Deutsche Bahn

Gemeines Signalbuch (SB)

301 DS/DV

**Das Urheberrecht an dieser Richtlinie hat nur einer.
Jegliche Formen der Vervielfältigung und der Weitergabe
sind verboten.**

Verteiler:

Die DV/DS 301 ist

- zugänglich zu machen:
    - Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen
    - Lehrkräften im Bahnbetrieb
    - Mitarbeitern mit betrüblichen Planungs-, Leitungs- und Überwachungsaufgaben

- persönlich zuzuteilen:
    - Fahrdienstleitern
    - Triebfahrzeugführern
    - Zugführern (soweit noch vorhanden)

Bekanntgaben zur DV/DS 301				
lfd. Nr.	kurzer Inhalt		gültig ab	eingearbeitet (Namensz./Datum)
1	Anpassung DV/DS 408		26.09.1999	neu gedruckt
2	Druckfehlerberichtigung		01.11.1999	eingearbeitet
3	Druckfehlerberichtigung, Ergänzung der Signalbegriffe We 9, Rk 10, Ko 11, Bd 12		05.06.2000	eingearbeitet
4	Druckfehlerberichtigung, Ergänzung der Signalbegriffe Nf 13, Nw 14, Pw 15, Sk 16		17.06.2000	eingearbeitet
5	Ergänzung der Signalbegriffe Sp 17, Wb 18, Qk 19, Gs 20		26.07.2000	eingearbeitet
6	Ergänzung der Signalbegriffe Ma 21, Ha 22, Mu 23, Fp 24		01.10.2000	eingearbeitet
7	Ergänzung der Signalbegriffe Kf 25, Fa 26, Fe 27, Sg 28		01.05.2001	eingearbeitet
8	Druckfehlerberichtigung Fe 27 Ergänzung der Signalbegriffe Ka 29, Kv 30		15.09.2001	eingearbeitet
9	Ergänzung der Signalbegriffe Bp 31, Bü 32, Hi 33, Gp 34		15.10.2001	eingearbeitet
10	Ergänzung der Signalbegriffe Pz 35, Mb 36		31.11.2001	eingearbeitet

Inhaltsverzeichnis

Signal	Bedeutung	Seite
Rs 1	Ratesignal	1
Ua 2	Unterhaltungssignal	2
Ue 3	Ende der Unterhaltungsstrecke	3
Hp 4	Höchste Panik	4
Üv 5	Übersicht verloren	5
Fs 6	Fröhlichkeitssignal	6
Nt 7	Neigezug – Warnsignal	7
Üs 8	Überraschungssignal	8
We 9	Weißwurst – Warnsignal	9
Rk 10	Rette – sich – wer – kann – Signal	10
Ko 11	Kontrolleur – Ankündigungssignal	11
Bd 12	Bierdosenhalter – Prüfsignal	12
Nf 13	NeiTech – Flaute	13
Nw 14	NeiTech – Wind	14
Pw 15	Private erwarten	15
Sk 16	Schienenkreuzungssignal	16
Sp 17	Speiseplan – Merkzeichen	17
Wb 18	Waldbahnsignal	18
Qk 19	Quadratur des Kreises	19
Gs 20	Geburtstagssignal	20
Ma 21	Maut – Abzocksignal	21
Ha 22	Hochstart – Aufforderungssignal	22
Mu 23	Monduntergangs – Hinweisschild	23
Fp 24	Fahrspannungs – Prüfsignal	24
Kf 25	Kaffeetasse festhalten	25
Fa 26	Funkloch Anfang	26
Fe 27	Funkloch Ende	27
Sg 28	Staugefahr – Warnzeichen	28
Ka 29	Kaffeefertiganzeiger	29
Kv 30	Kaffeefertigvoranzeiger	30
Bp 31	Achtungstafel ICE	31
Bü 32	Überwachungssignal BÜ	32
Hi 33	Haltetafel „Imbiß“	33
Gp 34	Rechtsfahrersatzsignal	34
Pz 35	Pausenzusatzsignal	35
Mb 36	Milzbrandwarnsignal	36

Signal Rs 1

Ratesignal

Tageszeichen

Die weißen Felder am Weichensignal werden wechselweise verdeckt oder freigegeben.

Nachtzeichen

Die weißen Felder am Weichensignal sind beleuchtet und werden wechselweise verdeckt oder freigegeben.



Das Signal erscheint, wenn das Stellwerkspersonal nicht mit der Bahnhofsfahrordnung vertraut ist. Es bietet dem Triebfahrzeugführer die Möglichkeit, sich wahlweise einen freien oder den kürzesten Fahrweg über die Betriebsstelle auszuwählen. Das Begleitpersonal von Reisezügen ist bei der Auswahl des Fahrweges zu beteiligen.

Signal Ua 2

Unterhaltungssignal

Eine auf der Spitze stehende, quadratische blaue Tafel mit einem weißen, geschlossenen U

Das Nachtzeichen ist beleuchtet.



