal stehen, sind durch einen weißleuchtenden Pfeil über den Signalbildern kenntlich.

Signal Sv 0

Zughalt! Weiterfahrt auf Sicht



Zwei gelbe Lichter waagerecht nebeneinander.

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

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

Signal Sv 1

Fahrt! Fahrt erwarten



Zwei grüne Lichter waagerecht nebeneinander.

Signal Sv 2



Fahrt! Halt erwarten

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

Signal Sv 3



Fahrt! Langsamfahrt erwarten

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

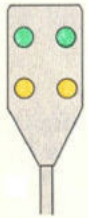
Signal Sv 4



Langsamfahrt! Fahrt erwarten

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

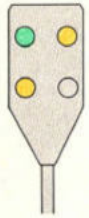
Signal Sv 5



Langsamfahrt! Langsamfahrt erwarten

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

Signal Sv 6



Langsamfahrt! Halt erwarten

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

IV. Zusatzsignale (Zs)

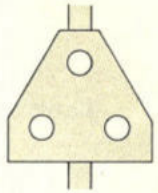
(21) Zusatzsignale ersetzen einen schriftlichen Befehl oder ergänzen die durch Signale erteilten Fahraufträge.

36. Ortsfeste Zusatzsignale erscheinen in der Regel am Signalmast von Hauptsignalen. Sie können durch Voranzeiger angekündigt werden.

Signal Zs 1 – Ersatzsignal –

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

Lichtsignal
Drei weiße Lichter in Form eines A.

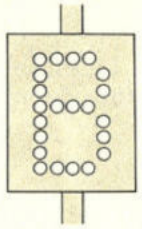


37. Das Signal gilt bereits, wenn es leuchtet, während der Zug sich dem Signal nähert. Erlischt das Signal, bevor die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist, so ist bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht weiterzufahren.

Signal Zs 2 – Richtungsanzeiger –

Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung

Lichtsignal
Ein weißleuchtender Buchstabe.

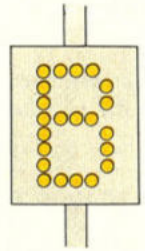


38. Der Richtungsanzeiger gibt in der Regel durch den Anfangsbuchstaben des nächsten größeren Knotenbahnhofs an, für welche Fahrrichtung das Hauptsignal auf Fahrt steht.

Signal Zs 2v – Richtungsvoranzeiger –

Richtungsanzeiger (Zs 2) erwarten

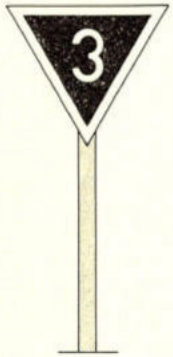
Lichtsignal
Ein gelbleuchtender Buchstabe.



Signal Zs 3 – Geschwindigkeitsanzeiger –

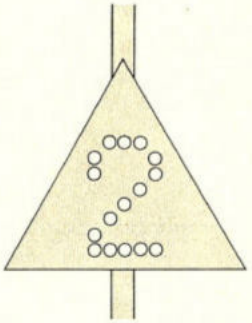
Die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab im anschließenden Weichenbereich nicht überschritten werden

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





Lichtsignal
Eine weißleuchtende Kennziffer.



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

39. Die Kennziffer 3 kann anzeigen, daß in Stumpfgleise eingefahren wird oder daß ein ausreichender Durchrutschweg fehlt.

Die Kennziffern 1 und 2 können anzeigen, daß besonders früh zu halten oder in ein besetztes Gleis einzufahren ist.

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

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

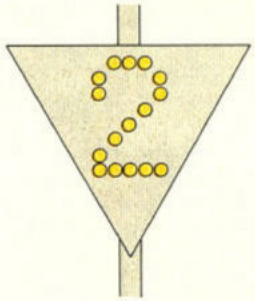
Signal Zs 3v – Geschwindigkeitsvoranzeiger –

Geschwindigkeitsanzeiger (Zs 3) erwarten

Lichtsignal

Eine gelbleuchtende Kennziffer.

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

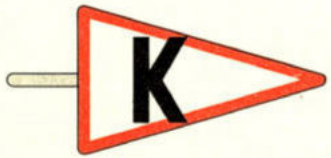


Signal Zs 4 – Beschleunigungsanzeiger –

Fahrzeit kürzen

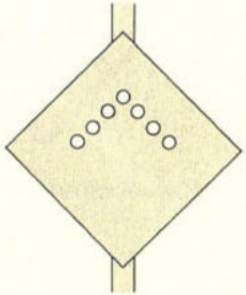
Formsignal

Eine weiße, rotgeränderte dreieckige Scheibe mit schwarzem K.



Lichtsignal

Ein weißleuchtender Winkel mit der Spitze nach oben.



42. Allgemeines

a) Durch das Signal wird einem Zuge der Auftrag erteilt, bis zur nächsten Zugfolgestelle die Geschwindigkeitsgrenzen des Fahrplans auszunutzen, um andere Züge nicht aufzuhalten.

b) Das Signal wird auf den von der Bundesbahndirektion bestimmten Strecken nach dem Ermessen des Fahrdienstleiters oder im Auftrag der Zugüberwachung gegeben.

43. Formsignal

a) Das Signal wird vom Fahrdienstleiter oder in dessen Auftrag vom Aufsichtsbeamten oder Stellwerkswärter gegeben.

b) Die Signalscheibe wird dem Zuge – möglichst auf der Seite des Triebfahrzeugführers – so lange entgegengehalten, bis der Triebfahrzeugführer die Wahrnehmung durch das Achtungssignal (Zp 1) bestätigt.

c) Beim Begegnen zweier Züge darf das Signal nur gegeben werden, wenn ein Irrtum ausgeschlossen ist.

d) Die Signalscheibe ist bei Dunkelheit, wenn nötig, anzuleuchten.

Signal Zs 5 – Verzögerungsanzeiger –

Langsamer fahren

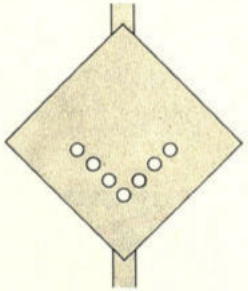
Formsignal

Eine weiße, rotgeränderte rechteckige Scheibe in schräger Lage nach unten mit schwarzem L.



Lichtsignal

Ein weißleuchtender Winkel mit der Spitze nach unten.



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

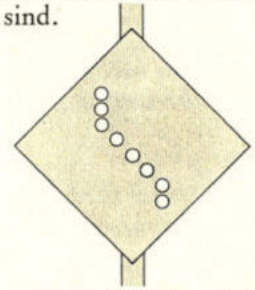
45. AB 42 b) und 43 gelten auch für Signal Zs 5.

Signal Zs 6 – Gleiswechselanzeiger –

Der Fahrweg führt in das benachbarte durchgehende Hauptgleis

Lichtsignal

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



46. Das Signal zeigt an, daß bei Gleiswechselbetrieb ein Zug signalmäßig auf das benachbarte durchgehende Hauptgleis der freien Strecke (Gegengleis) geleitet wird.

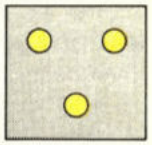
47. Die Richtung des Lichtstreifens von unten nach oben gibt die Fahrrichtung in das andere Hauptgleis an.

Signal Zs 7 – Vorsichtsignal –

Am Signal Hp 0, Hp 00 oder am gestörten Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren! Weiterfahrt auf Sicht

Lichtsignal

Drei gelbe Lichter in Form eines V.



47a. Der Auftrag, auf Sicht weiterzufahren, gilt bis zum nächsten Hauptsignal. Die Fahrgeschwindigkeit ist je nach den Sichtverhältnissen zwischen Schrittgeschwindigkeit und höchstens 40 km/h so zu regeln, daß der Zug vor einem Fahrthindernis oder einem Haltsignal sicher zum Halten kommt.

