

Österreichische Bundesbahnen



V2

Signalvorschrift

(Ausgabe 1996)

Genehmigt vom Bundesministerium für
Wissenschaft, Verkehr und Kunst,
Verwaltungsbereich Verkehr
mit Z.: 221.009/3-II/21/96 vom 06. August 1996

Genehmigte Änderungen:

Änderung	genehmigt mit GZ	vom
1. Änderung	221.009/3-II/C/121/98	11.08.1998
2. Änderung	221.009/2-II/C/121/01	06.09.2001
3. Änderung	221.009/1-II/C/121/02	24.01.2002
	221.009/2-II/C/121/02	18.06.2002
	221.009/4-II/Sch2/02	02.10.2002
	221.009/6-II/Sch2/02	09.10.2002
4. Änderung	221.009/3-II/C/121/02	18.06.2002
	221.009/7-II/Sch2/02	17.12.2002
	221.009/8-II/Sch2/02	17.12.2002
	221.009/1-II/Sch2/03	11.02.2003
	221.009/3-II/Sch2/03	15.04.2003
	221.009/4-II/Sch2/03	25.04.2003
5. Änderung	221.009/19-II/Sch2/03	15.10.2003
	221.009/20-II/Sch2/03	16.10.2003
6. Änderung	221.006/9-II/Sch2/03	19.09.2003
7. Änderung	221.009/3-II/Sch2/04	29.04.2004
8. Änderung	221.009/4-II/Sch2/04	07.06.2004

Abkürzungen

	BT / N	=	Geschäftsbereich Netz
	Betra	=	Betriebs- und Bauanweisung
	Bf-Do / Bsb	=	Betriebsstellenbeschreibung
	DB	=	Dienstbeihilfe
	DV	=	Dienstvorschrift
	EK	=	Eisenbahnkreuzung (auch nichtöffentlicher Eisenbahnübergang)
	EKSA	=	EK-Sicherungsanlage
	EKÜS	=	EK-Überwachungssignal
	Fdl	=	Fahrdienstleiter
	Indusi	=	Induktive Zugbeeinflussung
	KI	=	Kleinwagen
	La	=	Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten
	LZB	=	Linienzugbeeinflussung
	mdl/fmdl	=	mündlich/fernmündlich
	NBÜ	=	Notbremsüberbrückung
	RIC	=	Übereinkommen über die gegenseitige Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr
	RID	=	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
	RIV	=	Übereinkommen über die gegenseitige Benützung der Güterwagen im internationalen Verkehr
	Sifa	=	Sicherheitsfahrerschaltung
	SKI	=	Schwerkleinwagen
	StL	=	Streckenliste
	Tfz	=	Triebfahrzeug
	Tfzf	=	Tfz-Führer
	UIC	=	Internationaler Eisenbahnverband
	Vmax	=	Höchstgeschwindigkeit
	VzG	=	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
	Zgf	=	Zugführer
	ZSB	=	Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift
	Zub	=	Zugbegleiter, Zugbegleitmannschaft
	zvÜ / ZBL	=	Zentrale Betriebslenkung

Inhaltsverzeichnis

VERZEICHNIS DER ÄNDERUNGEN	3
ABKÜRZUNGEN	5
INHALTSVERZEICHNIS	7
I. ALLGEMEINES	11
§ 1 Inhalt, Zweck und Geltungsbereich	11
§ 2 Allgemeine Bestimmungen	11
II. HAUPTSIGNALE	13
§ 3 Allgemeine Bestimmungen	13
§ 4 Beschreibung und Bedeutung	14
Signal - HALT -	14
Signal - FREI -	15
Signal - FREI MIT 60 km/h -	16
Signal - FREI MIT 40 km/h -	17
III. VORSIGNALE	18
§ 5 Allgemeine Bestimmungen	18
§ 6 Beschreibung und Bedeutung	19
Signal - VORSICHT -	19
Signal - HAUPTSIGNALE FREI -	20
Signal - HAUPTSIGNALE FREI MIT 60 km/h -	21
Signal - HAUPTSIGNALE FREI MIT 40 km/h -	21
Abschnitt IV bleibt frei	21
V. SCHUTZSIGNALE	22
§ 10 Allgemeine Bestimmungen	22
§ 11 Beschreibung und Bedeutung	23
Signal - FAHRVERBOT -	23
Signal - FAHRVERBOT AUFGEHOBEN -	24
VI. ZUSATZSIGNALE FÜR HAUPT-, VOR- UND SCHUTZSIGNALE	25
§ 12 Allgemeine Bestimmungen	25
§ 13 Beschreibung und Bedeutung	25
Signal - GESCHWINDIGKEITSANZEIGER -	25
Signal - GESCHWINDIGKEITSVORANZEIGER -	26
Signalnachahmer	27
Signal - HAUPTSIGNALE ZEIGT HALT -	27
Signal - HAUPTSIGNALE ZEIGT FREI -	27
Signal - HAUPTSIGNALE ZEIGT FREI MIT GESCHWINDIGKEITS-	
BESCHRÄNKUNG -	28
Signal - ABSTANDSTAFEL -	29
Signal - SIGNAL AUSSER BETRIEB	30
Signal - ERSATZSIGNALE -	31
Signal - VORBEIFAHRT ERLAUBT -	32
Signal - VORSICHTSSIGNALE -	33
Signal - KENNZEICHNUNG-	34
VII. SPERRSIGNALE	34a
§ 14 Allgemeine Bestimmungen	34a
§ 15 Beschreibung und Bedeutung	34a
Signal - WEITERFAHRT VERBOTEN -	34a
Signal - WEITERFAHRT ERLAUBT -	34a

VIII. LANGSAMFAHRSSIGNALE	35
§ 16 Allgemeine Bestimmungen	35
§ 17 Beschreibung und Bedeutung	36
Signal - ANKÜNDIGUNGSSIGNAL -	36
Signal - ANFANGSSIGNAL -	36
Signal - ENDSIGNAL -	37
IX. FAHRLEITUNGSSIGNALE	38
§ 19 Beschreibung und Bedeutung	38
Schaltsignale	38
Signal - ANKÜNDIGUNG HAUPTSCHALTER AUS -	38
Signal - HAUPTSCHALTER AUS -	39
Signal - HAUPTSCHALTER EIN -	39
Stromabnehmersignale	40
Signal - ANKÜNDIGUNG STROMABNEHMER TIEF -	40
Signal - STROMABNEHMER TIEF -	40
Signal - STROMABNEHMER HOCH -	41
Signal - HALT FÜR FAHRZEUGE MIT ANGEHOBENEM STROM- ABNEHMER -	41
Signal - ZUSATZPFEIL -	42
X. WEICHENSIGNALE	43
§ 20 Allgemeine Bestimmungen	43
§ 21 Beschreibung und Bedeutung	43
Signal - GERADE -	43
Signal - IN DIE ABLENKUNG -	44
Signal - AUS DER ABLENKUNG -	44
Signal - AUS DEM LINKEN (RECHTEN) ZWEIG -	45
Signal - GERADE VON LINKS NACH RECHTS -	46
Signal - GERADE VON RECHTS NACH LINKS -	46
Signal - ABLENKUNG VON LINKS NACH LINKS -	47
Signal - ABLENKUNG VON RECHTS NACH RECHTS -	47
Signal - WEICHENÜBERWACHUNGSSIGNAL	48a
Signal - WEICHENBLOCKADE	48a
Signal - WEICHE GESICHERT	48b
XI. SIGNALE FÜR DEN VERSCHUBDIENST	49
§ 22 Allgemeine Bestimmungen	49
§ 23 Ortsfeste Signale für den Vershubdienst	49
Vershubsignale	49
Signal - VERSCHUBVERBOT -	49
Signal - VERSCHUBVERBOT AUFGEHOBEN -	50
Signal - VERSCHUBSIGNALZUSATZ -	51
Sonstige ortsfeste Signale für den Vershubdienst	52
Signal - WARTESIGNAL -	52
Signal - VERSCHUBHALTTAFEL -	53
§ 24 Hand-Vershubsignale	54
Signal - WEGFAHREN -	54
Signal - HERKOMMEN -	55
Signal - LANGSAMER -	56
Signal - AUFDRÜCKEN -	57
Signal - ABSTOSSEN -	58
Signal - VERSCHUBHALT -	59

§ 25 Hornsignale	60
Signal - WEICHE DARF UMGESTELLT WERDEN -	60
Signal - WEICHE IST UMGESTELLT -	60
Signal - VERSCHUB EINSTELLEN -	60
XII. SIGNALE FÜR DIE ZUGMANNSCHAFT.....	61
§ 26 Signale des Tzf.....	61
Signal - ACHTUNG -	61
Bremssignale.....	61
Signal - BREMSSEN -	61
Signal - LÖSEN -	61
§ 27 Bremsprobesignale.....	62
Signal - BREMSSEN ANLEGEN -	62
Signal - BREMSSEN LÖSEN -	63
Signal - BREMSPROBE BEENDET -	64
§ 28 Abfertigungssignale	65
Signal - ABFAHRBEREIT -	65
Signal - ABFAHRT -	66
§ 29 Fahrtregelungssignale	67
Signal - SCHNELLER FAHREN -	67
Signal - LANGSAMER FAHREN -	67
XIII. SIGNALE AN ZÜGEN UND FAHRZEUGEN	68
§ 30 Zugsignale	68
Spitzen- und Schlussignal.....	68
Signal - SPITZENSIGNAL -	68
Signal - SCHLUSSIGNAL -	69
§ 31 Signale an Fahrzeugen.....	69
Signal - WAGEN BESETZT -	69
Signal - FAHRZEUG DARF NICHT BEWEGT WERDEN - ..	70
Signal - AN DIE VORHEIZANLAGE ANGESCHLOSSEN - ..	71
XIV. BLEIBT FREI.....	71
§ 32 - §33 bleiben frei.....	71
XV. GEFAHRSSIGNAL	73
§ 34 Allgemeine Bestimmungen	73
§ 35 Beschreibung und Bedeutung.....	73
Signal- GEFAHRSSIGNAL -	73
XVI. SONSTIGE SIGNALE	74
§ 36 Sonstige Signale.....	74
Signal - HALTSCHIEBE -	74
Signal - SIGNALHINWEIS -	75
Signal - RICHTUNGSPFEIL -	75
Signal - TRAPEZTAFEL -	76
Signal - KOMMEN -	76
Signal - KREUZTAFEL -	77
Signal - HALTEPUNKT -	78
Signal - FAHRWEGENDE -	79
Signal - HALTESTELLENTAFEL -	79
Signal - GRENZMARKE -	80