Dieses Signal wurde in erster Linie für vereinsamte Cargo-Triebfahrzeugführer eingeführt. Es weist den Triebfahrzeugführer darauf hin, daß vom Standort des Signals ab über Zugfunk ein Unterhaltungsprogramm gesendet wird. Die jeweils geltenden Kanäle sind über EBuLa abzurufen; im Störungsfall kann die Information mittels Befehl A erfolgen.

Signal Ue 3

Ende der Unterhaltungsstrecke

Eine auf der Spitze stehende, quadratische blaue Tafel mit einem weißen, zerlegten U

Das Nachtzeichen ist beleuchtet.



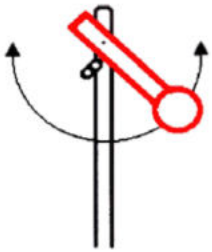
Das Signal zeigt dem Triebfahrzeugführer an, daß er sich dem Ende der Unterhaltungsstrecke nähert. Die Gründe können vielfältig sein. Bei abzweigenden Gleisen oder Strecken wird auf den Zuordnungspfeil verwiesen.

Signal Hp 4

Höchste Panik

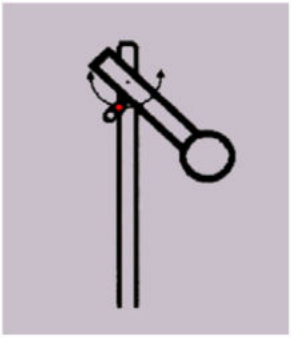
Tageszeichen

Ein Signalflügel –bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel- pendelt gleichmäßig von links nach rechts und zurück



Nachtzeichen

Ein rotes, sich nach links und rechts bewegendes Licht.

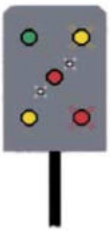


Das Signal erscheint, wenn der Fahrdienstleiter die Kontrolle über die Sicherungstechnik verloren hat. Triebfahrzeugführer, die unverhofft auf dieses Signalbild stoßen, haben das Achtungssignal Zp 1 zu geben und, soweit noch irgend möglich ihr Fahrzeug mit der zu Gebote stehenden Raschheit, jedoch ohne Überstürzung zu verlassen.

Signal Üv 5

Übersicht verloren

Tageszeichen	Nachtzeichen
Alle Lampen leuchten und blinken in ungleichmäßigen Abständen	Es ist stockfinstere Nacht.





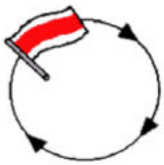
Dieses Signal erscheint meist, wenn Wartungsarbeiten in Relaisräumen der Stellwerke stattfinden. Es weist den Triebfahrzeugführer auf eventuell mögliche Rauchentwicklung in Schaltkästen hin. Beim Erkennen dieses Signals hat der Triebfahrzeugführer in erster Linie Ruhe zu bewahren. Desweiteren sind –falls notwendig- Maßnahmen zur Brandbekämpfung einzuleiten.

Signal Fs 6

Fröhlichkeitssignal

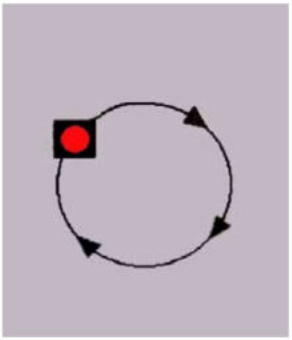
Tageszeichen

Eine weiß-rot-weiße Flagge, ein Arm oder ein Gegenstand wird im Kreis geschwungen.



Nachtzeichen

Eine Handleuchte, möglichst rot abgeblendet oder ein leuchtender Gegenstand wird im Kreis geschungen.



Das Signal gilt als Begrüßung unter guten Kollegen.
Erkennt der Triebfahrzeugführer dieses Signal, hat er bei geöffnetem Führerstandsfenster dem Signalgebenden zurückzuwinken und durch Pfeifsignale –möglichst im Takt eines bekannten Liedes- zu antworten.
Die Fahrt darf hierbei ohne Verringerung der Geschwindigkeit fortgesetzt werden.

Signal Nt 7

Neigezug-Warnsignal

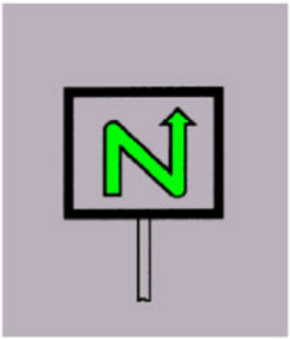
Tageszeichen

Eine rotgeränderte, weiße Tafel mit einem grünen, als Pfeil dargestellten N.