Das Signal gilt bereits, wenn es leuchtet, während der Zug sich dem Signal nähert. Es gilt weiter, auch wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

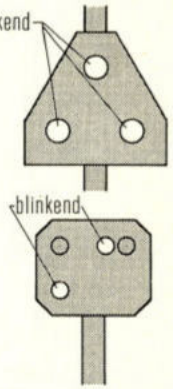
Signal Zs 8 – Falschfahrt-Auftragssignal –

Fahrt auf falschem Gleis

Lichtsignal

a) Drei blinkende weiße Lichter in Form eines A.

b) Zwei blinkende weiße Lichter nach rechts steigend.



(21a) Das Signal Zs 8a zeigt außerdem an, daß am Signal Hp 0, Hp 00 oder am gestörten Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeigefahren werden darf. Das Signal Zs 8b zeigt außerdem an, daß ohne Hauptsignal und ohne schriftlichen Befehl aus- oder weitergefahren werden darf.

47b. Das Falschfahrt-Auftragssignal gibt den Auftrag, das falsche Gleis im signalisierten Falschfahrbetrieb zu befahren.

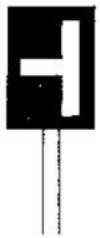
Das Falschfahrt-Auftragssignal gilt bereits, wenn es blinkt, während der Zug sich dem Signal nähert. Erlischt das Signal, bevor die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist, so ist bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht weiterzufahren.

(bleibt frei)

V. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Ts)

(22) Die Signale gelten für Schiebelokomotiven, die von der freien Strecke aus zurückkehren, und für Sperrfahrten, die zum Ausgangsbahnhof zurückkehren.

Signal Ts 1



Nachschieben einstellen

Um 90° nach rechts umgelegtes weißes T auf schwarzer Rechteckscheibe.

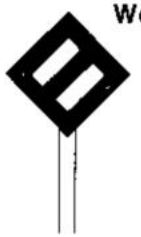
Signal Ts 2



Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten

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

Signal Ts 3



Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten

Auf Signal Ts 2 ein schwarzer nach rechts steigender Streifen.

48. Die Signale sind beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

49. Das Signal Ts 1 steht rechts vom Gleis.

Die Signale Ts 2 und Ts 3 stehen vor der Einfahrt in den Bahnhof links vom Gleis.

50. Nach hinten zeigen

Signal Ts 2 bei Tage zwei weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Lichter waagerecht nebeneinander,

Signal Ts 3 bei Tage eine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Licht.

VI. Langsamfahrsignale (Lf)

(23) Die Langsamfahrsignale dienen zur Kennzeichnung von Langsamfahrstellen. Vorübergehende Langsamfahrstellen sind bei der DB in der Regel durch Anfang- und Endscheibe (Signale Lf 2 und Lf 3) gekennzeichnet.

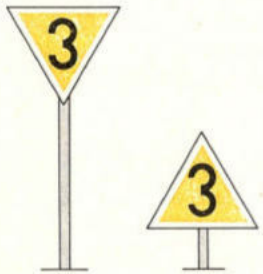
51. Die Langsamfahrsignale Lf 1, Lf 2 und Lf 3 sind nicht ortsfest und dürfen nur auf besonderen Auftrag der Bahnmeisterei aufgestellt werden. Bei den NE kann der Oberste Betriebsleiter auch andere Stellen hierfür bestimmen.

Signal Lf 1 – Langsamfahrscheibe –

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

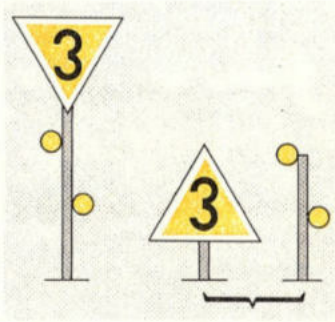
Tageszeichen

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



Nachtzeichen

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



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

Auf NE, die mit höchstens 50 km/h befahren werden, kann auch das Tageszeichen verwendet werden. Die oberste Landesverkehrsbehörde kann die Anwendung des Tageszeichens auch bei Geschwindigkeiten über 50 km/h genehmigen.

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

53. Als Kennziffern werden nur die Ziffern 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 und 15 verwendet.

54. Die Langsamfahrscheibe steht in der Regel unmittelbar rechts neben dem Gleis. Für Fahrten auf falschem Gleis, bei Gleiswechselbetrieb und bei zeitweise eingleisigem Betrieb kann sie auch links stehen. Wenn ein links stehendes Signal auf mehrgleisigen Strecken die Fahrt auf dem Nachbargleis beirren kann, wird auf das Signal verzichtet und der Zug durch Vorsichtsbefehl benachrichtigt. Bei beschränktem Raum sind die gelben Lichter des Nachtzeichens etwa 15 m vor der Scheibe aufgestellt.

55. Die Langsamfahrscheibe steht in der Regel im Abstand des Bremswegs der Strecke vor dem langsam zu befahrenden Gleisabschnitt.

Wenn bei einer Abzweigstelle die Langsamfahrscheibe für eine erst auf der abzweigenden Strecke beginnende Langsamfahrstelle auf der Gemeinschaftsstrecke aufgestellt ist, sind die aus der Gemeinschaftsstrecke in die andere abzweigende Strecke einfahrenden Züge durch schriftlichen Befehl oder die La zu verständigen, daß das Signal Lf 1 nicht gilt.

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

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

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

Signal Lf 2 – Anfangscheibe –



Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle

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

59. Die Rückseite der Anfangscheibe zeigt das Signalbild der Endscheibe (Lf 3).

60. Die Anfangscheibe steht in der Regel unmittelbar rechts neben dem Gleis am Anfang des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts. Für Fahrten auf falschem Gleis, bei Gleiswechselbetrieb und bei zeitweise eingleisigem Betrieb kann sie auch links stehen.

Wird auf mehrgleisigen Strecken durch die links stehende Scheibe die Fahrt auf dem Nachbargleis beirrt, so ist die Rückseite dieser Scheibe verdeckt.

61. Die Anfangscheibe ist bei Dunkelheit beleuchtet.

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

Signal Lf 3 – Endscheibe –



Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle

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

63. Die Rückseite der Endscheibe zeigt das Signalbild der Anfangscheibe (Lf 2).

64. Die Endscheibe steht in der Regel unmittelbar rechts, für Fahrten auf falschem Gleis, bei Gleiswechselbetrieb und bei eingleisigem Betrieb unmittelbar links neben dem Gleis am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts.

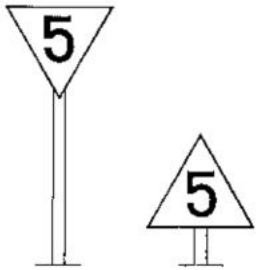
Die Endscheibe ist nicht aufgestellt, wenn eine zweite Langsamfahrstelle unmittelbar anschließt.

65. Bei der DB ist die Endscheibe nur auf zweigleisigen Strecken beleuchtet.

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

Signal Lf 4 – Geschwindigkeitstafel –

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



Eine auf der Spitze stehende dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.

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

Bei beschranktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

67. Die Geschwindigkeitstafel kennzeichnet ständige Langsamfahrstellen und zeigt an, daß ein Gleisabschnitt folgt, auf dem die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf, z. B. 3 für 30 km/h. Wegen der Kennziffern siehe AB 53.

Das Signal steht in der Regel im Bremswegabstand der Strecke; vor Bahnübergangen auf Nebenbahnen gemäß AB 68 c kann es auch in einem für das Abbremsen ausreichenden Abstand stehen.

Das Signal ist auf Hauptbahnen beleuchtet, auf Nebenbahnen, wenn der Betrieb es erfordert.

68. Die Geschwindigkeitstafel ist aufgestellt,

a) wo die zulässige Geschwindigkeit vor der ständigen Langsamfahrstelle um 25% und mehr größer ist als auf der Langsamfahrstelle. Auf Nebenbahnen kann das Signal entfallen, wenn ein sonstiger geeigneter Anhalt für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist,

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

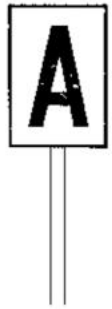
c) wo auf Nebenbahnen die Geschwindigkeit vor Bahnübergangen ermäßigt werden muß.