I	Signal - MARKIERTE GRENZMARKE -	80
	Signal - DIENSTRUHE -	81
	Signal - GESCHWINDIGKEITSTAFEL -	82
	Signal - ANKÜNDIGUNGSTAFEL -	83
	Signale für Schneeräumfahrten.....	84
	Signal - RÄUMARBEIT EINSTELLEN -	84
	Signal - MITTELRÄUMER HEBEN -	84
	Signal - RÄUMARBEIT AUFNEHMEN -	85
	Signal - NBÜ-BEREICH -	85
XVII.	SIGNALE FÜR EISENBAHNKREUZUNGEN	86
	§ 39 EK-Überwachungssignal	86
	Signal - EK GESICHERT -	86
	Signal - RAUTENTAFEL -	88
	§ 40 Pfeifpflocke, Schaltstellenpflock	89
	Signal - PFEIFPFLOCK -	89
	Signal - GRUPPENPFEIFPFLOCK -	90
	Signal - ENDPFLOCK -	90
	Signal - SCHALTSTELLENPFLOCK -	91
XVIII.	FAHRERLAUBNISSIGNAL	92
	§ 41 Allgemeine Bestimmungen.....	92
	§ 42 Beschreibung und Bedeutung	92
	Signal - FAHRERLAUBNISSIGNAL -	92
	ANLAGE 1: AUSRÜSTUNG MIT SIGNALMITTELN.....	93
	ANLAGE 2: ÜBERGANGSSIGNALE	95

I. Allgemeines

§ 1 Inhalt, Zweck und Geltungsbereich

- | | |
|---|-------------------------|
| (1) Die Signalvorschrift gilt auf allen von den ÖBB betriebenen Strecken. | Geltungsbereich |
| (2) Für Strecken mit besonderen Betriebsverhältnissen können ergänzende Vorschriften erlassen werden. | Ergänzende Vorschriften |

§ 2 Allgemeine Bestimmungen

- | | |
|---|--------------------------|
| (1) Die Signale werden in Form- und Lichtsignale, in hörbare und sichtbare Signale, sowie in Tag- und Nachtsignale unterschieden. | Unterscheidung |
| (2) Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend. Die Abbildungen dienen zur Erläuterung. Die Bezeichnungen rechts und links sind im Sinn der Fahrtrichtung zu verstehen. Wird von einer grundsätzlichen Aufstellungsseite abgewichen, ist dies durch eine gesonderte Signalstandortbestimmung festzulegen, wobei auch die Notwendigkeit eines Signalhinweises und eines Richtungspfeiles festgelegt wird. | Aussehen und Aufstellung |
| (3) Nachtsignale sind vom Beginn der Abenddämmerung bis zur vollen Tageshelle, in Tunnels und bei unsichtigem Wetter anzuwenden. | Nachtsignale |
| (4) Signale müssen auf wenigstens 100 m sichtbar sein. Für die Sichtbarkeit ortsfester Signale gelten besondere Bestimmungen. | Sichtweite |
| (5) Unsichtiges Wetter liegt vor, wenn Tagsignale nicht auf wenigstens 100 m erkennbar sind. | Unsichtiges Wetter |
| (6) Signale sind so anzuordnen oder zu geben, daß sie rechtzeitig und eindeutig wahrgenommen werden können. | Eindeutigkeit |
| (7) Wird ein Signal nicht eindeutig wahrgenommen, muß es in bedenklichem Sinn aufgefaßt werden. | zweifelhafte Wahrnehmung |
| (8) Einer Tfz-Pfeife werden auch sonstige Einrichtungen zur Signalabgabe (Horn, Makrofon) gleichgehalten. | Tfz-Pfeife |

- Weichenbereich** (9) Als Beginn des Weichenbereiches gilt ein Einfahr-, Zwischen-, Ausfahr- oder Deckungssignal. In Betriebsstellen mit Trapeztafeln gilt als Beginn des Weichenbereiches die erst befahrene Weiche. Als Ende des Weichenbereiches gilt grundsätzlich das nächste Hauptsignal der Betriebsstelle; folgt kein Hauptsignal mehr, die letzte befahrene Weiche.
- V_{max} im Weichenbereich** (10) Im Weichenbereich ist eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h (auf Schmalspurbahnen 20 km/h) einzuhalten, sofern keine abweichende Geschwindigkeit signalisiert wird.
- Bremsweglänge** (11) Unter Bremsweglänge ist die Bremsweglänge laut Dispositionsliste zu verstehen.
- Anlage 1** (12) Die Ausrüstung mit Signalmitteln ist in der Anlage 1 geregelt.
- Anlage 2** (13) Die Übergangssignale sind in der Anlage 2 geregelt.

II. Hauptsignale

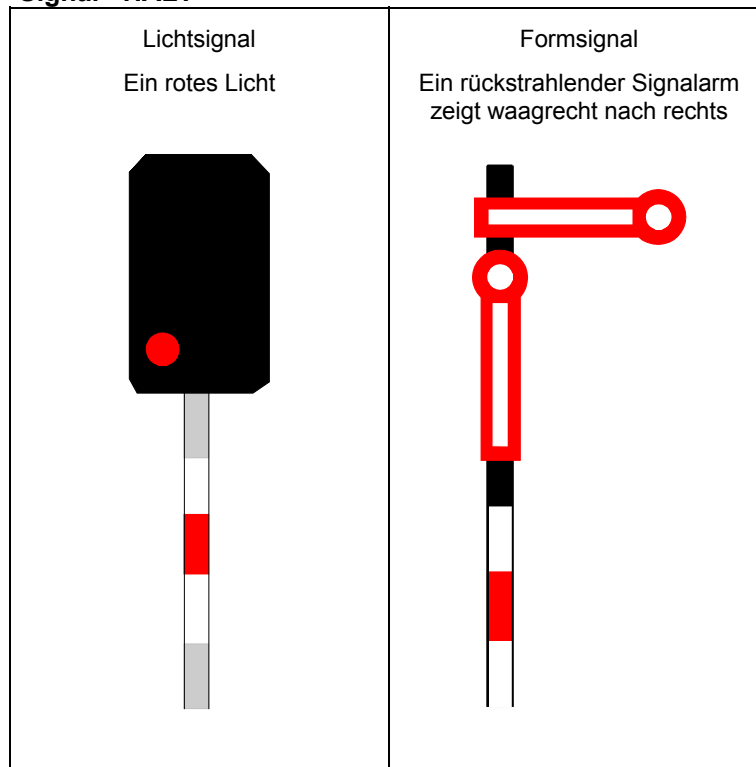
§ 3 Allgemeine Bestimmungen

- | | | |
|-----|---|---|
| (1) | Hauptsignale zeigen an, ob der anschließende Gleisabschnitt befahren werden darf; sie können überdies auf die im Weichenbereich zulässige Fahrgeschwindigkeit hinweisen. | Zweck |
| (2) | Hauptsignale gelten grundsätzlich für Zugfahrten, in Haltstellung auch für Schubfahrten. | Gültigkeit |
| (3) | Die Hauptsignale werden verwendet als | Verwendung |
| | a) Einfahrsignale zur Deckung der Bahnhöfe und zur Regelung der Einfahrt der Züge, | |
| | b) Ausfahrsignale zur Regelung der Ausfahrt der Züge, | |
| | c) Zwischensignale (nur in Bahnhöfen) zur Unterteilung von Hauptgleisen in Fahrwegabschnitte bzw. zur Sicherung von Weichen oder Gleiskreuzungen, die nicht von Einfahr- oder Ausfahrsignalen abhängig sind, | |
| | d) Blocksignale zur Unterteilung der freien Strecke in Blockabschnitte, | |
| | e) Deckungssignale zur Deckung von Gefahrstellen auf der freien Strecke. | |
| (4) | Hauptsignale, die für mehr als ein Gleis gültig sind, werden als Gruppensignale bezeichnet. Ist ein Gruppensignal mit Schutzsignalen ergänzt, gelten die betrieblichen Bestimmungen für Gruppensignale jedoch nicht. | Gruppensignale |
| (5) | Hauptsignale stehen grundsätzlich rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis. Einfahr-, Block- und Deckungssignale stehen auf zweigleisigen Strecken grundsätzlich außen neben oder über den Gleisen. | Aufstellungsseite |
| (6) | Eine am Hauptsignal - gegebenenfalls mit Geschwindigkeitsanzeiger - signalisierte Geschwindigkeit ist grundsätzlich im gesamten Weichenbereich einzuhalten. Ändert sich innerhalb des Weichenbereiches die zulässige Geschwindigkeit, wird dies mit einem Geschwindigkeitsanzeiger signalisiert. Wird dabei die zulässige Geschwindigkeit herabgesetzt, wird dies am Hauptsignal mit einem Geschwindigkeitsvoranzeiger angekündigt. | Geschwindigkeitsbruch im Weichenbereich |

§ 4 Beschreibung und Bedeutung

(1)

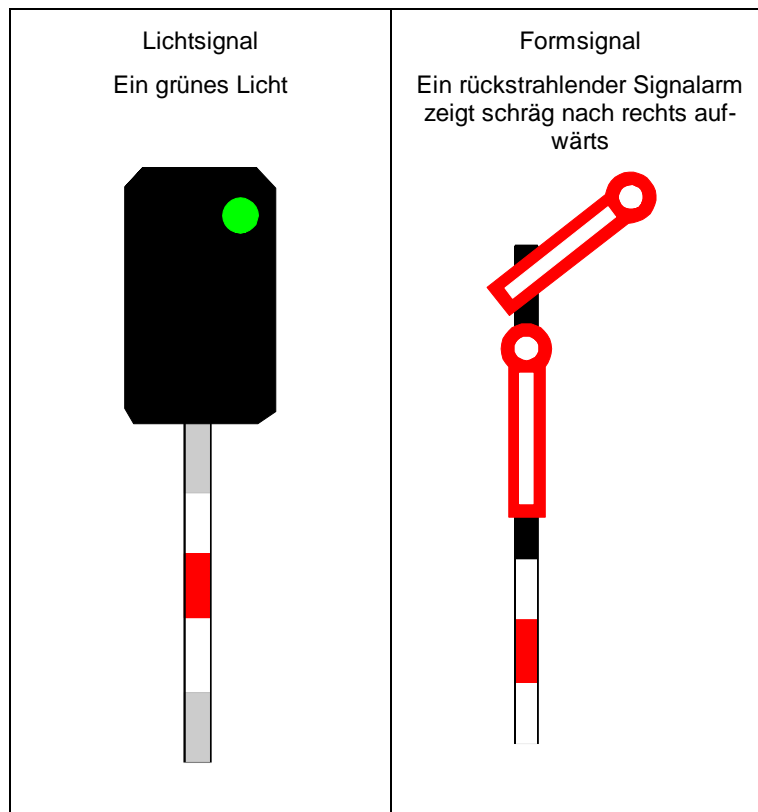
Signal - HALT -



Bedeutung

(2) Das Signal gilt für Zug- und Verschiebfahrten.