Nachtzeichen

Ein grün leuchtendes, als Pfeil dargestelltes N



Das Signal zeigt dem Triebfahrzeugpersonal den Beginn einer Strecke mit geringen Kurvenradien an, bei dem es durch unkontrolliertes Neigen des Fahrzeuges zu unvorhergesehenen Zwischenfällen kommen kann.
Reisende, Zugbegleitpersonal und Mitropa-Bedienstete sind mit dem Zuruf *„Jetzt geht´s rund!“* auf die bevorstehende Strecke einzustimmen

Signal Üs 8

Überaschungssignal

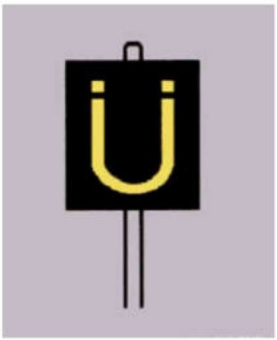
Tageszeichen

Eine rechteckige tiefblaue Tafel mit schwarzem Rand zeigt ein Großes Ü.



Nachtzeichen

Ein gelb leuchtendes großes Ü.



Eine Überraschung ist zu erwarten. Es kann sich um
- entgegenkommende Züge,
- abgebaute Gleise,
- quer zur Gleisachse stehende Schrankenbäume

oder eine andere Überraschung handeln.
Bei Wahrnehmung dieses Signals ist die Aufmerksamkeit maximal zu erhöhen, um auf alle Möglichkeiten der Überraschung vorbereitet zu sein.

Signal We 9
Weißwurst-Warnsignal

Ein schwarzumrandetes gelbes W.

Das Nachtzeichen ist beleuchtet.



Dieses Signal zeigt dem Zugpersonal an, daß erhebliche Gefahr durch Mitarbeiter süddeutscher Organisationseinheiten besteht. Das Signal steht in der Regel an Grenzbahnhöfen, ist aber aufgrund durcheinandergeratener Dienstpläne nicht mehr als ortsfest einzustufen.
Beim Erkennen des Signals hat sich der Mitarbeiter auf unverständliche Laute im Zugbahnfunk einzustellen.
Im Falle akuter Gefahr leuchten die beiden weißen, von links nach rechts steigenden Lichter.

Signal Rk 10

Rette-sich-wer-kann - Signal

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne im Walzertakt.

Das Signal kann mit jedem beliebigen Instrument gegeben werden.



Das Signal wird gegeben, wenn keine Hoffnung auf ein sicheres Beenden der Zug- oder Rangierfahrt mehr besteht.
Es zeigt dem Triebfahrzeugführer an, daß zur Vermeidung von Schäden an Leib und Seele das Triebfahrzeug schnellstens verlassen werden muß.

Signal Ko 11

Kontrolleur - Ankündigungssignal

Eine rotgeränderte dreieckige Scheibe mit einem schwarzen K.

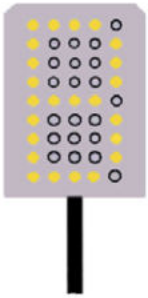


Das Signal warnt alle Mitarbeiter vor sich herumtreibenden Kontrollkräften. Es kann sich hierbei um bahneigene Kontrolleure oder aber auch um Bedienstete der Eisenbahn-Behinderungs-Anstalt (EBA) handeln.
Mit höchster Aufmerksamkeit kann das Freiwerden des eigenen Arbeitsplatzes verhindert werden.

Signal Bd 12

Bierdosenhalter - Prüfsignal

Eine schwarze Tafel mit einem gelbleuchtenden Großbuchstaben „B“.

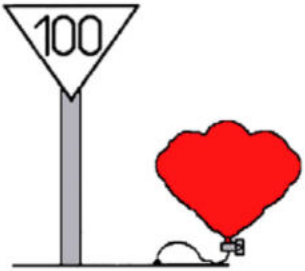


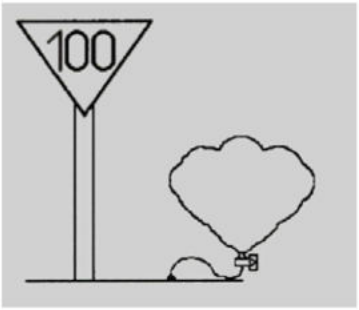
Das Signal ist am Beginn bogenreicher Strecken aufgestellt und ist ortsfest. Bei der Annäherung eines Zuges leuchtet der Buchstabe auf.
Der Triebfahrzeugführer hat sofort beim Erkennen des Signals die ordnungsgemäße Befestigung des Bierdosenhalters und den sicheren Sitz der eingelagerten Dose zu prüfen.
Ggf. ist die entsprechende Korrektur durchzuführen.

Signal Nf 13

NeiTech - Flaute

Tageszeichen	Nachtzeichen
Geschwindigkeitstafel Lf 4 in Verbindung mit einem abgesenktem roten Ballonsignal.	Ein unbeleuchtetes Tageszeichen.