Die Geschwindigkeitsermäßigung muß an der Anfangtafel (Lf 5), wo diese fehlt, vor dem Bahnübergang durchgeführt sein. Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

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

Signal Lf 5 – Anfangtafel –

Die auf der Geschwindigkeitstafel (Lf 4) angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muß durchgeführt sein



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

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

71. Die Anfangtafel steht in der Regel unmittelbar rechts vom Gleis. Ausnahmen sind in der Streckenliste bekanntgegeben.

VII. Schutzsignale (Sh)

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

(25) Die Schutzsignale gelten für Zug- und Rangierfahrten.

Signale Sh 0 und Sh 1

72. Die Signale Sh 0 und Sh 1 sind Formsignale oder Lichtsignale (Ls).

73. Die Signale werden verwendet als
Sperrsignal (Form- oder Lichtsignal),
Zugdeckungssignal an Bahnsteigen (nur Lichtsignal Sh 0),
Brückendeckungssignal (Lichtsignal),
Abschlußsignal von Nebengleisen (nur Formsignal Sh 0).

74. Das Formsignal kann mit einem Wartezeichen (Ra 11) verbunden sein. Wegen des Lichtsignals Sh 1 beim Wartezeichen s. AB 122c.

75. Die Signale stehen unmittelbar rechts neben dem Gleis, ausgenommen bei Gleisbrückenwaagen und Drehscheiben.

76. Die Formsignale sind rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

77. Ein Lichtsignal, das unmittelbar an einem Hauptsignal steht, ist dunkel, wenn das Hauptsignal Fahrt zeigt oder an diesem das Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8a erscheint.

78. Lichtsignale können abgeschaltet sein, wenn sie betrieblich nicht gebraucht werden (s. AB 1).

Signal Sh 0

Halt! Fahrverbot

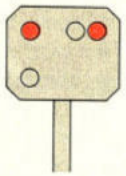
Formsignal

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



Lichtsignal

Zwei rote Lichter waagerecht nebeneinander.



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

80. Wo die Stellung des Formsignals auch von hinten erkennbar sein soll, zeigt es bei Tage zwei weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Lichter waagerecht nebeneinander.

Signal Sh 1

Fahrverbot aufgehoben

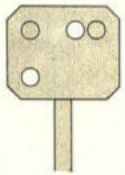
Formsignal

Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe.



Lichtsignal

Zwei weiße Lichter nach rechts steigend.



81. Das Signal zeigt an, daß ein durch Signal Hp 00 oder Sh 0 ausgesprochenes Fahrverbot aufgehoben ist. Das Lichtsignal am Wartezeichen bedeutet: „Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt" [s. AB 122c)].

82. Für unbegleitete Rangierabteilungen gilt das Lichtsignal allgemein als Auftrag des Wärters als Rangierleiter. Das Formsignal gilt nur dann als Fahrauftrag des Wärters, wenn es durch eine auf der Spitze stehende rückstrahlende quadratische Scheibe mit schwarzem Rand gekennzeichnet ist.



83. Wenn mehrere Rangierabteilungen vor dem Signal halten oder sich ihm nähern, ist das Fahrverbot nur für die erste aufgehoben.

Erlischt das Lichtsignal, bevor die Spitze der Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, so ist das erneute Aufleuchten des Signals abzuwarten.

84. Ist das Formsignal mit einem Wartezeichen (Ra 11) verbunden, so ist stets ein besonderer Auftrag des Wärters zur Vorbeifahrt abzuwarten (s. AB 122).

85. Soll die Stellung des Formsignals auch von hinten erkennbar sein, zeigt es bei Tage eine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Licht.

Signal Sh 2

Schutzhalt

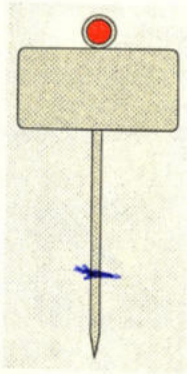
Tageszeichen

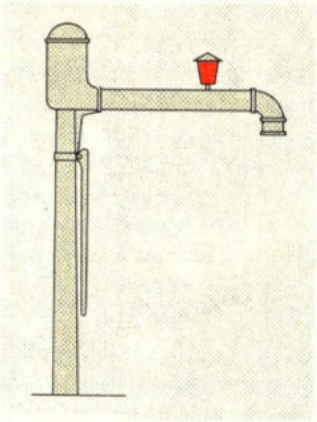
Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand.



Nachtzeichen

Ein rotes Licht am Tageszeichen oder am Ausleger des Wasserkrans.





86. Das Signal wird verwendet als
Wärterhaltscheibe (s. AB 87 – 91),
Brückendeckungssignal (s. AB 92 – 94),
Abschlußsignal eines Einfahrstumpfgleises (s. AB 95),
Wasserkransignal (Nachtzeichen) (s. AB 96 – 98).

87. Die W ä r t e r h a l t s c h e i b e ist nicht ortsfest. Sie wird unmittelbar rechts vom Gleis aufgestellt. Ist dies nicht möglich, ist sie im Gleis aufzustellen.

88. Die Wärterhaltscheibe wird verwendet
a) zur Kennzeichnung einer Gleisstelle, die vorübergehend nicht befahren werden darf,
b) zur Kennzeichnung einer Stelle, an der Züge ausnahmsweise anhalten sollen.

89. Auf freier Strecke wird die Wärterhaltscheibe in m i n d e s t e n s 50 m Sicherheitsabstand vor der zu schützenden Stelle aufgestellt.

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

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

92. Das B r ü c k e n d e c k u n g s s i g n a l befindet sich rechts neben oder über dem Gleis.

93. Nach Beseitigung des Haltauftrags ist die rote Scheibe waagerecht umgeklappt. Bei Dunkelheit ist das Signal dann betrieblich abgeschaltet (s. AB 1).

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

95. D a s A b s c h l u ß s i g n a l e i n e s E i n f a h r s t u m p f g l e i s e s befindet sich rechts auf der Pufferbohle. Das rote Licht des Nachtzeichens kann bei ausreichender Außenbeleuchtung oder bei einfachen Verhältnissen fehlen.

96. Das W a s s e r k r a n s i g n a l befindet sich in der Regel an bzw. über dem Ausleger des Wasserkrans und kennzeichnet dessen Querstellung zum Gleis.

97. Das Nachtzeichen des Wasserkransignals ist nach beiden Richtungen sichtbar. Bei Stellung des Auslegers parallel zum Gleis zeigt die Signallaterne nach beiden Seiten weißes Licht.

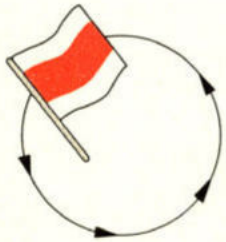
98. Wo gemäß EBO § 14 Abs. 18 Ausnahmen zugelassen sind, kann das Signal fehlen.

Signal Sh 3 – Kreissignal –

Sofort halten

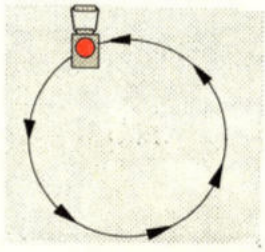
Tageszeichen

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



Nachtzeichen

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



99. Das Kreissignal wird gegeben, wenn ein Zug oder eine Rangierabteilung sofort zum Halten gebracht werden muß.

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

Signal Sh 4 – Knallsignal –

Sofort halten

Nacheinander ertönen drei Knalle.

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

101. Das Signal wird durch Knallkapseln gegeben, die in der Regel auf dem rechten Schienenstrang in einem Abstand von mindestens je 30 m zu befestigen sind.

Auf Bahnübergängen dürfen sie nicht ausgelegt werden. Von öffentlichen Verkehrswegen darf ein Mindestabstand von 20 m nur im äußersten Notfall unterschritten werden.