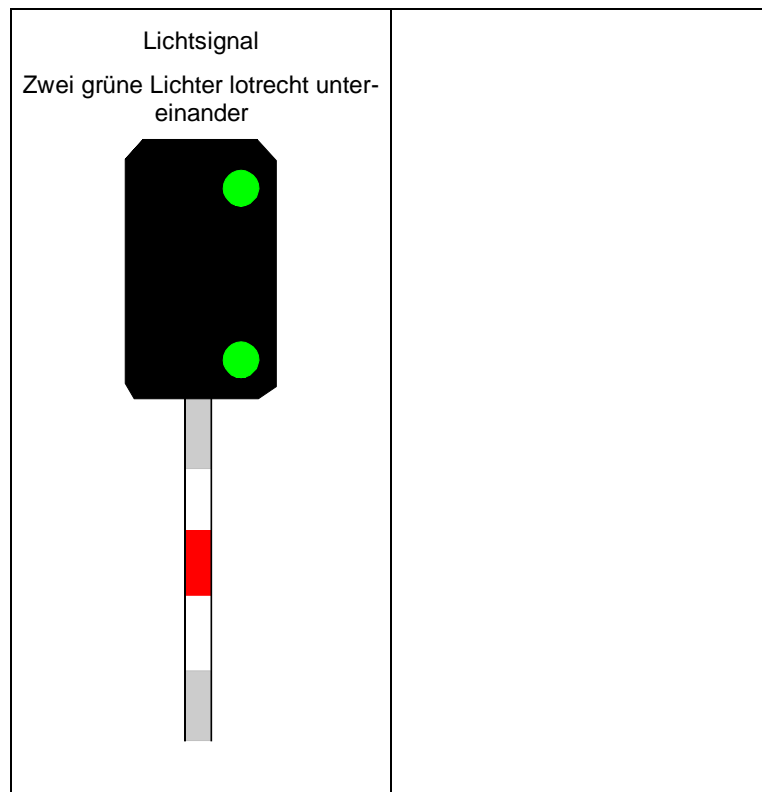
(3)
Signal - FREI -



- (4) Das Signal bedeutet, daß mit der Fahrplangeschwindigkeit gefahren werden darf, sofern nicht ein Geschwindigkeitsanzeiger eine niedrigere Geschwindigkeit signalisiert.

Bedeutung

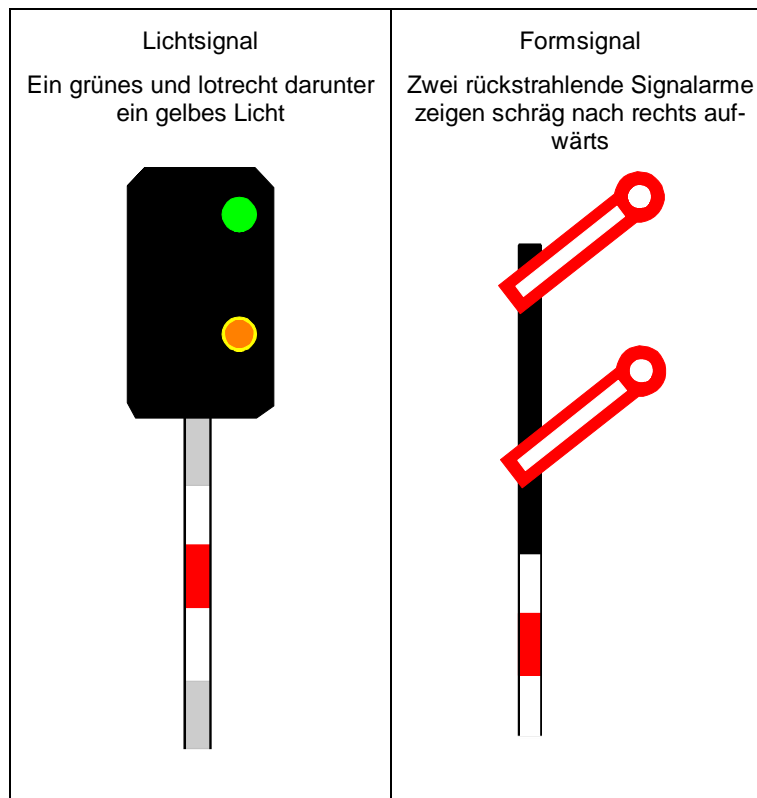
(5)
Signal - FREI MIT 60 km/h -



Bedeutung

- (6) Das Signal bedeutet, daß der Weichenbereich mit höchstens 60 km/h befahren werden darf, sofern nicht ein Geschwindigkeitsanzeiger eine andere Geschwindigkeit signalisiert.

(7)
Signal - FREI MIT 40 km/h -



- (8) Das Signal bedeutet, daß der Weichenbereich mit höchstens 40 km/h - auf Schmalspurbahnen mit höchstens 20 km/h - befahren werden darf, sofern nicht ein Geschwindigkeitsanzeiger eine andere Geschwindigkeit signalisiert.

Bedeutung

III. Vorsignale

§ 5 Allgemeine Bestimmungen

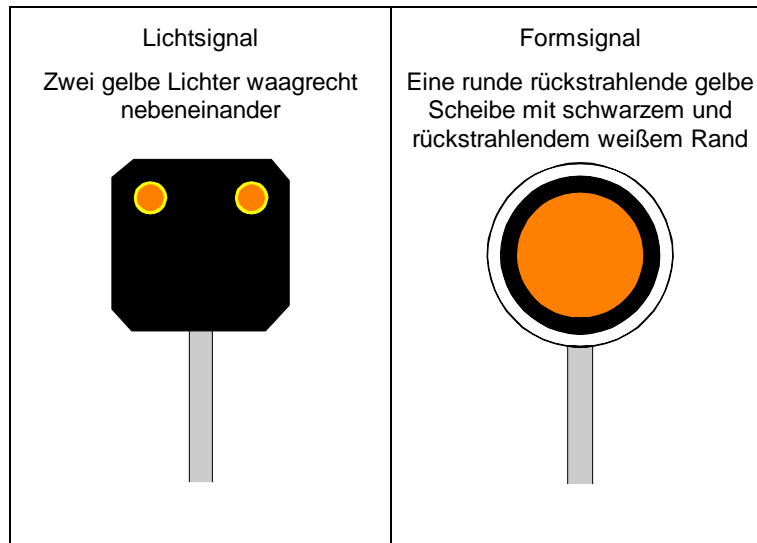
- | | |
|----------------------------|--|
| Zweck der Licht-Vorsignale | (1) Licht-Vorsignale kündigen an, welches Signal am zugehörigen Hauptsignal zu erwarten ist. Ein am Standort eines Haupt- bzw. Schutzsignals angebrachtes Licht-Vorsignal zeigt jedoch kein Licht, wenn das Haupt- bzw. Schutzsignal nicht in Freistellung ist. |
| Zweck der Form-Vorsignale | (2) Form-Vorsignale kündigen nur an, ob am zugehörigen Hauptsignal Halt oder Frei zu erwarten ist. |
| Aufstellungs-entfernung | (3) Vorsignale stehen grundsätzlich auf der für die einzelnen Streckenabschnitte vorgeschriebenen Bremsweglänge vor den zugehörigen Hauptsignalen. |
| Aufstellungs-seite | (4) Vorsignale - ausgenommen solche am Standort eines Hauptsignals - stehen grundsätzlich auf der für die jeweils zugehörigen Hauptsignale vorgeschriebenen Seite oder über dem Gleis. In Bahnhöfen stehen Vorsignale grundsätzlich rechts neben oder über dem Gleis. |
| Zusätzliche Bedeutung | (5) Ausfahr- und Zwischenvorsignale können in der Stellung "Vorsicht" auch ein haltzeigendes Schutzsignal oder einen Geschwindigkeitsanzeiger mit Herabsetzung der Geschwindigkeit ankündigen.

Gestattet diesfalls das Hauptsignal am Standort eines solchen Vorsignals die Fahrt mit einem Geschwindigkeitsbegriff von mehr als 40 km/h, ist das Signalschild dieses Vorsignals weiß umrandet. |
| | (6) Das Hauptsignal für die Fahrt auf ein auf Bremsweglänge aufgestelltes Schutzsignal kann auch das Signal „Frei“ zeigen. |

§ 6 Beschreibung und Bedeutung

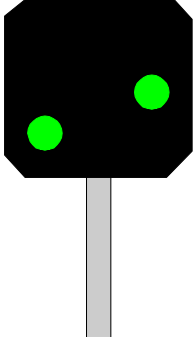
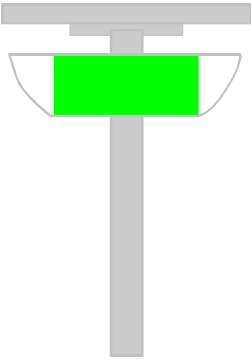
(1)

Signal - VORSICHT -



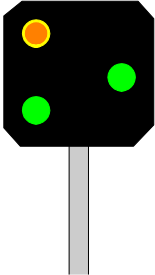
(2) Das Signal kündigt an, daß am zugehörigen Hauptsignal "Halt" **Bedeutung** zu erwarten ist.