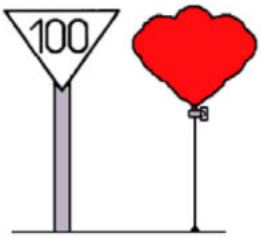


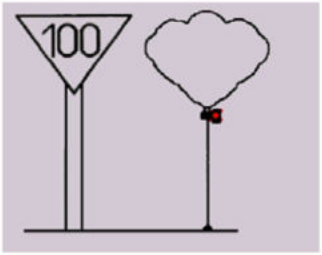
Das Signal gilt nur für Züge mit wirksamer Neigetechnik. Triebfahrzeugführer betroffener Züge haben die Aufnahme des Signals mit dem Achtungssignal -Zp 1- zu bestätigen und die Fingerluftprobe durch Aus-dem-Fenster-Halten des angefeuchteten rechten Zeigefingers auszuführen. Wird dabei eine Windkraft von mehr als 150 Md/h (Mehdorn pro Stunde) festgestellt, ist die Geschwindigkeit sofort auf den angezeigten Wert zu verringern und die Störung der Überwachungsanlage dringlich zu melden.

Signal Nw 14

NeiTech - Wind

Tageszeichen	Nachtzeichen
Geschwindigkeitstafel Lf 4 in Verbindung mit einem aufgelassenen roten Ballonsignal.	Ein rotes Blinklicht unterhalb des Ballons.





Das Signal ist für Züge mit wirksamer Neigetechnik gültig.
Triebfahrzeugführer betroffener Züge haben die Aufnahme des Signals durch Geben des Achtungssignal -Zp 1- zu bestätigen, ohne indes die Bedienung der Wachsamkeitstaste zu verabsäumen.
Die Geschwindigkeit ist sofort auf den angezeigten Wert zu verringern.

Signal Pw 15

Private erwarten

Eine weiße, rechteckige Scheibe mit einem pechrabenschwarzen Großbuchstaben „P“.

Das Signal wird nicht beleuchtet.



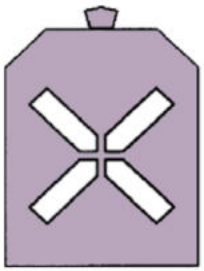
Das Signal warnt das Triebfahrzeugpersonal der Deutschen Bahn vor Fahrten privater Eisenbahnunternehmen. Es ist unmittelbar vor solchen Gefahrenstellen aufgestellt, an denen Betriebsgefährdungen durch Fahrten Dritter
a) – ohne Auftrag,
b) – ohne Grund oder
c) – ohne Sinn
enstehen können.
Im westlichen Teil des Regionalbereiches Sachsen steht das Signal regelmäßig in Abständen von 2000 Metern.

Signal Sk 16

Schienenkreuzungssignal

Fahrt im Bogen von links nach links und von rechts nach rechts

Alle weißen Pfeile des Signals Rs 1 sind sichtbar.

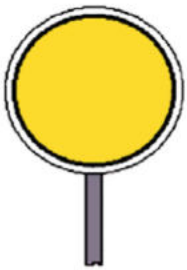


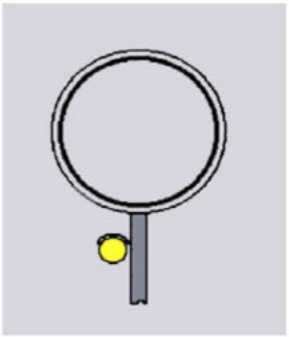
Das Signal steht an Kreuzungen der linken mit der rechten Schiene eines Gleises, wenn diese aus Gründen der gleichmäßigen Abnutzung getauscht werden.
Ein vollständiger Abschluß der Arbeiten muß hierbei nicht immer eingetreten sein.
Zur Ankündigung des Signals wird im Bremswegabstand vor dem Signal Sk 16 das Überraschungssignal Üs 8 aufgestellt.

Signal Sp 17

Speiseplan - Merkzeichen

Tageszeichen	Nachtzeichen
Eine runde gelbe Scheibe mit weißem und schwarzen Rand.	Ein gelbes Licht.





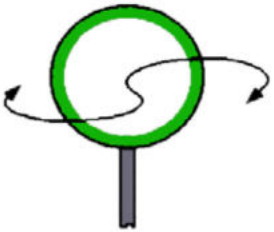
Das Signal zeigt an, daß sich am Ende des nächsten Blockabschnittes eine von DB Gastritis bewirtschaftete Versorgungseinrichtung befindet. Vorrangig werden hier Spiegeleier gereicht. Der weiße Rand entfällt zugunsten eines breiteren schwarzen Randes, wenn die Küchenpersonale in der Zubereitung von Gerichten nicht vollständig unterwiesen sind. Die Geschwindigkeit ist so zu wählen, daß die Versorgungseinrichtung erreicht wird, bevor sich Beschwerden einstellen, die das Wohlbefinden des Triebfahrzeugführers beeinträchtigen.