102. Als Haltauftrag gilt schon der Knall e i n e r Kapsel.

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

104. Mit Knallkapseln werden ausgerüstet – bei NE nur auf Anordnung des Obersten Betriebsleiters –:

a) mit je 6 Stück die Streckenwärter, die Aufsichtführenden bei Arbeiten auf der freien Strecke und die Führer von Nebenfahrzeugen,

b) mit je 6 Stück die Triebfahrzeuge, soweit sie nicht ausschließlich für den Dienst innerhalb der Bahnhöfe bestimmt sind, mit je 3 Stück die Steuerwagen von Wendezügen,

c) nach Bedarf mit je 6 Stück die Sicherungsposten.

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

Signal Sh 5 – Horn- und Pfeifsignal –

Sofort halten



Mehrmals nacheinander drei kurze Töne.

106. Das Signal wird gegeben,

a) wenn das Kreissignal (Sh 3) nicht gegeben werden kann oder nicht ausreichend erscheint (AB 99),

b) um andere Bedienstete zum Anhalten eines Zuges oder einer Rangierabteilung zu veranlassen.

VIII. Signale für den Rangierdienst (Ra)

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

(27) Zu den Signalen fur den Rangierdienst gehören

A. die Rangiersignale,
B. die Abdrücksignale,
C. die sonstigen Signale für den Rangierdienst.

A. Rangiersignale

(28) Die Rangiersignale werden vom Rangierleiter gegeben.

107. Die Signale sind g l e i c h z e i t i g hörbar und sichtbar zu geben. Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden (s. aber AB 116).

Von einem Stellwerk aus brauchen die Signale nur sichtbar gegeben zu werden.

108. Für das Geben der sichtbaren Zeichen wird bei Dunkelheit eine weißleuchtende Laterne verwendet.

Zum Geben der sichtbaren Zeichen der Signale Ra 1, Ra 2 und Ra 5 kann bei Tage auch eine rot-weiße Winkscheibe oder eine Signalflagge verwendet werden.

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

Signal Ra 1

Wegfahren

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Ein langer Ton

und mit dem Arm

Tageszeichen	Nachtzeichen
Senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten.	Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten.

110. Das Signal bedeutet, der Triebfahrzeugführer soll in Richtung vom Signalgeber weg fahren.

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

Signal Ra 2

Herkommen

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Zwei mäßig lange Töne

und mit dem Arm

Tageszeichen	Nachtzeichen
Langsame waagerechte Bewegung des Arms hin und her.	Langsame waagerechte Bewegung der Laterne hin und her.

112. Das Signal bedeutet, der Triebfahrzeugführer soll in Richtung auf den Signalgeber zu fahren.

113. Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel uber die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen konnen, ist der Auftrag mundlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

Signal Ra 3

Aufdrücken

Mit der Mundpfeife oder dem Horn



Zwei kurze Tone schnell nacheinander

und mit den Armen

Tageszeichen	Nachtzeichen
Beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hande wiederholt einander nahern.	Wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne.

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

Signal Ra 4

Abstoßen

Mit der Mundpfeife oder dem Horn



Zwei lange Tone und ein kurzer Ton

und mit dem Arm

Tageszeichen	Nachtzeichen
Zweimal eine waagerechte Bewegung des Arms vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten.	Zweimal eine waagerechte Bewegung der Laterne vom Korper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten.

115. Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge abstoßen.

Signal Ra 5

Rangierhalt

Mit der Mundpfeife oder dem Horn



Drei kurze Töne schnell nacheinander

und mit dem Arm

Tageszeichen	Nachtzeichen
Kreisformige Bewegung des Arms.	Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.

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

B. Abdrücksignale

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

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

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

117. Das Abdrücksignal steht in der Regel am Scheitel des Ablaufberges neben den Berggleisen.

118. Sind mehrere Abdrücksignale nebeneinander angeordnet, so gilt jedes für bestimmt zu bezeichnende Berggleise.

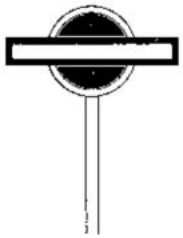
119. Die Signale konnen an den Berggleisen mit den gleichen Signalbildern wiederholt sein.

Signal Ra 6

Halt! Abdrücken verboten

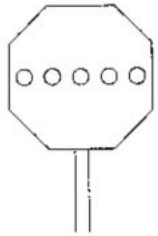
Formsignal

Ein waagerechter weißer Balken mit schwarzem Rand.



Lichtsignal

Ein waagerechter weißer Lichtstreifen.



Signal Ra 7

Langsam abdrücken

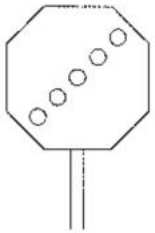
Formsignal

Ein weißer Balken mit schwarzem Rand schrag nach rechts aufwärts.



Lichtsignal

Ein weißer Lichtstreifen schrag nach rechts aufwärts.



Signal Ra 8

Mäßig schnell abdrücken

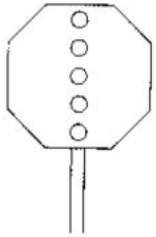
Formsignal

Ein senkrechter weißer Balken mit schwarzem Rand.



Lichtsignal

Ein senkrechter Lichtstreifen.

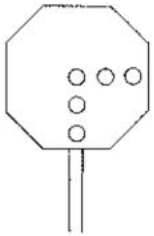


Signal Ra 9

Zurückziehen

Lichtsignal

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



120. Das Signal bedeutet, die Rangierabteilung soll entgegen der Ablaufrichtung vom Ablaufberg weg fahren.

C. Sonstige Signale für den Rangierdienst

Signal Ra 10 – Rangierhalttafel –

Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden

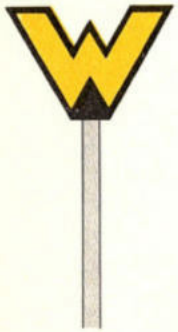


Eine oben halbkreisförmig abgerundete weiße Tafel mit schwarzer Aufschrift „Halt für Rangierfahrten"

121. Das Signal steht in der Regel links vom Gleis.

Signal Ra 11 – Wartezeichen –

Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten



Ein gelbes W mit schwarzem Rand.

122. Der Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt wird erteilt
a) durch das Signal Ra 1 oder Ra 2 oder
b) mündlich (durch Zuruf oder Fernruf) oder
c) durch Lichtsignal Sh 1.

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

Signal Ra 12 – Grenzzeichen –

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

Ein rot-weißes Zeichen.

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

Signal Ra 13 – Isolierzeichen –

Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung



Auf weißem Grund ein blauer Pfeil.

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

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

IX. Weichensignale (Wn)

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

(33) Die Weichensignale sind entweder rückstrahlend oder, wenn der Betrieb es erfordert, bei Dunkelheit beleuchtet.

Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen

Signal Wn 1

Gerader Zweig

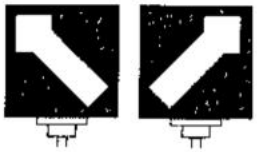


Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen:
Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund.

127. Das Signal bedeutet, daß die Weiche für die Fahrt durch den geraden Zweig, bei einer Innenbogenweiche durch den schwächer gebogenen Zweig steht.

Signal Wn 2

Gebogener Zweig



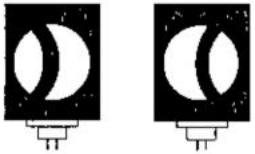
Von der Weichenspitze aus gesehen:
Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach links oder rechts aufwärts.

128. Das Signal bedeutet, daß die Weiche für die Fahrt durch den gebogenen Zweig, bei Innenbogenweichen durch den stärker gebogenen Zweig steht.

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



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



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

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

Signale für doppelte Kreuzungsweichen

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

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

Signal Wn 3

Gerade von links nach rechts



Die Pfeile oder Streifen bilden eine von links nach rechts steigende Linie.