(3)
Signal - HAUPTSIGNAL FREI -

Lichtsignal	Formsignal
<p>Zwei grüne Lichter schräg nach rechts steigend</p>  <p>(4) Das Signal kündigt an, daß am zugehörigen Hauptsignal „Frei“ zu erwarten ist</p> <p>(5)</p>	<p>Ein waagrecht rückstrahlender grüner Balken mit rückstrahlenden weißen Enden</p>  <p>Das Signal kündigt an, daß am zugehörigen Hauptsignal „Frei“ oder „Frei mit 40 km/h“ zu erwarten ist</p>

(6)

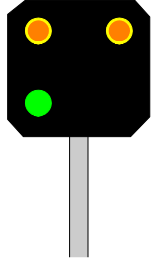
Signal - HAUPTSIGNAL FREI MIT 60 km/h -

<p>Lichtsignal</p> <p>Zwei grüne Lichter schräg nach rechts steigend und lotrecht über dem linken ein gelbes Licht.</p> 	
---	--

(7) Das Signal kündigt an, daß am zugehörigen Hauptsignal "Frei mit 60 km/h" zu erwarten ist. **Bedeutung**

(8)

Signal - HAUPTSIGNAL FREI MIT 40 km/h -

<p>Lichtsignal</p> <p>Zwei gelbe Lichter waagrecht nebeneinander und lotrecht unter dem linken ein grünes Licht</p> 	
--	--

(9) Das Signal kündigt an, daß am zugehörigen Hauptsignal "Frei mit 40 km/h" zu erwarten ist. **Bedeutung**

§§ 7 bis 9 bleiben frei ;

Abschnitt IV bleibt frei

V. Schutzsignale

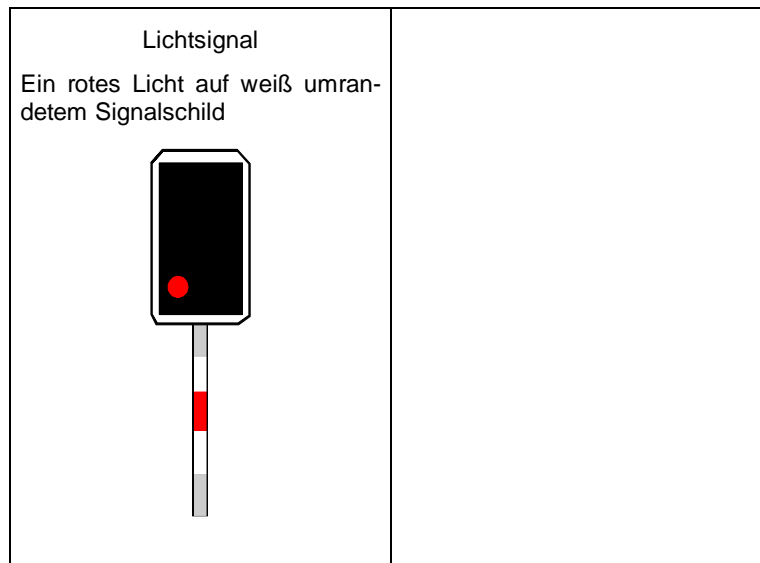
§ 10 Allgemeine Bestimmungen

- | | |
|--------------------|---|
| Zweck | (1) Schutzsignale zeigen an, ob der anschließende Gleisabschnitt befahren werden darf. |
| Gültigkeit | (2) Schutzsignale gelten für Zug- und Vershubfahrten. |
| Verwendung | ■ (3) Schutzsignale werden verwendet <ul style="list-style-type: none">a) zur Unterteilung von Hauptgleisen in Fahrwegabschnitte,b) zur Ergänzung von Gruppenhauptsignalen,c) zur Regelung von Vershubfahrten,d) zur Kennzeichnung des Endes eines Einfahrgleises. |
| Aufstellung | ■ (4) Die Signale befinden sich grundsätzlich rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis. |

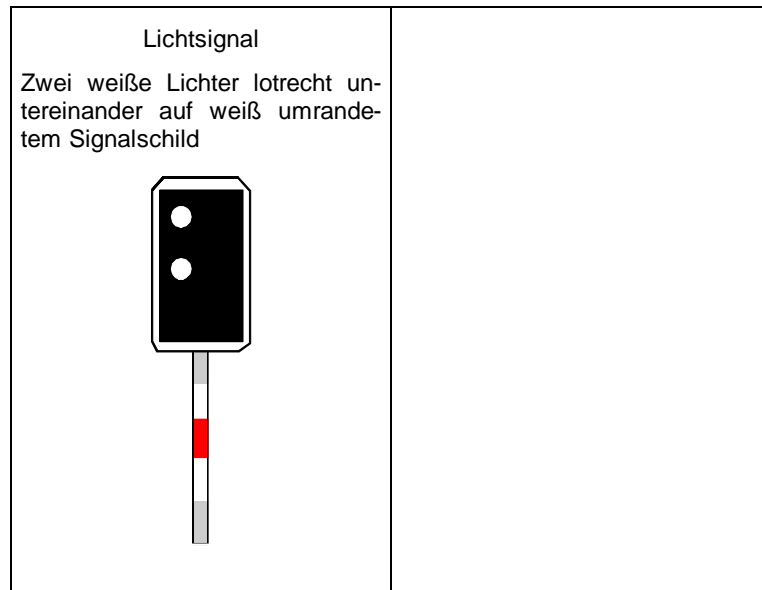
§ 11 Beschreibung und Bedeutung

(1)

Signal - FAHRVERBOT -



(2)

Signal - FAHRVERBOT AUFGEHOBEN -

VI. Zusatzsignale für Haupt-, Vor- und Schutzsignale



§ 12 Allgemeine Bestimmungen

Zusatzsignale ergänzen die Bedeutung von Haupt-, Vor- und Schutzsignalen oder weisen auf deren Standort hin. Mit bestimmten Zusatzsignalen wird die Erlaubnis zur Vorbeifahrt an untauglichen Haupt- und Schutzsignalen erteilt. Zweck

§ 13 Beschreibung und Bedeutung

(1)

Signal - GESCHWINDIGKEITSANZEIGER -



Lichtsignal	Formsignal
Eine weiß leuchtende Kennziffer	Eine rechteckige schwarze Tafel mit weißem Rand und einer rückstrahlenden weißen Kennziffer
	

- (2) Das Signal gibt die zulässige Geschwindigkeit mit 1/10 ihres Wertes an. Bedeutung
- (3) Der Geschwindigkeitsanzeiger mit Kennziffer "3" oder "2" verständigt den Zug von der Einfahrt auf kurzes Gleis. Einfahrt auf kurzes Gleis
- (4) Geschwindigkeitsanzeiger am Standort von Haupt- oder Schutzsignalen sind unmittelbar über, bei Signalen älterer Bauart auch unter diesen Signalen angebracht. Einzeln aufgestellte Geschwindigkeitsanzeiger stehen grundsätzlich rechts neben dem zugehörigen Gleis. Aufstellung

- Ankündigung** (5) a) Geschwindigkeitsanzeiger am Standort eines Hauptsignals werden angekündigt, wenn sie eine Herabsetzung der Geschwindigkeit um mehr als 10 km/h verlangen. Erforderlichenfalls können auch Geschwindigkeitsanzeiger, die eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit (Aufwertung des Hauptsignals) gestatten, angekündigt werden. Die Ankündigung erfolgt in diesen Fällen mit Geschwindigkeitsvoranzeiger am zugehörigen Vorsignal (an der Kreuztafel).
- b) Geschwindigkeitsanzeiger, die sich nicht am Standort eines Hauptsignals befinden und die eine Herabsetzung der Geschwindigkeit verlangen, werden immer mit Geschwindigkeitsvoranzeigern am zugehörigen Hauptsignal angekündigt.

(6)

Signal - GESCHWINDIGKEITSVORANZEIGER -

Lichtsignal	Formsignal
Eine gelbleuchtende Kennziffer	Eine dreieckige schwarze Tafel mit gelbem Rand und einer rückstrahlenden gelben Kennziffer
	

- Bedeutung** (7) Das Signal kündigt an, daß ein Geschwindigkeitsanzeiger mit gleicher Kennziffer zu erwarten ist.
- Aufstellung** (8) Das Signal befindet sich
- a) am Standort eines Vorsignals (einer Kreuztafel) unmittelbar unter diesem Signal
 - b) am Standort eines Hauptsignals unmittelbar über diesem Signal.


Abs. (9) - (14) bleiben frei

Signalnachahmer

(15) Signalnachahmer werden verwendet, wenn die vorgeschriebene Sichtweite auf Hauptsignale nicht erreicht werden kann. Zweck


(16)

Signal - HAUPTSIGNAL ZEIGT HALT -

<p>Lichtsignal</p> <p>Eine lotrechte Reihe weißer Lichter, an ihrem oberen Ende eine zweite waagrecht nach rechts</p>  <p>Bei Ausrüstung mit PZB (1000 Hz) sind die Lichtpunkte gelb ausgeführt und das Signalschild ist gelb rückstrahlend umrandet</p>	
---	--


(17)

Signal - HAUPTSIGNAL ZEIGT FREI -

<p>Lichtsignal</p> <p>Eine lotrechte Reihe weißer Lichter, an ihrem oberen Ende eine zweite schräg aufwärts nach rechts</p> 	
---	--

(18)

Signal - HAUPTSIGNAL ZEIGT FREI MIT GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG -


<p>Lichtsignal</p> <p>Eine lotrechte Reihe weißer Lichter, an ihrem oberen Ende eine zweite schräg abwärts nach rechts</p>  <p>Das Ausmaß der Geschwindigkeitsbeschränkung wird nicht angezeigt</p>	
--	--

Aufstellung

(19) Signalnachahmer stehen grundsätzlich auf der für das zugehörige Hauptsignal vorgeschriebenen Seite. Ein Signalnachahmer am Standort eines Schutzsignals zeigt kein Licht, wenn das Schutzsignal nicht in Freistellung ist.

(20)

Signal - ABSTANDSTAFEL -

	<p>Formsignal</p> <p>Eine rechteckige weiße Tafel mit einem oder mehreren nach rechts ansteigenden schwarzen Streifen, deren Anzahl in der Fahrtrichtung abnimmt</p> 
--	--

(21) Abstandstafeln kündigen ein Vorsignal an.

Bedeutung

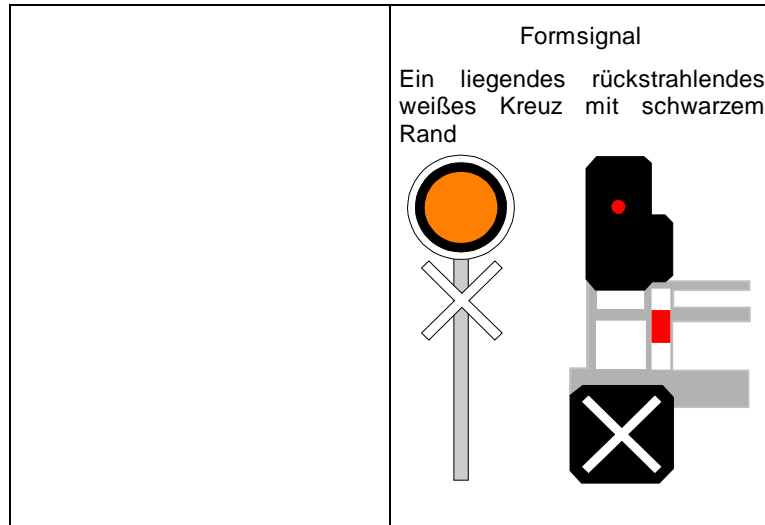
(22) Bei örtlich zulässigen Geschwindigkeiten bis 60 km/h ist eine, bei örtlich zulässigen Geschwindigkeiten über 60 km/h sind in der Regel drei, in Ausnahmefällen bis zu fünf Abstandstafeln aufgestellt. Vor Vorsignalen in Bahnhöfen sowie vor Vorsignalen am Standort von Hauptsignalen sind Abstandstafeln nur aufgestellt, wenn die erforderliche Sichtweite fehlt.