Signal Wb 18

Waldbahnsignal

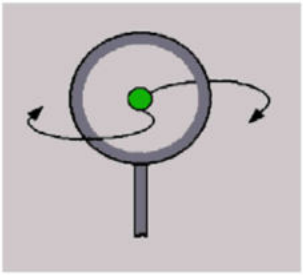
Tageszeichen

Eine grüngeränderte runde weiße Scheibe wird wild über dem Kopf geschwungen.



Nachtzeichen

Ein grünes Licht bewegt sich hastig hin und her.



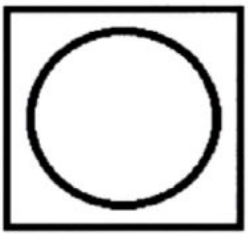
Das Signal zeigt dem Triebfahrzeugführer an, daß er sich in einer wald- und wasserreichen Gegend –zumeist auf Nebenbahnen- befindet. Das Signal ist nicht ortsfest. Über die Anwendung entscheidet –wo vorhanden- die örtliche Aufsicht, ansonsten das Zugbegleitpersonal.
Beim Erkennen des Signals sind die Fenster des Führerstandes umgehend zu schließen, da mit dem Eindringen von Stechinsekten zu rechnen ist.

Signal Qk 19

Quadratur des Kreises möglich

Eine quadratische weiße Scheibe mit schwarzem Rand, darin genau zentriert ein kreisförmiger schwarzer Ring.

Das Nachtzeichen ist unbeleuchtet.



Durch dieses Signal wird dem Triebfahrzeugführer angezeigt, daß im nachfolgenden Streckenabschnitt das Unmögliche möglich gemacht wurde. Beim Erkennen des Signals ist der Zug mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln anzuhalten. Daraufhin sind umgehend die Einträge des Geschwindigkeitsheftes, des Fahrzeitenheftes und der geltenden La mit den örtlichen Gegebenheiten und der Signalisierung vor Ort zu vergleichen.
Nach Ende des Lachanfalls darf die Fahrt mit der notwendigen Aufmerksamkeit und auf Sicht fortgesetzt werden.

Signal Gs 20

Geburtstagssignal

Ein Bezirksleiter hat einen runden Geburtstag

Eine quadratische weiße Tafel mit dem schwarzen Anfangsbuchstaben des Zunamens des Bezirksleiters, darunter eine auf der Spitze stehende, schwarzgeränderte weiße Tafel und der Geburtstags-Jahreszahl.



Das Signal weist das Zugpersonal darauf hin, daß im Moment des Erkennens im Unternehmensbereich Netz Geburtstag gefeiert wird. Beim Erkennen ist mehrmals das Fröhlichkeitssignal –Fs 6- zu geben.
Jegliche Anfragen netzfremder Personen sind zwecks Vermeidung von Störungen der Festlichkeiten tunlichst zu vermeiden.
Notfallmanagment findet bis auf weiteres nicht statt.

Signal Ma 21

Maut-Abzocksignal

Ein rechteckiges weißes Mastschild mit rotem Rand und einem Großbuchstaben „M“ in Schreibschrift
Das Signal wird beleuchtet.

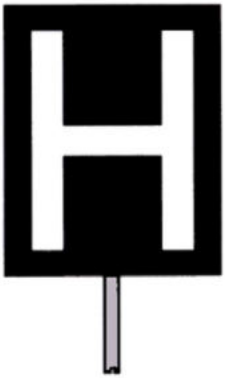


Das Signal steht an wichtigen Zufahrtsgleisen zu Bahnhöfen oder anderen Anlagen. Der Triebfahrzeugführer hat die Fahrt am Signalstandort anzuhalten und mittels der von seinem Unternehmensbereich zur Verfügung gestellten Geldkarte im auf der Rückseite des Signalmastes angebrachten Lesegerät die Freigabe der Weiterfahrt zu erwirken. In zwingenden Ausnahmefällen darf dazu auch die private Geldkarte des Triebfahrzeugführers benutzt werden; die PIN ist dabei mit Kreideanschrift auf der Rückseite des Signals anzubringen.

Signal Ha 22

Hochstart-Aufforderungssignal

Eine rechteckige schwarze Tafel mit einem weißen Großbuchstaben „H“

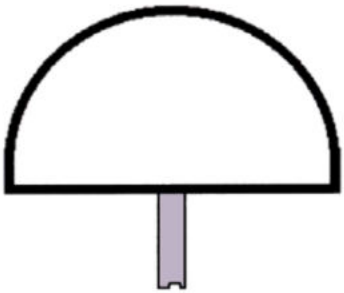


Das Signal steht in der Regel dort, wo die zügige Durchführung der Zugfahrt durch aus- oder einsteigende Reisende behindert wird.
Um die hierdurch entstehenden Fahrzeitverluste auszugleichen, sind vor dem Ingangsetzen des Zuges ungesicherte Gegenstände im Führerstand gegen Herabfallen zu sichern. Nach Geben des Achtungssignals ist die höchstmögliche Fahrstufe zu wählen.