Signal Wn 4

Gerade von rechts nach links



Die Pfeile oder Streifen bilden eine von rechts nach links steigende Linie.

Signal Wn 5

Bogen von links nach links



Die Pfeile oder Streifen bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel.

Signal Wn 6

Bogen von rechts nach rechts



Die Pfeile oder Streifen bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel.

X. Signale für das Zugpersonal (Zp)

(35) Zu den Signalen für das Zugpersonal gehören

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

A. Signale des Triebfahrzeugführers

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

Signal Zp 1 – Achtungssignal –

Achtung

Ein mäßig langer Ton.

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

Es ist zu geben, z. B.
um Personen zu warnen,
vor dem Ingangsetzen von Militär- und Arbeitszügen,
wenn Schranken nicht geschlossen sind,
bei der Einfahrt in Tunnel,
zur Bestätigung, daß ein Durchfahrauftrag (Zp 9), eine K-Scheibe (Zs 4) oder eine L-Scheibe (Zs 5) wahrgenommen wurde,
wenn Bremser auf das zu erwartende Signal Zp 2 oder Zp 3 aufmerksam zu machen sind.

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

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

Vom Führer einer Vorspannlokomotive ist das Signal zu geben
beim Erkennen eines Vorsignals in Warnstellung, wenn nur die Zuglokomotive mit wirksamer Zugbeeinflussungseinrichtung ausgerüstet ist,
beim Erkennen eines Ausschaltsignals (El 1) oder eines „Bügel ab"=Ankündesignals (El 3), wenn der Führer einer elektrischen Zuglokomotive auf das Ausschalten oder Senken der Stromabnehmer aufmerksam zu machen ist.

Signal Zp 2

Handbremsen mäßig anziehen

Ein kurzer Ton.

Signal Zp 3

Handbremsen stark anziehen

Drei kurze Tone schnell nacheinander.

Signal Zp 4

Handbremsen lösen

Zwei mäßig lange Töne nacheinander.

Signal Zp 5 – Notsignal –

Beim Zug ist etwas Außergewöhnliches eingetreten – Bremsen und Hilfe leisten



Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander.

133. Das Signal gilt für alle Bediensteten.

B. Bremsprobesignale

(37) Bremsprobesignale regeln die Bremsprobe an luftgebremsten Zugen und Rangierabteilungen. Sie werden auch bei Bremsprüfungen angewandt.

(38) Bremsprobesignale werden als Hand- oder als Lichtsignale gegeben.

134. Bremsprobesignale dienen zur Verstandigung zwischen den die Bremsprobe ausführenden Bediensteten.

135. Die Lichtsignale konnen sich rechts oder links vom Gleis befinden.

Signal Zp 6

Bremse anlegen

Handsignal		Lichtsignal
Tageszeichen	Nachtzeichen	
Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen.	Die weißleuchtende Handlaterne wird mehrmals mit der rechten Hand in einem Halbkreis gehoben und senkrecht schnell gesenkt.	Ein weißes Licht.







Signal Zp 7

Bremse lösen

Handsignal		Lichtsignal
Tageszeichen	Nachtzeichen	
Eine Hand wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen.	Die weißleuchtende Handlaterne wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen.	Zwei weiße Lichter senkrecht übereinander.





Signal Zp 8

Bremse in Ordnung

Handsignal		Lichtsignal
Tageszeichen	Nachtzeichen	
Eine Hand wird senkrecht hochgehalten.	Die weißleuchtende Handlaterne wird senkrecht hochgehalten.	Drei weiße Lichter senkrecht übereinander.

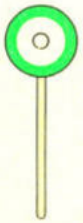
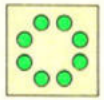


136. Das Lichtsignal ersetzt die mündliche Meldung des Bremsbeamten an den Zugfuhrer und den Triebfahrzeugfuhrer sowie die mundliche Meldung des Zugfuhrers an den Aufsichtsbeamten.

C. Abfahrsignal

Signal Zp 9

Abfahren

Handsignal		Lichtsignal
Tageszeichen	Nachtzeichen	
Eine runde weiße Scheibe mit grünem Rand.	Eine grünes Licht.	Ein grünleuchtender Ring.
		
oder das Nachtzeichen des Signals		
oder bei den NE auch das Hochhalten einer Hand.		

137. Das Signal wird als Abfahr- oder Durchfahrauftrag gegeben.

138. Als Abfahrauftrag wird das Signal möglichst nahe bei dem führenden Fahrzeug gegeben. Dabei ist die runde weiße Scheibe mit grünem Rand (Befehlsstab) oder das grüne Licht oder bei den NE die Hand so lange hochzuhalten, bis der Triebfahrzeugführer das Signal aufgenommen hat. Vor Erteilen des Abfahrauftrags ist ein kurzer Achtungspfiff mit der Mundpfeife zu geben.

139. Als Durchfahrauftrag wird das Signal in der Regel vom Wärter des ersten Stellwerks am Durchfahrweg oder vom Aufsichtsbeamten gegeben.

140. Das Lichtsignal ist ortsfest. Im nichtleuchtenden Ring kann bei S-Bahnen ein weißleuchtendes „T" erscheinen, das den Triebfahrzeugführer zum Türenschließen auffordert.

141. bis 143. bleiben frei.

D. Rufsignale

Signal Zp 11

Kommen



Ein langer, ein kurzer und ein langer Ton
oder
ein langes, ein kurzes und ein langes Lichtzeichen.

144. Das Signal wird gegeben, um Bedienstete herbeizurufen oder auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal die Einfahrt eines Zugs oder Nebenfahrzeugs zu veranlassen.

Signal Zp 12

Grenzzeichenfrei



Zwei kurze, ein langer und ein kurzer Ton.

145. Das Signal wird, wo seine Anwendung in der Streckenliste vorgeschrieben ist, für die Zugspitze vom Triebfahrzeugführer mit der Fahrzeugpfeife, für den Zugschluß von dem vom Zugführer dazu bestimmten Zugbegleiter mit dem Horn gegeben.

146. a) Das vom Triebfahrzeugführer gegebene Signal bedeutet:
„Die Spitze des Zuges steht grenzzeichenfrei".

b) Das vom Zugbegleiter gegebene Signal bedeutet:
„Der Schluß des Zuges steht grenzzeichenfrei".

(39) und (40) bleiben frei.

147. bis 156. bleiben frei.

(bleibt frei)

(bleibt frei)

(bleibt frei)

XI. Fahrleitungssignale (El)

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

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

Signale El 1 und El 2

157. An Fahrleitungs-Schutzstrecken zeigt die Rückseite des Signals El 1 stets das Signal El 2.

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

158. Signale an Fahrleitungs-Schutzstrecken sind bei Dunkelheit beleuchtet; bei einfachen Verhältnissen kann darauf verzichtet werden.

Signal El 1 – Ausschaltsignal –



Ausschalten

Ein zerlegtes weißes U.

159. Das Signal bedeutet, daß das Ausschalten am Signal beendet sein muß.

160. Das Signal befindet sich rechts vom Gleis.

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

Signal El 2 – Einschaltsignal –

Einschalten erlaubt



Ein geschlossenes weißes U.

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

162. Das Signal befindet sich auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links oder rechts vom Gleis.

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

Signale El 3, El 4 und El 5

163. Die Signale sind nicht ortsfest.

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

165. Das Signal El 4 zeigt auf der Rückseite das Signal El 5.

Signal El 3 – „Bügel ab"=Ankündesignal –

Signal „Bügel ab" erwarten



Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte weiße Streifen.

166. Das Signal kündigt ein „Bügel ab"=Signal (El 4) an.

167. Das Signal befindet sich rechts vom Gleis mindestens 250 m vor dem „Bügel ab"=Signal (El 4).

Signal El 4 – „Bügel ab"=Signal –

Bügel ab



Ein waagerechter weißer Streifen.

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

169. Am Signal müssen die Stromabnehmer völlig gesenkt sein.

170. Das Signal befindet sich rechts vom Gleis 30 m vor dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungs-Abschnitt.