Aufstellung

(23) Abstandstafeln stehen grundsätzlich auf der für das zugehörige Vorsignal vorgeschriebenen Seite; der Abstand der letzten Tafel vom Vorsignal bzw. der Abstand der Tafeln untereinander beträgt in der Regel 80 m.

Abs. (24) - (25) bleiben frei

(26)

Signal – SIGNAL AUSSER BETRIEB -**Bedeutung**

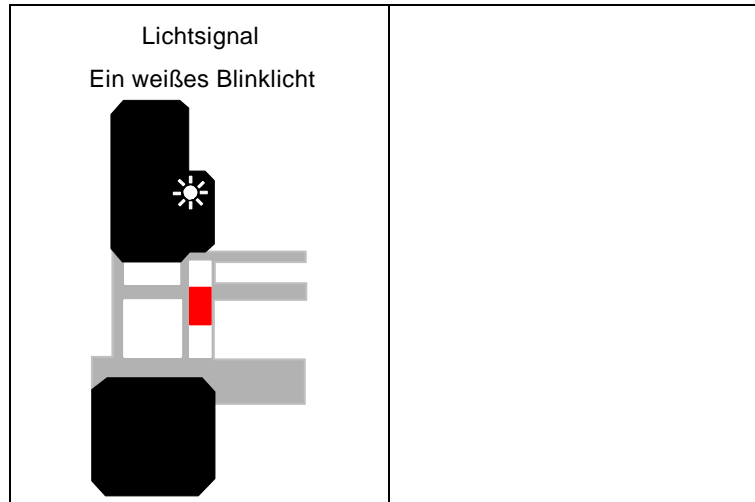
(27) Das Signal „Signal außer Betrieb“ kennzeichnet Haupt-, Vor- und Schutzsignale die außer Betrieb sind.

**Mehrere
Signale an
einem Mast**

(28) Befinden sich mehrere Signale an einem Mast (einer Signalbrücke, einem Ausleger), so sind grundsätzlich nur die Signale außer Betrieb, deren Signalschild mit dem Signal „Signal außer Betrieb“ gekennzeichnet ist. Befindet sich das Signal „Signal außer Betrieb“ am Signalmast, so sind alle dort angebrachten Signale außer Betrieb.

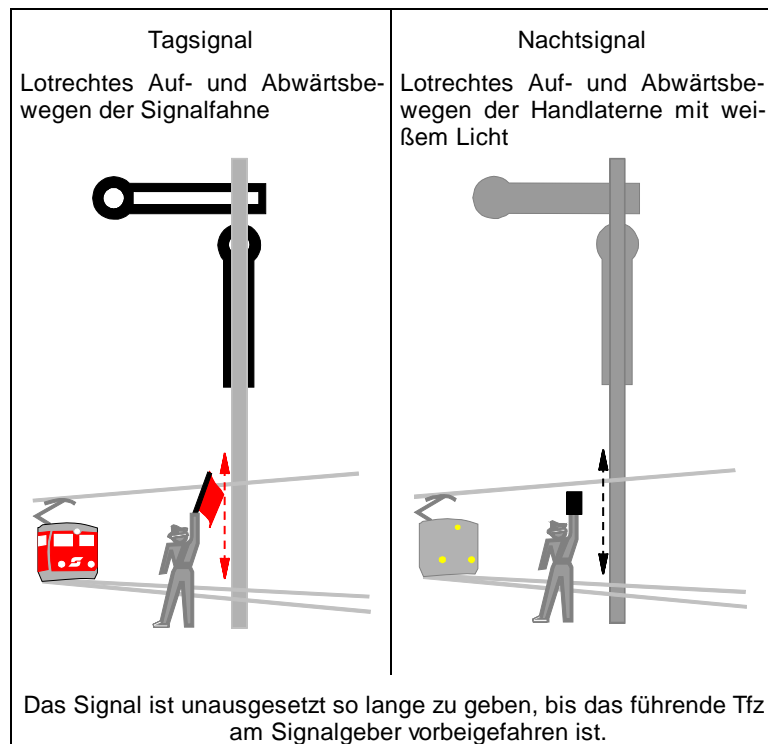
(29) Signale, bei denen das Signalschild und gegebenenfalls das weiß-rot-weiße Schild verhängt oder nicht sichtbar (seitlich verdreht) sind, gelten als nicht vorhanden und müssen nicht mit Signal „Signal außer Betrieb“ gekennzeichnet werden.

(30)

Signal - ERSATZSIGNAL -

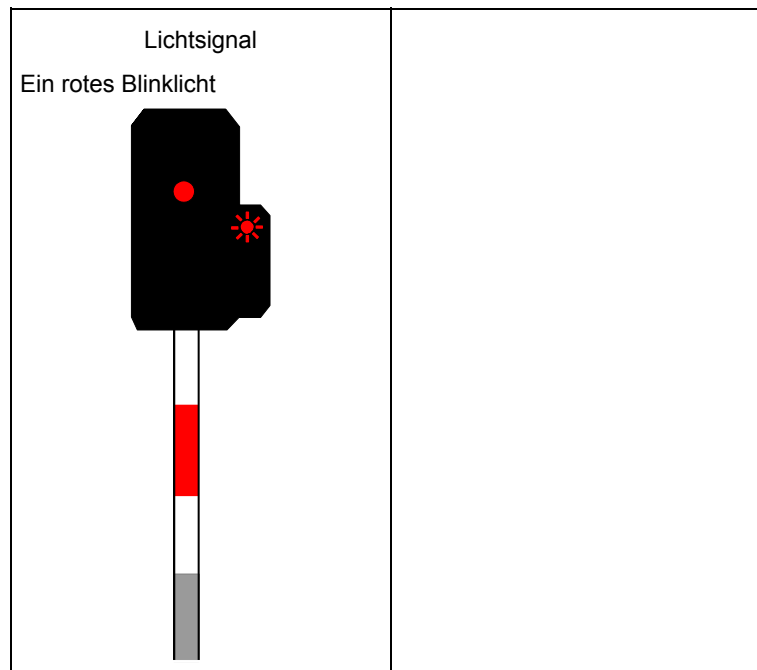
- (31) Das Ersatzsignal verständigt den Zug über die Untauglichkeit von Haupt- und Schutzsignalen; es erlaubt die Vorbeifahrt an diesen Signalen mit höchstens 40 km/h (auf Schmalspurbahnen mit höchstens 20 km/h). **Bedeutung**
- (32) Das Signal befindet sich am Signalschild des Haupt- bzw. Schutzsignals, bei Formsignalen am Signalmast. Bei örtlicher Sichtbehinderung können weitere Signale an den Signalnehmern angebracht sein.

(33)

Signal - VORBEIFAHRT ERLAUBT -

- Bedeutung** (34) Das Signal erlaubt die Vorbeifahrt an untauglichen Haupt- und Schutzsignalen mit höchstens 40 km/h (auf Schmalspurbahnen mit höchstens 20 km/h), falls der Zug von der Untauglichkeit dieser Signale verständigt ist.
- Signalabgabe** (35) Die Signalabgabe erfolgt grundsätzlich am Standort des untauglichen Haupt- bzw. Schutzsignals. Bei örtlich ungünstiger Sicht auf den Standort des untauglichen Signals darf der Signalgeber seitlich in Höhe des Signals stehen.

(36)

Signal - VORSICHTSSIGNAL-

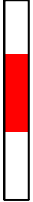
(37) Das Vorsichtssignal hat die gleiche Bedeutung wie das Ersatzsignal. Darüber hinaus beauftragt das Vorsichtssignal den Zug, bis zum nächsten Haupt- bzw. Schutzsignal auf Sicht zu fahren.

Bedeutung

(38) Das Signal befindet sich am Signalschild des Haupt- bzw. Schutzsignals.

Anbringung

(39)
Signal - KENNZEICHNUNG-

	<p>Formsignal Ein weiß-rot-weißes rückstrahlendes Schild</p> 
--	--

- Bedeutung** (40) Das Signal kennzeichnet den Standort von Haupt- und Schutzsignalen. Das Signal ist rückstrahlend ausgeführt.
- Anbringung** (41) Das Signal ist am Signalmast angebracht. Auf Signalbrücken oder Auslegern ist das Signal bei den Signalschildern angebracht.
- Ankündigung** (42) Zur Ankündigung von Hauptsignalen können nicht-rückstrahlende weiß-rot-weiße Tafeln aufgestellt werden.

VII. Sperrsignale


§ 14 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Sperrsignale dienen Zweck
- a) zur Kennzeichnung von Stumpfgleisabschlüssen und Gleis-
toren,
 - b) zur Anzeige der Stellung von Sperrschuhen,
 - c) zur Anzeige der Befahrbarkeit von Gleisbrückenwaagen,
Drehscheiben und Schiebebühnen.
- (2) Das Signal befindet sich bei Stumpfgleisabschlüssen grundsätz- Standort
lich rechts vom Gleis oder in der Mitte des Gleises, sonst an der
Einrichtung.

§ 15 Beschreibung und Bedeutung


(1)

Signal - WEITERFAHRT VERBOTEN -

	<p>Formsignal</p> <p>Ein weißer rückstrahlender Kreis- ring auf schwarzem Grund</p> 
--	--

(2)

Signal - WEITERFAHRT ERLAUBT -

	<p>Formsignal</p> <p>Ein weißes rückstrahlendes Rechteck auf schwarzem Grund</p> 
--	--

VIII. Langsamfahrsignale


§ 16 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Langsamfahrsignale dienen zur Kennzeichnung von Langsamfahrstellen. **Zweck**
- (2) Langsamfahrstellen werden mit Ankündigungs-, Anfangs- und Endsignal gekennzeichnet.
- (3) Das Ankündigungssignal steht **Aufstellungs-**
entfernung
- grundsätzlich 700 m,
 - bei örtlich zulässiger Geschwindigkeit ab 100 km/h 1000 m
- vor dem Anfangssignal. Weicht die Aufstellungsentfernung ausnahmsweise vom Grundsatz ab, so wird darauf im schriftlichen Befehl (La) hingewiesen.
- (4) Folgen einander Langsamfahrstellen und wäre nach Abs. (3) ein Ankündigungssignal zwischen dem Ankündigungssignal und dem Anfangssignal der vorhergehenden Langsamfahrstelle aufzustellen, so ist es unterhalb des ersten Ankündigungssignals anzubringen. **Einander folgende Langsamfahrstellen**
- (5) Langsamfahrsignale stehen grundsätzlich rechts neben dem zu befahrenden Gleis, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen. Auf eingleisigen Strecken, bei zeitweise eingleisigem Betrieb und in Bahnhöfen steht das Endsignal jedoch grundsätzlich links neben dem zu befahrenden Gleis. Müssen Langsamfahrsignale ausnahmsweise auf der falschen Seite aufgestellt werden, ist dies im schriftlichen Befehl (La) anzugeben. **Aufstellungs-**
seite
- (6) Für ein und dieselbe Langsamfahrstelle können zwei verschiedene Geschwindigkeiten festgesetzt werden. Die Festlegung der Geschwindigkeiten erfolgt fahrzeugbezogen. Am Ankündigungssignal wird die jeweils niedrigere Geschwindigkeit angezeigt.