Signal Mu 23

Monduntergangs-Hinweisschild

Eine halbrunde, auf der geraden Seite stehende weiße Scheibe mit schwarzem Rand.



Das Signal steht in der Regel rechts vom Gleis und ist ortsfest.
Vom Signalstandort aus bietet sich dem Triebfahrzeugführer die Möglichkeit zur Beobachtung des Mondes, falls er nicht bereits durch andere Maßnahmen des Unternehmens ganztägig in den Mond blicken kann.
Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter hingegen ist höchste Aufmerksamkeit darauf zu richten, Licht am Ende des Tunnels zu erkennen.

Signal Fp 24

Fahrspannungs-Prüfsignal

Die Fahrspannung ist von Hand zu prüfen

Ein auf der Spitze stehendes, weißgerändertes blaues Quadrat mit dem Abdruck einer rechten Hand.
Das Signal wird beleuchtet.

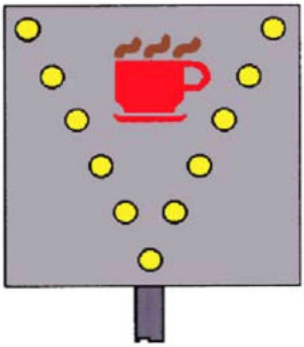


Das Signal spricht Triebfahrzeugführer an, deren Unternehmensbereich dringlich Personale abbauen muß. Betroffene Personale werden über die eventuelle Gültigkeit des Zeichens durch Bekanntgaben in den „Informationen für Mitarbeiter“, der „BahnZeit“ oder mittels eines Mitarbeiterbriefes in Kenntnis gesetzt.
Bei Beachtung des Signals ist der Standort der Prüfhandlung so zu wählen, daß eine Behinderung des pünktlichen Betriebsablaufes bzw. die Entstehung von Verspätungminuten unbedingt vermieden wird.

Signal Kf 25

Kaffeetasse festhalten

Ein gelb leuchtender Großbuchstabe „V“ umrahmt eine rote Kaffeetasse.



Das Signal steht in der Regel rechts vom Gleis, ist aber nicht unbedingt ortsfest. Die Tasse ist rückstrahlend.
Es wird angewandt

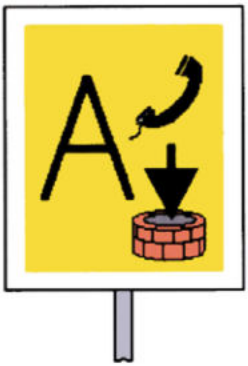
a) nach kurzfristigen Stopf- oder Richtarbeiten durch kostengünstige Drittfirmen im Auftrag der DB Netz AG
b) nach Ausfall solcher Arbeiten

Das Triebfahrzeugpersonal hat Getränke, die aufgrund ihrer Temperatur ein hohes Gefährungspotential bergen, sofort festzuhalten und die Gefahrenstelle zügig zu befahren.

Signal Fa 26

Fukloch Anfang

Eine rechteckige gelbe Scheibe mit weißem Rand, schwarzem Großbuchstaben „A“ sowie einer Zugfunk-Hör/Sprechgarnitur, welche durch einen schwarzen Pfeil in Ein Loch gewiesen wird.

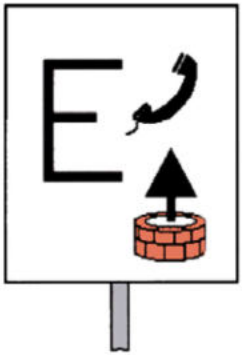


Das Signal steht am Beginn eines Streckenabschnittes, welcher durch Zugbahnfunk nicht oder nicht regelmäßig versorgt wird. Das Signal kann rückstrahlend sein, ansonsten ist es bei Dunkelheit zu beleuchten. Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer kann in zwingenden Fällen zulassen, daß am Standort des Signals Fa 26 eine ortsfeste Steckverbindung zum Anschluß einer Direktverbindung zum nächstgelegenen Fahrdienstleiter angebracht ist. In diesem Falle hat sich das Triebfahrzeugpersonal vor Befahren des folgenden Abschnittes entsprechend abzumelden. Auf diese Vorrichtung ist im Fahrplan gesondert hinzuweisen.

Signal Fe 27

Funkloch Ende

Eine rechteckige weiße Scheibe mit schwarzem Großbuchstaben „E“ sowie einer Zugfunk-Hör- und Sprechgarnitur, deren Auftauchen aus einem Loch durch einen schwarzen Pfeil angezeigt wird.