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

Signal El 5 – „Bügel an"=Signal –

Bügel an



Ein senkrechter weißer Streifen.

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

172. Das Signal bedeutet, daß die gesenkten Stromabnehmer vom Signal ab wieder angelegt werden dürfen. Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Anlegen erst beginnen, wenn das Triebfahrzeug am Signal vorbeigefahren ist.

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

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

Signal El 6

Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern



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

174. Das Signal zeigt an, daß Fahrten darüber hinaus für Triebfahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern verboten sind.

175. Das Signal befindet sich etwa 10 m vor dem für Fahrzeuge mit Stromabnehmern nicht befahrbaren Fahrleitungs-Abschnitt rechts neben oder über dem Gleis.

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

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

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

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



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

XII. Signale an Zügen (Zg)

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

Signal Zg 1 – Spitzensignal –

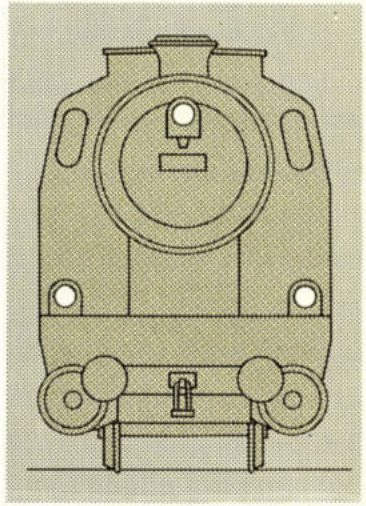
Kennzeichnung der Zugspitze

Tageszeichen

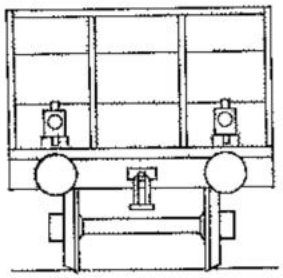
Kein besonderes Signal.

Nachtzeichen

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



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



178. Bei nachgeschobenen Zügen trägt auch die Schiebelokomotive das Spitzensignal.

179. Die Nachtzeichen sind auch bei Tage zu führen

a) bei unsichtigem Wetter, wenn die Sicht unter 100 m beträgt,
b) bei Fahrten durch Tunnel, wenn dort völlige Dunkelheit herrscht,
c) bei Steuerwagen von Wendezügen,
d) wenn es in der Streckenliste bestimmt ist.

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

181. und 182. bleiben frei.

(bleibt frei)

Signal Zg 3 – Schlußsignal –

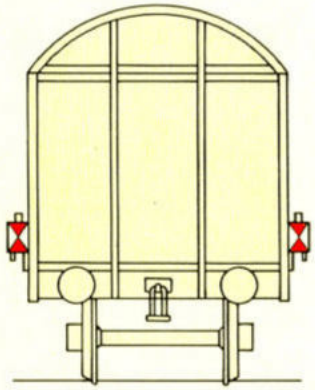
Kennzeichnung des Zugschlusses

Tageszeichen

a) Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei viereckige, von vorn und von hinten sichtbare rotweiße Scheiben

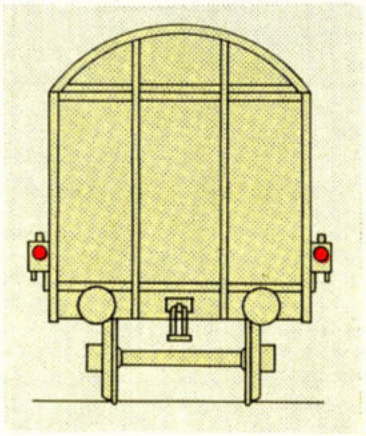
oder

das Nachtzeichen des Signals.



Nachtzeichen

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



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

183. Bei nachgeschobenen Zügen trägt das letzte Fahrzeug vor der Schiebelokomotive das Schlußsignal, die Schiebelokomotive selbst – bei zweien die hintere – das vereinfachte Schlußsignal (Zg 4).

Laufen noch Wagen hinter einer mit dem Zug gekuppelten Schiebelokomotive, so trägt nur das letzte Fahrzeug das Schlußsignal.

184. Auf Strecken mit Tunneln sind die Nachtzeichen auch bei Tage zu führen, wenn es in der Streckenliste bestimmt ist.

Signal Zg 4 – Vereinfachtes Schlußsignal –

Tageszeichen

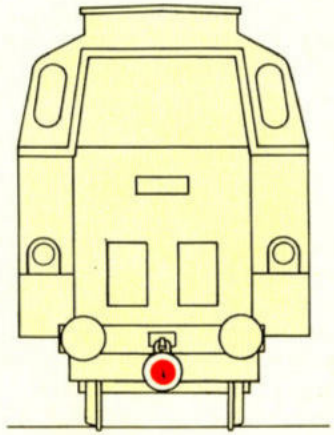
Hinten am letzten Fahrzeug eine runde rote Scheibe mit weißem Rand

oder

eine Scheibe des Signals Zg 3a

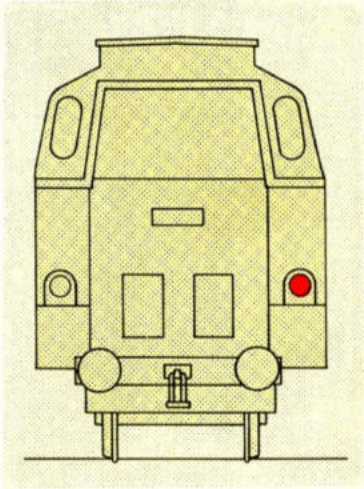
oder

das Nachtzeichen des Signals.



Nachtzeichen

Hinten am letzten Fahrzeug ein rotes Licht.



185. Das Signal dürfen führen
Lokomotivzüge (auch einzeln fahrende Lokomotiven),
die Lokomotive am Schluß eines nachgeschobenen Zuges,
Güterzüge bis zu 250 m Länge,
andere Züge, wenn es in der Streckenliste bestimmt ist,
Arbeitszüge,
Nebenfahrzeuge.

186. Auf Strecken mit Tunneln ist das Nachtzeichen auch bei Tage zu führen, wenn es in der Streckenliste bestimmt ist.

XIII. Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

(44) Die Signale kennzeichnen

a) Rangierlokomotiven,

b) Fahrzeuge, deren Besetzung besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordert.

Signal Fz 1 – Rangierlokomotivsignal –

Kennzeichnung einer Lokomotive im Rangierdienst

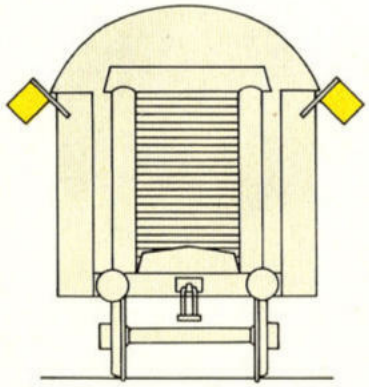
Tageszeichen	Nachtzeichen
Kein besonderes Signal.	Vorn und hinten ein weißes Licht, in der Regel in Höhe der Puffer. Statt dessen kann auch das Signal Zg 1a geführt werden; es muß geführt werden, wenn Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden.

187. Das Signal wird auch geführt von Nebenfahrzeugen mit Kraftantrieb im Rangierdienst.

Signal Fz 2 – Gelbe Flagge –

Kennzeichnung besetzter Schlaf-, Speise-, Bahnpost- und Gefangenenwagen (während eines Stillagers)

Tageszeichen	Nachtzeichen
An jeder Langseite des Wagens eine gelbe Flagge oder gelbe Tafel.	Das Tageszeichen; außerdem der Wagen nach außen erkennbar im Innern beleuchtet.



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

189. Das Signal wird auch bei Reisezugwagen mit besetztem Küchen- oder Postabteil und bei Mannschaftswohnwagen geführt.

190. Das Signal wird vom Personal der Wagen angebracht.

(45) bleibt frei.