§ 17 Beschreibung und Bedeutung

(1)


Signal - ANKÜNDIGUNGSSIGNAL -

	<p>Formsignal</p> <p>Eine auf der Spitze stehende dreieckige rückstrahlende gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer. Bei beschränkten Raumverhältnissen kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.</p> 
--	--

Bedeutung

(2) Die Kennziffer gibt die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 1/10 ihres Wertes an.

Signal - ANFANGSSIGNAL -

	<p>Formsignal</p> <p>Eine rechteckige rückstrahlende gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzer Kennziffer</p> 
--	--

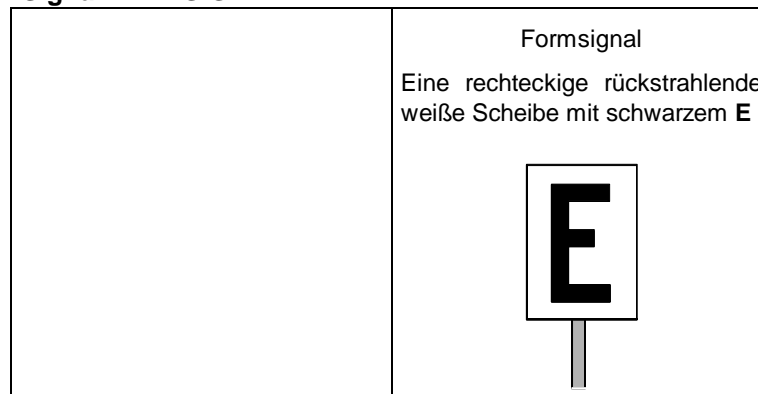
Bedeutung

(3) Die Kennziffer gibt die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 1/10 ihres Wertes an.

(3) Die Kennziffer gibt die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 1/10 ihres Wertes an.

(4)

Signal - ENDSIGNAL -



IX. Fahrleitungssignale

§ 18 Allgemeine Bestimmungen

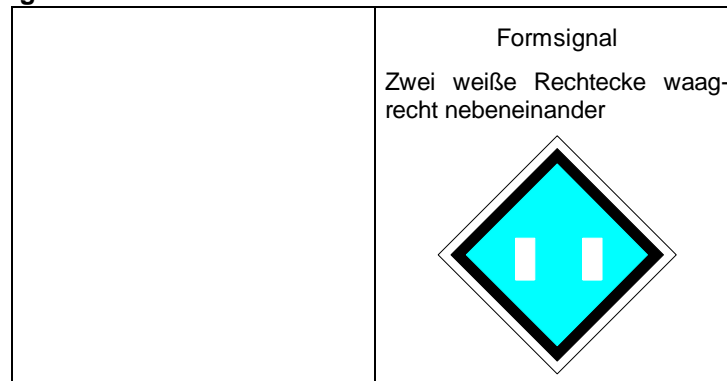
- Beschreibung, allgemein** (1) Fahrleitungssignale bestehen aus einer auf der Spitze stehenden, weiß- und schwarzumrandeten blauen quadratischen Tafel mit weißen Zeichen.
- Aufstellung** (2) Fahrleitungssignale stehen grundsätzlich rechts neben dem zugehörigen Gleis, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen. Die Anbringung über dem zu befahrenden Gleis ist immer zulässig. Wird das Signal "Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer" auf einem Weichensignalkörper angebracht, kann es auch links stehen. Schalt- und Stromabnehmersignale sind stets für beide Fahrrichtungen aufgestellt.

§ 19 Beschreibung und Bedeutung

Schaltsignale

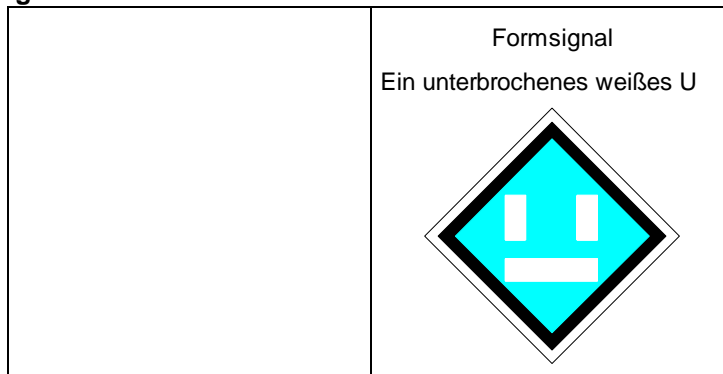
- Zweck** (1) Schaltsignale kennzeichnen Schutzstrecken.
- (2)

Signal - ANKÜNDIGUNG HAUPTSCHALTER AUS -



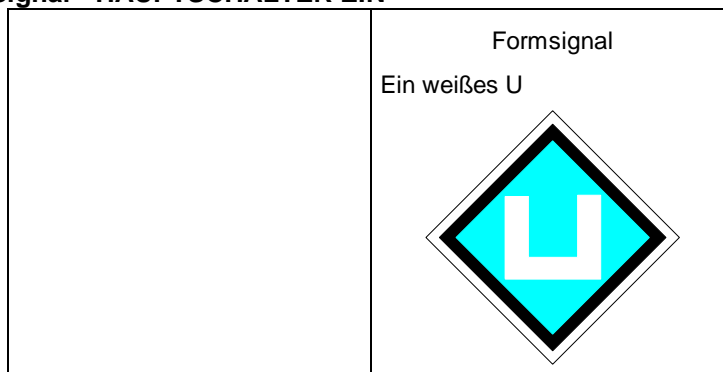
- Anbringung** (3) Das Signal ist in der Regel 300 m vor dem Signal "Hauptschalter aus" angebracht.

(4)

Signal - HAUPTSCHALTER AUS -

- (5) Das Signal ist in der Regel 30 m vor der Schutzstrecke angebracht. **Anbringung**

(6)

Signal - HAUPTSCHALTER EIN -

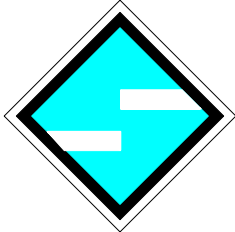
- (7) Das Signal ist in der Regel 30 m hinter der Schutzstrecke angebracht. **Anbringung**

Stromabnehmersignale

Zweck (8) Stromabnehmersignale kennzeichnen Gleisabschnitte, die nur mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden dürfen.

(9)

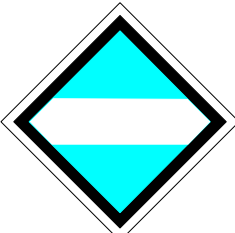
Signal - ANKÜNDIGUNG STROMABNEHMER TIEF -

	<p>Formsignal</p> <p>Zwei in der Höhe gegeneinander-versetzte waagrechte weiße Streifen</p> 
--	--

Anbringung (10) Das Signal ist in der Regel 300 m vor dem Signal "Stromabnehmer tief" angebracht.

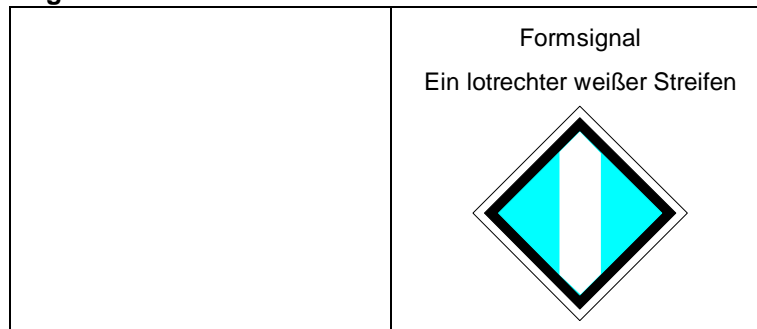
(11)

Signal - STROMABNEHMER TIEF -

	<p>Formsignal</p> <p>Ein waagrecht weißer Streifen</p> 
--	---

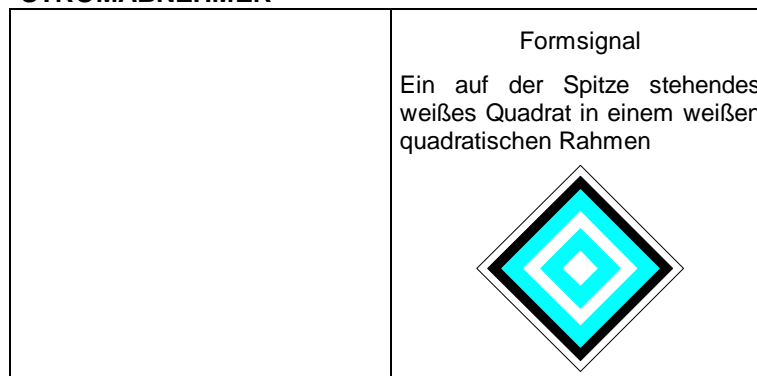
Anbringung (12) Das Signal ist in der Regel 30 m vor dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Gleisabschnitt angebracht.

(13)

Signal - STROMABNEHMER HOCH -

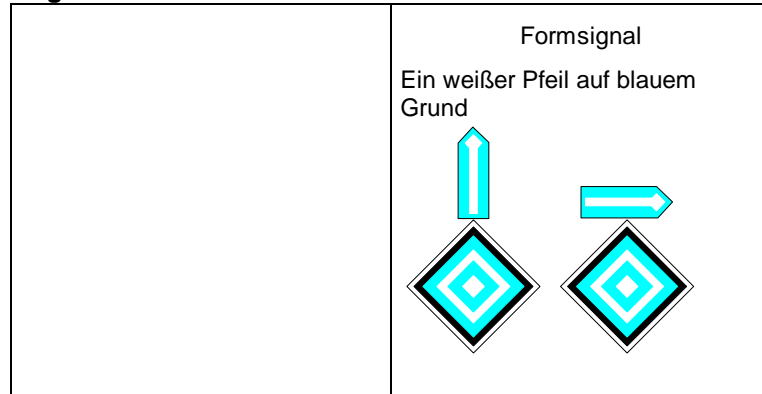
(14) Das Signal ist in der Regel 30 m hinter dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Gleisabschnitt angebracht. Anbringung

(15)

Signal - HALT FÜR FAHRZEUGE MIT ANGEHOBENEM STROMABNEHMER -

(16) Das Signal kennzeichnet jene Stelle, ab der Fahrten für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer verboten sind. Bedeutung

(17)

Signal - ZUSATZPFEIL -

- Anbringung** (18) Der Zusatzpfeil befindet sich oberhalb des zugehörigen Signals "Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer". Bei Hinweisen nach zwei Seiten werden zwei Zusatzpfeile verwendet.
- Bedeutung** (19) Das Signal wird verwendet, wenn bei Gleisverzweigungen ein Fahrverbot nur für ein Gleis gilt. Ein senkrecht nach oben zeigender Pfeil zeigt an, daß das Fahrverbot für den geraden bzw. den schwächer gekrümmten Zweig der Weiche gilt. Ein waagrechtlicher Pfeil zeigt an, nach welcher Seite das Gleis abzweigt, für das ein Fahrverbot besteht.