Das Signal steht am Ende eines Streckenabschnittes, welcher nicht oder nicht regelmäßig durch Zugbahnfunk versorgt wird. Das Signal kann rückstrahlend sein; eine Beleuchtung des Signals ist nicht erforderlich. Sind ortsfeste Steckverbindungen mit Direktleitung zum nächstgelegenen Fahrdienstleiter vorhanden und erfolgte am Standort des Signals Fa 26 eine Abmeldung, so hat der Triebfahrzeugführer seinen Wiedereintritt in den Funkbereich entsprechend zu melden.

Signal Sg 28

Staugefahr !

Eine quadratische, rotgeränderte weiße Tafel mit einem Nach oben zeigenden Pfeil und den darunterstehenden Buchstaben „ST“.



Das Signal ist ortsfest. Es steht rechts vom Gleis vor solchen Betriebsstellen, in denen aufgrund von rationalisierten Gleisplänen oder aber durch Anschluß an ein ESTW mit Steuerung aus einer Betriebszentrale ständig Kapazitätsprobleme entstanden sind.
Beim Erkennen des Signals ist mit erhöhter Aufmerksamkeit an das Stauende heranzufahren. Nach Berührung des vorausfahrenden Fahrzeuges ist mit aller zur Verfügung stehender Kraft zu schieben, ggf. ist die Sandstreueinrichtung in regelmäßigen Abständen zu betätigen.

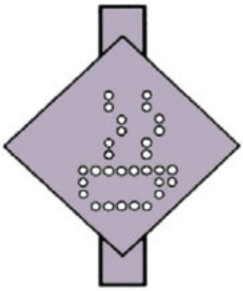
Signal Ka 29

Kaffeefertiganzeiger

Kaffee ist fertig

Formsignal	Lichtsignal
Eine weiße, rotgeränderte dreieckige Scheibe mit schwarzem Kaffeetassensymbol.	Ein weißleuchtendes Kaffeetassensymbol.





Das Signal wird vom Fahrdienstleiter gegeben. Das Formsignal wird dem Zuge so lange entgegengehalten, bis die Aufnahme durch Signal Fs 6 bestätigt wird. In Ausnahmefällen darf das Signal im Auftrag des Fahrdienstleiters durch einen Weichenwärter gegeben werden.
Beim Begegnen zweier Züge darf das Signal nur gegeben werden, wenn ein Irrtum ausgeschlossen ist. Zur zweifelsfreien Übermittlung ist die Information über Zugfunk zulässig.
Das Signal gilt nicht für Triebfahrzeuge, die von einem Lokrangierführer bedient werden.
Nach Erkennen des Signals ist der Zug am gewöhnlichen Haltplatz anzuhalten; der Triebfahrzeugführer hat unverzüglich den Dienstraum des Fahrdienstleiters aufzusuchen.

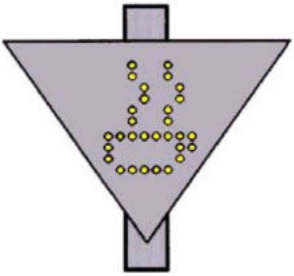
Signal Kv 30

Kaffeefertigvoranzeiger

Kaffee ist fast fertig

Lichtsignal

Ein gelbleuchtendes Kaffeetassensymbol.



Der Signalschirm des Signals befindet sich am Mast des letzten Hauptsignals vor dem gewöhnlichen Halteplatz des Zuges.
Erkennt der Triebfahrzeugführer das Signal, hat er sich auf die Wahrnehmung des Signals Ka 29 einzustellen, d.h. den entsprechenden Kaffeepreis passend bereitzuhalten, da
- insbesondere bei Eisenbahnen des Bundes – die Wahrnehmung der Signale Ka 29 / Kv 30 nicht von der Bezahlung entbindet.
Kaffeepreise für die jeweilige Betriebsstelle sind im Verzeichnis „K“ festgelegt, welches auf jeder Lokleitung ausliegt. Bei Dienstantritt hat das Zugpersonal die sichere Information hierüber nicht zu versäumen, wobei die Verantwortung für die vollständige Information des Personals beim Triebfahrzeugführer liegt.

Signal Bp 31

Achtungstafel ICE

Hinweise auf Zusatzschild beachten!

Ein auf der Spitze stehendes, schwarzgerändertes weißes Quadrat mit dem Hinweis „ICE“ und sowie ein darunter befindliches rechteckiges weißes Zusatzschild.



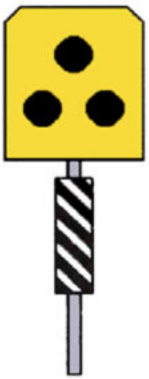
Das Signal ist rückstrahlend und wird an besonderen Unfallschwerpunkten aufgestellt.
Mit speziellen Hinweisen soll das Triebfahrzeugpersonal auf eventuelle Gefahrensituationen aufmerksam gemacht werden.
Positive Erfahrungen auf brandenburgischen Bundesstraßen („Bitte nicht gegen die Bäume Fahren!“) bewogen DB Netz zu einem Feldversuch auf dem Streckenabschnitt Celle – Uelzen (seit Juli 1998), der bisher außerordenlich positiv verläuft.
Nach Abschluß des Versuchs soll das Signal netzweit angewendet werden.