191. bis 198. bleiben frei.

(bleibt frei)

(bleibt frei)

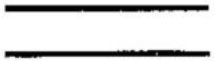
XV. Rottenwarnsignale (Ro)

(46) Rottenwarnsignale geben den im Gleis oder in dessen Nähe beschäftigten Personen Weisungen über ihr Verhalten bei Annäherung von Fahrzeugen.

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

Signal Ro 1

Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge



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

Signal Ro 2

Arbeitsgleise räumen



Mit dem Horn zwei lange Töne nacheinander in verschiedener Tonlage.

Signal Ro 3

Arbeitsgleise schnellstens räumen



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

Signal Ro 4 – Fahnenschild –



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

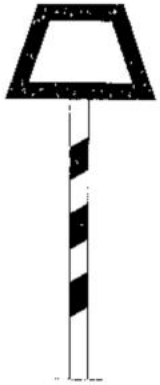
Ein weißes Fahnenschild mit schwarzem Rand.

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

XVI. Nebensignale (Ne)

Signal Ne 1 – Trapeztafel –

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



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

201. Das Signal steht nur auf Nebenbahnen, und zwar in der Regel rechts vom Gleis. Ausnahmen sind in der Streckenliste bekanntgegeben.

202. Bei der DB steht die Trapeztafel vor Bahnhöfen ohne Einfahrsignale. Auf Strecken mit Zugleitbetrieb kann sie auch vor anderen Zuglaufstellen stehen. Bei den NE bestimmt der Oberste Betriebsleiter, wo die Trapeztafel aufzustellen ist.

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

Signal Ne 2 – Vorsignaltafel –

Kennzeichnung des Standorts eines Vorsignals



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

204. Das Signal steht in der Regel unmittelbar vor einem Vorsignal. Vor einem Lichtvorsignal an einem Lichthauptsignal und vor einem Vorsignalwiederholer ist es nicht aufgestellt.

205. Bei einem über dem Gleis angebrachten Formvorsignal befindet sich die Vorsignaltafel über dem Signal.

(46a) Die Vorsignaltafel kann auch allein stehen

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

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

206. Bei zeitweise eingleisigem Betrieb weist das alleinstehende Signal auf ein Vorsignal (auch Vorsignalwiederholer) hin, das nicht rechts neben oder über dem Gleis steht; es wird nicht aufgestellt, wenn das Vorsignal mit einem Hauptsignal an einem Signalträger vereinigt ist oder unmittelbar davor steht und eine Schachbrettafel (Ne 4) aufgestellt ist.

Die Vorsignaltafel steht rechts, bei beschränktem Raum links neben dem Gleis. Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

207. Ist der Abstand des Formvorsignals vom zugehörigen Signal um mehr als 5% kürzer als der Bremsweg der Strecke, so trägt die Vorsignaltafel auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. Bei beschränktem Raum kann es vor der Vorsignaltafel stehen.





Signal Ne 3 – Vorsignalbaken –

Ein Vorsignal ist zu erwarten

Mehrere aufeinanderfolgende viereckige weiße Tafeln mit einem oder mehreren nach rechts steigenden schwarzen Streifen, deren Anzahl in der Fahrtrichtung abnimmt. Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter können zusätzlich rückstrahlende weiße Streifen erscheinen, deren Anzahl und Anordnung den schwarzen Streifen entspricht.

208. Vorsignalbaken sind hohe rechteckige Tafeln; bei beschranktem Raum werden niedrige quadratische Tafeln verwendet.

209. Vorsignalbaken sind in der Regel nur auf Hauptbahnen vorhanden.

210. Es stehen in der Regel drei, in Ausnahmefällen auch weniger oder bis zu fünf Baken rechts neben dem Gleis. Die in der Fahrtrichtung letzte Bake steht 100 m vor dem Vorsignal; die anderen Baken stehen in je 75 m Abstand davor.

Bei Sichtbehinderung können die Baken auch in anderen Abständen stehen.

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

212. Ausfahrvorsignale und Vorsignale, die an einem Hauptsignal stehen oder mit diesem an einem Signalträger vereinigt sind (ESO 13), werden nur in Ausnahmefällen, Vorsignalwiederholer (AB 20) und Wartervorsignale werden nicht durch Baken angekündigt.

213. Ist der Abstand eines Vorsignals vom Hauptsignal kürzer als der Bremsweg der Strecke, so trägt die erste Bake auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. Bei beschränktem Raum kann es vor der Bake stehen.



Signal Ne 4 – Schachbrettafel –

Das Hauptsignal steht nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis



Eine viereckige, schachbrettartig schwarz und weiß gemusterte Tafel.

214. Das Signal ist eine hohe rechteckige Tafel; bei beschranktem Raum ist eine niedrige quadratische Tafel aufgestellt.

215. Das Signal ist in der Regel nur bei zeitweise eingleisigem Betrieb aufgestellt; es steht nur an durchgehenden Hauptgleisen, in der Regel unmittelbar rechts in Höhe des zugehörigen Hauptsignals. Bei zeitweise eingleisigem Betrieb kann das Signal unmittelbar links aufgestellt sein, wenn Arbeiten im gesperrten Gleis in Höhe des Hauptsignals es erfordern.

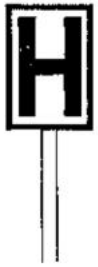
216. Das bei zeitweise eingleisigem Betrieb aufgestellte Signal ist rückstrahlend, sonst ist es rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

217. Ist das Signal bei zeitweise eingleisigem Betrieb aufgestellt, so ist in der La oder in einer betrieblichen Anweisung auch bekanntgegeben, ob es rechts oder links steht.

Ein ständig aufgestelltes Signal ist in der Streckenliste bekanntgegeben.

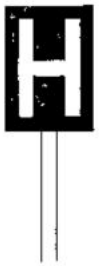
Signal Ne 5 – Haltetafel –

Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen



Eine hochstehende weiße Rechteckscheibe mit schwarzem Rand und schwarzem H

oder



eine hochstehende schwarze Rechteckscheibe mit weißem H.

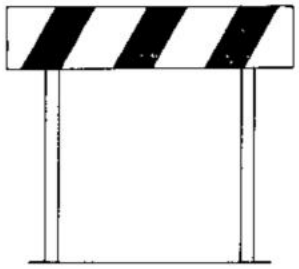
218. Das Signal steht in der Regel rechts vom Gleis.

219. Wo das Halten der Züge am Bahnsteig auf die Zuglänge abgestimmt werden soll, können weitere Haltetafeln aufgestellt und durch Zusatzschilder mit entsprechender Aufschrift (z. B. „Kurzzug", „100 m", „200 m" oder „300 m") ergänzt sein.

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

Signal Ne 6 – Haltepunkttafel –

Ein Haltepunkt ist zu erwarten

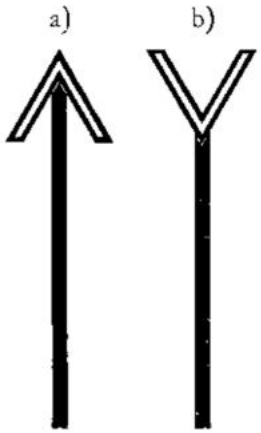


Eine schräg zum Gleis gestellte waagerechte weiße Tafel mit drei schwarzen Schrägstreifen.

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

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

Signal Ne 7 – Schneepflugtafel –



a) Pflugschar heben

Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben.

b) Pflugschar senken

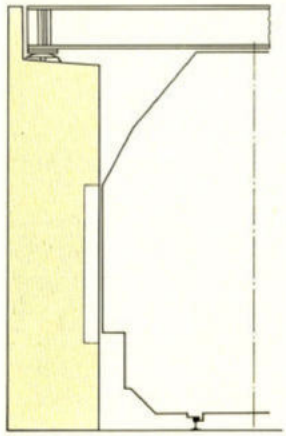
Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten.