X. Weichensignale

§ 20 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Weichensignale zeigen die Stellung der Weichen an.
- (2) Weichensignale sind rückstrahlend ausgeführt.
- (3) In bestimmten Fällen dürfen Weichensignale entfallen (Bf-Do).

Zweck

Ausführung

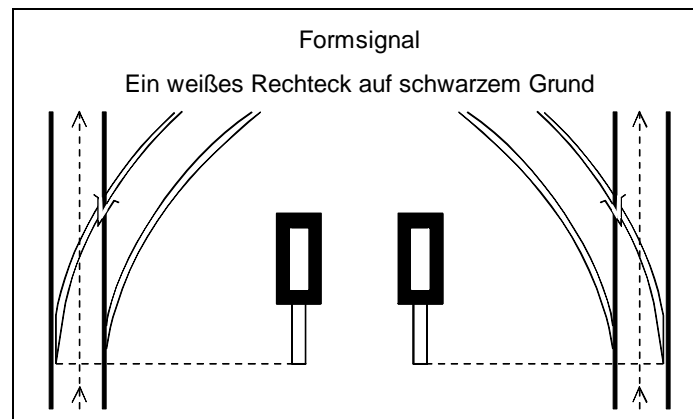
Entfall des Weichensignals

§ 21 Beschreibung und Bedeutung

- (1) Für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen - ausgenommen Außenbogenweichen - werden verwendet

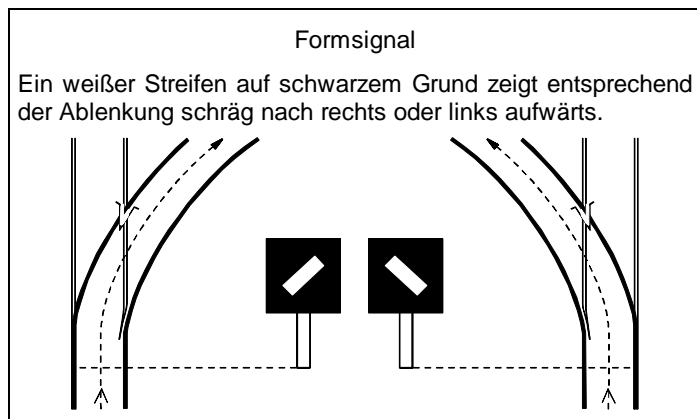
a)

Signal - GERADE -



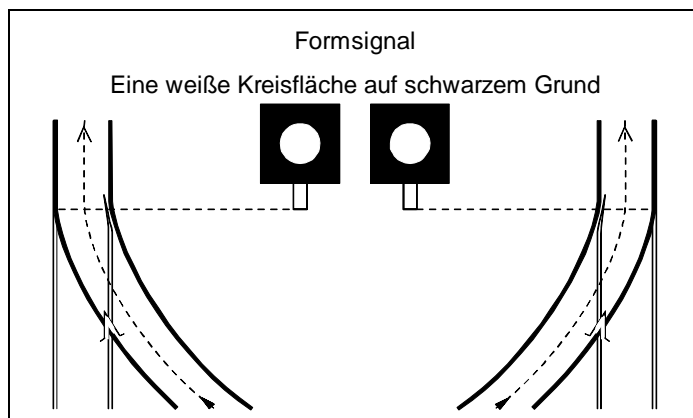
Das Signal wird für die Fahrt gegen und nach der Spitze, bei Innenbogenweichen für die Fahrt in den oder aus dem schwächer gekrümmten Zweig verwendet.

b) **Signal - IN DIE ABLENKUNG -**



Das Signal wird für die Fahrt gegen die Spitze, bei Innenbogenweichen in den stärker gekrümmten Zweig verwendet.

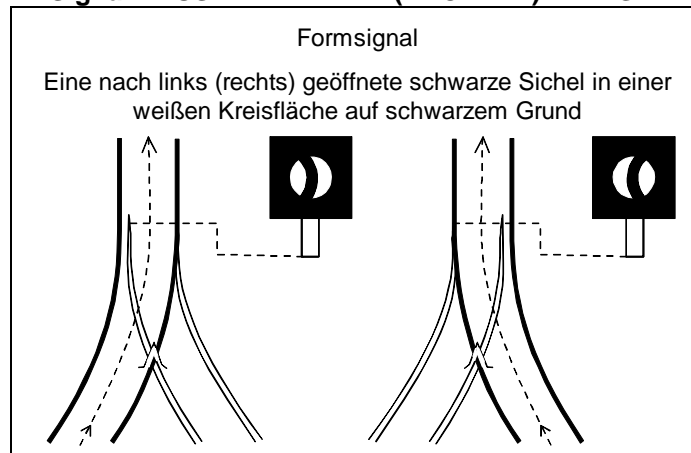
c) **Signal - AUS DER ABLENKUNG -**



Das Signal wird für die Fahrt nach der Spitze, bei Innenbogenweichen aus dem stärker gekrümmten Zweig verwendet.

- (2) Für Außenbogenweichen und einfache Außenbogenkreuzungsweichen werden verwendet
- a) für die Fahrt gegen die Spitze Signal "In die Ablenkung",
- b)

Signal - AUS DEM LINKEN (RECHTEN) ZWEIG -

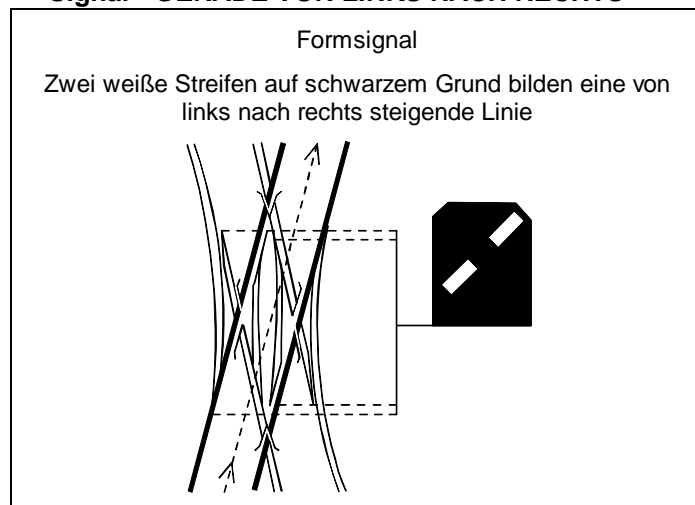


Das Signal wird für die Fahrt nach der Spitze verwendet.

(3) Für doppelte Kreuzungsweichen werden verwendet

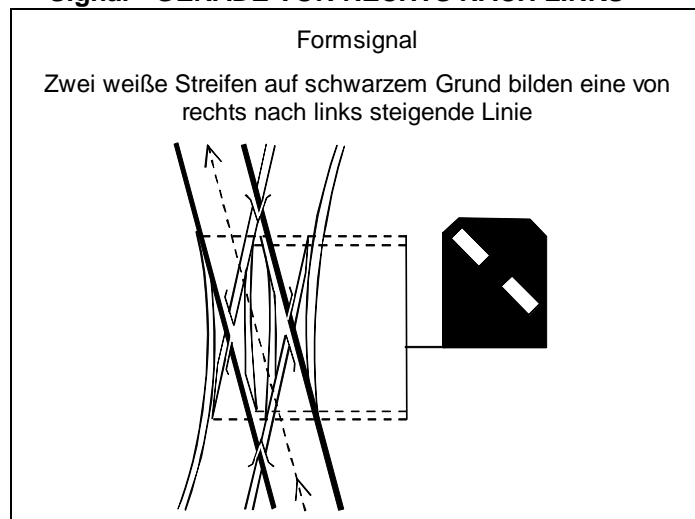
a)

Signal - GERADE VON LINKS NACH RECHTS -

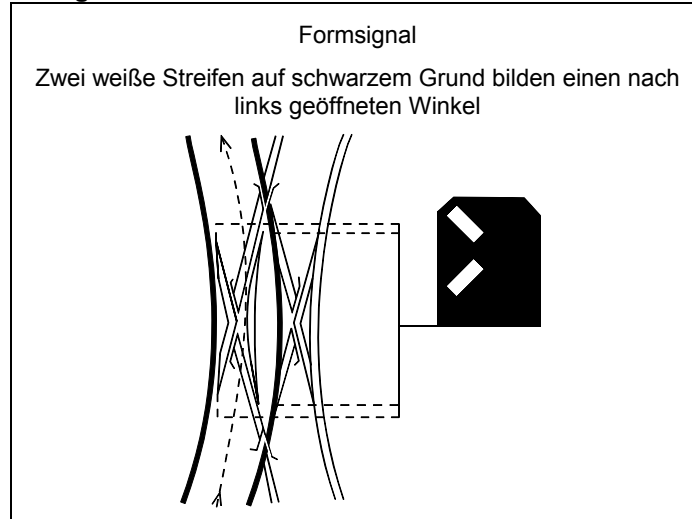


b)

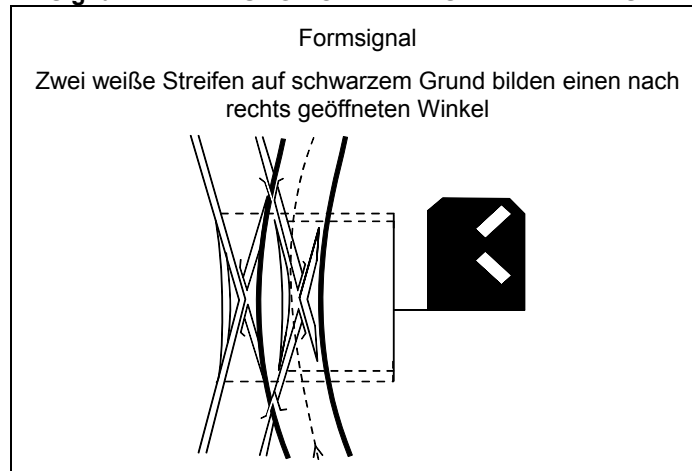
Signal - GERADE VON RECHTS NACH LINKS -



c)

Signal - ABLENKUNG VON LINKS NACH LINKS -

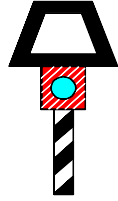
d)

Signal - ABLENKUNG VON RECHTS NACH RECHTS -

(4)

Signal - WEICHENÜBERWACHUNGSSIGNAL -

Ein blaues Licht auf einem rückstrahlenden rot und weiß schräggestreiften Signalschild



- Verwendung** (5) Das Signal wird in Betriebsstellen mit Rückfallweichen verwendet (Bsb).
- Bedeutung** (6) Das Weichenüberwachungssignal zeigt die Grundstellung aller gegen die Spitze befahrenen Rückfallweichen an.
- Aufstellung** (7) Das Signal befindet sich unterhalb der Trapeztafel oder an einem schwarz und weiß schräg gestreiften Pflock grundsätzlich rechts neben dem Gleis und muss auf Bremsweglänge vor der ersten befahrenen Rückfallweiche zu sehen sein. Vor einer Trapeztafel, die mit einem Weichenüberwachungssignal ergänzt ist, befindet sich auf Bremsweglänge eine Kreuztafel.