Signal Bü 32

Überwachungssignal für technisch nicht gesicherte Bahnübergänge

Halt vor dem Bahnübergang!
Weiterfahrt erst nach Sicherung!

Ein gelber Signalschirm mit drei schwarzen Punkten in Form eines A. Der Signalmast trägt ein schwarz-weiß von Links oben nach rechts unten schraffiertes Mastschild.



Das Signal ist rückstrahlend. Es steht grundsätzlich rechts vom Gleis im für die Strecke festgelegten Bremswegabstand vor dem betreffenden Bahnübergang. Der Triebfahrzeugführer hat vor dem Bahnübergang anzuhalten und den Straßenverkehr mit geeigneten Mitteln zum Halten zu bringen.
Reagiert kein Straßenverkehrsteilnehmer in der beabsichtigten Art und Weise auf die Maßnahmen des Triebfahrzeugführers, hat dieser mit in der Nähe auffindbaren Materialien eine Barriere auf der Straße zu errichten. Diese ist nach vorsichtigem Passieren des BÜ wieder zu entfernen.

Signal Hi 33

Haltetafel „Imbiß“
Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugspitze bei Haltenden Zügen zur Einnahme eines Imbiß durch den Triebfahrzeugführer

Eine rechteckige schwarze Tafel mit einem weißen Großbuchstaben „H“, darunter ein rechteckiges schwarz Umrandetes weißes Schild mit gekreuztem Besteck.



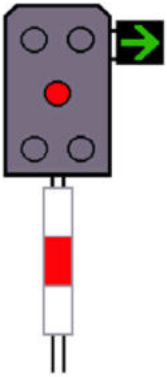
Das Signal wird in Höhe der Stelle aufgestellt, an der es dem Triebfahrzeugführer ohne größere Aufwendigkeit möglich ist, den nächstgelegenen Imbiß zu erreichen.
An der Haltetafel das Zusatzschild „Besteck“ angebracht.

Signal Gp 34

Rechtsfahrersatzsignal

Am Halt zeigenden oder gestörten Lichthauptsignal Vorbeifahren, an der nächsten Weiche in das rechts Abzweigende Gleis einfahren!

Tageszeichen	Nachtzeichen
Ein grüner, nach rechts weisender Pfeil am oberen rechten Rand des Signalschirms.	Als Nachtzeichen gilt das Tageszeichen. Der grüne Pfeil ist rückstrahlend.



Das Signal wird an bestimmten Einfahr- oder Zwischensignalen sowie an Blocksignalen von Abzweigstellen angebracht. Der Triebfahrzeugführer hat vor dem haltzeigenden Signal kurz anzuhalten und darf nach Festlegung der Weichenlage unter Beachtung der übrigen schienengebundenen Fahrzeuge in das rechts abzweigende Gleis vorsichtig einzufahren. Ortsbediente Weichen sind vom Triebfahrzeugführer selbst umzustellen. Sind diese verschlossen, ist umgehend mittels Handy der nächstgelegene Schlüsseldienst anzufordern (veröffentlicht in Buchfpl oder La); der zuständige Fahrdienstleiter ist nach dem Passieren der Weiche zu unterrichten.

Signal Pz 35

Pausenzusatzsignal

Am Halt zeigenden Hauptsignal stillschweigend auf Fahrtbegriff warten!

Eine rechteckige schwarze Tafel mit der weiß leuchtenden Mitteilung „Signal kommt“



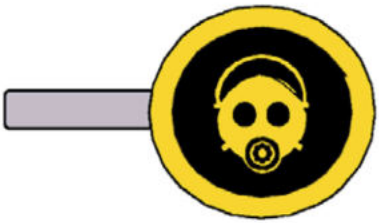
Das Pausenzusatzsignal ist auf Strecken mit Arbeitsschutzpausen am Hauptsignal angebracht oder unmittelbar davor aufgestellt.
Das Pausenzusatzsignal gilt für Züge und Rangierfahrten.
Es erlischt mit dem Ers.

Signal Mb 36

Milzbrandwarnsignal

Sofort halten! Mitgeführte Schutzausrüstung anlegen!
Alle Fenster und Türen schließen!

Tageszeichen	Nachtzeichen
Eine schwarze Scheibe mit gelben Rand und gelber Schutzmaske	Als Nachtzeichen gilt das Tageszeichen. Der gelbe Rand und die Schutzmaske sind rückstrahlend.



Das Signal ist nicht ortsfest. Es wird vom Fahrdienstleiter gegeben, der einen Zug in einer mit Milzbranderregern oder mit ähnlichen Kampfmitteln verseuchten Streckenabschnitt einläßt.