223. Das Signal gilt nur für Schneepflüge mit beweglichen Pflugscharen.

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

Signal Ne 8 – Gefahranstrich –

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



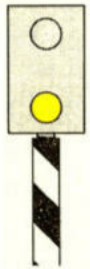
Die Gegenstände sind durch weißen Anstrich gekennzeichnet.

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

XVII. Signale für Bahnübergänge (Bü)

(46b) Die Überwachungssignale Bü 0/Bü 1 sowie die Signale Bü 2 und Bü 3 stehen vor Bahnübergängen mit Blinklichtern oder Lichtzeichen (mit oder ohne Halbschranken), die Signale Bü 4 und Bü 5 stehen vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung.

226. Bei geschobenen Zügen ist von dem Betriebsbeamten an der Spitze des Zuges an den Signalen Bü 4 und Bü 5 und außerdem mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs mit dem Signalhorn zu blasen.

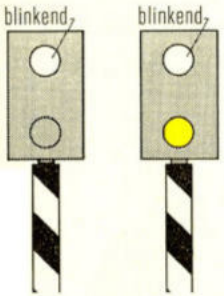


Signal Bü 0

Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung

Ein gelbes Licht über einem schwarz-weiß schräg gestreiften rückstrahlenden Mastschild.

Das gelbe Licht kann bei den NE auf Strecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit bis zu 60 km/h entfallen.



Signal Bü 1

Der Bahnübergang darf befahren werden

Ein blinkendes weißes Licht über einem schwarz-weiß schräg gestreiften rückstrahlenden Mastschild

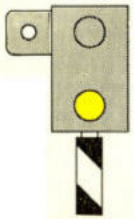
oder

ein blinkendes weißes Licht über einem gelben Licht und einem schwarz-weiß schräg gestreiften rückstrahlenden Mastschild.

227. Die Überwachungssignale stehen bei der DB in der Regel im Bremswegabstand der Strecke vor dem Bahnübergang rechts neben dem Gleis. Stehen die Überwachungssignale links, so ist dies in der Streckenliste bekanntgegeben.

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

Die Signale können wiederholt sein (Überwachungssignalwiederholer).



228. Ist bei der DB der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5% kürzer als der Bremsweg der Strecke, so ist dies bei Signal Bü 0 durch ein weißes Zusatzlicht am linken Rand des Signalschirms kenntlich.



229. Die Überwachungssignalwiederholer (AB 227) sind durch das weiße Zusatzlicht (AB 228) kenntlich; auf Strecken mit einer zulassigen Geschwindigkeit bis zu 80 km/h kann das weiße Zusatzlicht durch eine ruckstrahlende runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund am Mastschild ersetzt sein.



Signal Bü 2 – Rautentafel –

Ein Überwachungssignal ist zu erwarten

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

230. Das Signal kennzeichnet den Einschaltpunkt von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Überwachungssignal.

231. Das Signal steht mindestens doppelt so viel Meter vor dem Überwachungssignal, wie die dort zulassige Geschwindigkeit in km/h betragt.



232. Ist bei der DB der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnubergang um mehr als 5% kurzer als der Bremsweg der Strecke, so tragt die Tafel ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. Bei beschranktem Raum kann es vor der Tafel stehen.

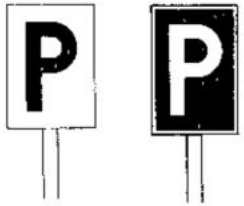


Signal Bü 3 – Merktafel –

Kennzeichnung des Einschaltpunktes von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung

Eine schwarz-weiß waagerecht gestreifte Tafel.

233. Das Signal steht nur vor Bahnubergangen, die durch Blinklichter oder Lichtzeichen mit Fernuberwachung gesichert sind.



Signal Bü 4 – Pfeiftafel –

Etwa 3 Sekunden lang pfeifen

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem P
oder
eine rechteckige schwarze Tafel mit weißem Rand und weißem P.

234. Das Signal steht in der Regel rechts neben dem Gleis. Bei eingleisigem Betrieb, fur Fahrten auf falschem Gleis und bei Gleiswechselbetrieb kann es auch links neben dem Gleis aufgestellt sein.

235. Vor Bahnubergängen stehen in der Regel zwei Signale, vor Bahnubergangen von Fußwegen und von Privatwegen ohne offentlichen Verkehr steht nur ein Signal.

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



236. Wo Züge zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang planmaßig halten, ist die Pfeiftafel hinter dem Halteplatz des Zuges wiederholt. Über der v o r dem Halteplatz stehenden Pfeiftafel ist dann eine rechteckige weiße Tafel mit zwei senkrechten schwarzen Streifen angebracht; die Pfeiftafel gilt nur für Zuge, die vor dem Bahnubergang n i c h t halten.

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



Signal Bü 5 – Läutetafel –

Es ist zu läuten

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem L.

238. Das Signal kann vor Bahnubergängen ohne allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr stehen. Von dem Signal ab ist zu lauten, bis die Spitze des Zuges den Bahnubergang überquert hat. Das Signal steht in der Regel rechts neben dem Gleis.

239. Wo Zuge zwischen Lautetafel und Bahnubergang planmaßig halten, ist die Lautetafel hinter dem Halteplatz des Zuges wiederholt. Über der v o r dem Halteplatz des Zuges stehenden Lautetafel ist dann eine rechteckige weiße Tafel mit zwei senkrechten schwarzen Streifen (AB 236) angebracht; diese Lautetafel gilt nur fur Zuge, die vor dem Bahnubergang n i c h t halten.

Abschnitt C: Künftig wegfallende Signale

1. Allgemeine Bestimmungen

(47) Der Abschnitt C enthält die von den Bestimmungen in Abschnitt B in Form oder Bedeutung abweichenden oder dort nicht enthaltenen Signale, die mit Genehmigung des BMV während einer Übergangszeit verwendet werden dürfen.

240. Die vom Abschnitt B abweichenden Signale sind im Unterabschnitt 2., die in ihm nicht enthaltenen Signale im Unterabschnitt 3. angegeben.

Die Signale des Unterabschnittes 2. tragen die Bezeichnung des entsprechenden Signals des Abschnittes B und seine Nummer zuzüglich 100.

(48) Der Geltungsbereich der Signale des Abschnittes C ist besonders angegeben.

2. Von den Bestimmungen in Abschnitt B abweichende Signale

I. Vorsignale (Vr)

Signal Vr 101/102

Fahrt oder Langsamfahrt erwarten

a) **Alle BD'en und NE**

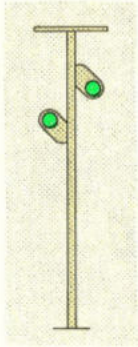
Tageszeichen

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



Nachtzeichen

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend.



b) **BD'en in Bayern und NE**

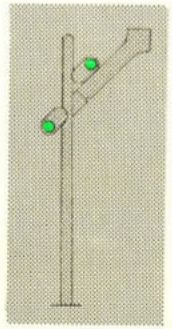
Tageszeichen

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



Nachtzeichen

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend.



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

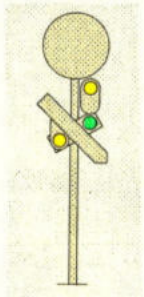
Alle BD'en

Signal Vr 102

Langsamfahrt erwarten

Nachtzeichen

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



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

(bleibt frei)

(bleibt frei)

(bleibt frei)

3. Im Abschnitt B nicht enthaltene Signale

BD'en in Bayern und NE

Signal Hp Ru – Ruhesignal –

Auf dem Gleis ruht der Zugverkehr

Tageszeichen
Der Signalflügel eines Ausfahrsignals zeigt senkrecht nach unten.



Nachtzeichen
Ein blaues Licht.



243. Das Signal kann nur an bestimmten Ausfahrsignalen gezeigt werden. Sie sind durch eine weiße Tafel mit rotem Ru *kenntlich.*

244. Das Signal zeigt an, daß auf dem Gleis rangiert werden darf. Das Signal gibt jedoch k e i n e n Fahrauftrag.

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