(8)

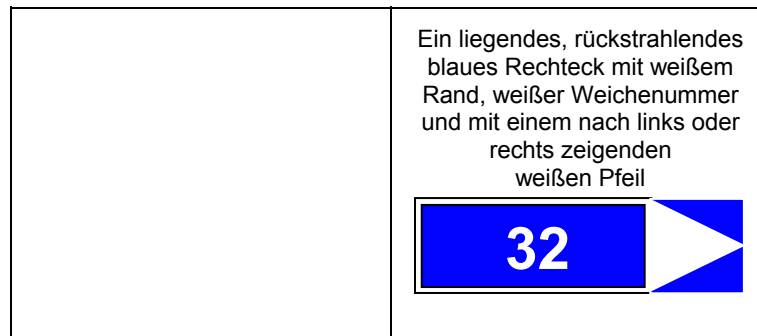
Signal - WEICHENBLOCKADE -

Ein liegendes blaues Rechteck mit eingefügtem weißen Rahmen



- Verwendung Anbringung ZSB** (9) Das Signal wird nur bei Weichenstörungen bzw. fehlender Weichenüberwachung verwendet und ist zwischen den Weichen montiert. Die Sichtbarkeit richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen und kann 100m unterschreiten.
- Bedeutung** (10) Das Signal zeigt die gesicherte Endlage der Weiche an. Die Stellung der Weiche wird durch das Weichensignal angezeigt.

(11)

Signal – WEICHE GESICHERT –

(12) Das Signal wird nur bei Weichenstörungen bzw. fehlender Weichenüberwachung verwendet und ist am Weichenantrieb montiert. Die Sichtbarkeit richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen und kann 100m unterschreiten.

Verwendung**Anbringung****ZSB**

(13) Das Signal zeigt die gesicherte Endlage der Weiche gegen die Spitze an. Die Richtung der Pfeilspitze zeigt die Stellung „zur Fahrt nach Rechts“ oder „zur Fahrt nach Links“ an.

Bedeutung

XI. Signale für den Vershubdienst

§ 22 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Signale für den Vershubdienst dienen zur Regelung der Vershubfahrten und zur Vermittlung von Aufträgen und Hinweisen. Zweck
- (2) Zu den Signalen für den Vershubdienst gehören Arten
- Ortsfeste Signale für den Vershubdienst,
 - Hand-Vershubsignale,
 - Hornsignale.

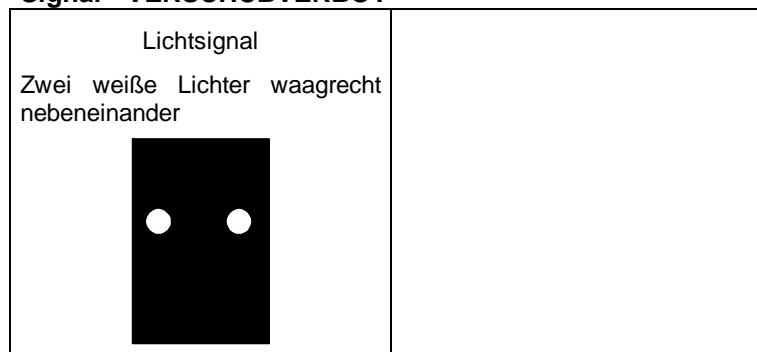
§ 23 Ortsfeste Signale für den Vershubdienst

Vershubsignale

- (1) Vershubsignale werden verwendet Verwendung
- a) zur Regelung von Vershubfahrten,
 - b) zur Sicherung von Zugfahrten gegen Vershubfahrten.

(2)

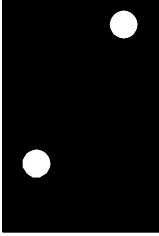
Signal - VERSCHUBVERBOT -



- (3) Das Signal zeigt an, daß über den Standort des Vershubsignals - bei Signalen, die für mehrere Gleise gültig sind, über die in der Bf-Do bezeichnete Stelle (Grenzmarke, Weichenspitze) - hinaus nicht verschoben werden darf. Bedeutung

(4)

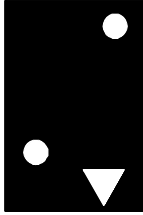
Signal - VERSCHUBVERBOT AUFGEHOBEN -

<p>Lichtsignal</p> <p>Zwei weiße Lichter schräg nach rechts steigend</p> 	
--	--

- Bedeutung** (5) Das Signal zeigt die Zulässigkeit einer Verschiebung an, der Auftrag zum Beginn oder zur Fortsetzung der Fahrt muß gesondert erteilt werden. Befindet sich das Verschiebungs-Signal am Standort eines Hauptsignals oder Wartesignals, hebt das Signal "Verschiebungsverbot aufgehoben" das Verschiebungsverbot eines solchen Signals auf.
- Aufstellung** (6) Verschiebungs-Signale stehen grundsätzlich rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis. In Weichenbereichen gilt ein zwischen Weichenspitze und Herzstück stehendes Verschiebungs-Signal für alle im Bereich der Weiche möglichen Fahrten.
- (7) Verschiebungs-Signale am Standort eines Hauptsignals oder Wartesignals können nur Signal "Verschiebungsverbot aufgehoben" zeigen. Diesfalls kann das Signalbild auch rückstrahlend ausgeführt sein.

(8)

Signal - VERSCHUBSIGNALZUSATZ -

	<p data-bbox="885 230 1013 259">Formsignal</p> <p data-bbox="767 275 1131 331">Ein rückstrahlendes weißes Dreieck</p> 
--	--

(9) Das Signal ist am Signalschild von Verschubsignalen, die für mehrere Gleise gültig sind, angebracht. **Anbringung**

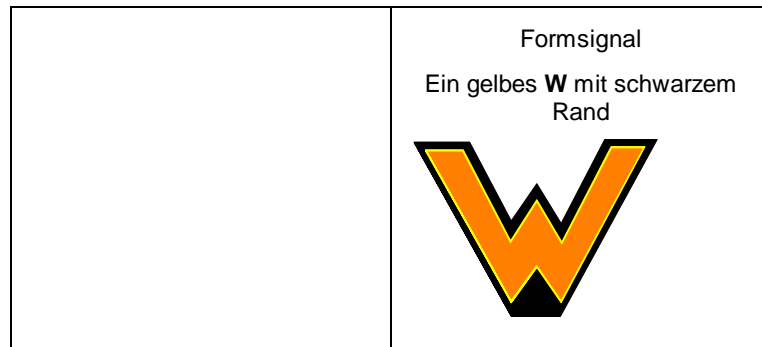
(10) Das Signal zeigt an, daß auch für unbegleitete Tfz der Auftrag zum Beginn oder zur Fortsetzung der Fahrt gesondert erteilt werden muß. **Bedeutung**

Abs. (11) - (13) bleiben frei

Sonstige ortsfeste Signale für den Verschubdienst

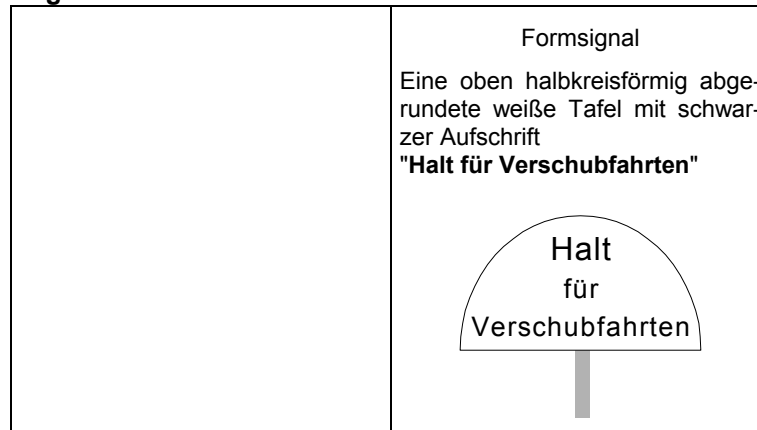
(14)

Signal - WARTESIGNAL -



- Bedeutung** (15) Das Wartesignal bezeichnet jene Stelle, an der zum Beginn oder zur Fortsetzung jeder Verschiebfahrt ein Auftrag abzuwarten ist. Der Auftrag wird an den jeweils vordersten Verschiebteil erteilt (Bf-Do)
- durch Hand-Verschiebsignale,
 - mdl,
 - fmdl,
 - durch Signal "Verschiebverbot aufgehoben".
- Aufstellung** (16) Wartesignale stehen grundsätzlich rechts neben dem zugehörigen Gleis.

(17)

Signal - VERSCHUBHALTTAFEL -

(18) Die Verschiebhalttafel bezeichnet jene Stelle, über die hinaus nur unter den in der DV V3 angeführten Bedingungen verschoben werden darf.

Bedeutung

(19) Verschiebhalttafeln sind in Verbindung mit Einfahrtsignalen aufgestellt; in Verbindung mit Zwischensignalen, Deckungssignalen oder Trapeztafeln können sie aufgestellt sein.

Aufstellung

Die Verschiebhalttafel steht grundsätzlich

- auf eingleisiger Strecke oder in Verbindung mit Zwischensignalen rechts neben dem Gleis,
- auf zweigleisiger Strecke außen neben den Gleisen.

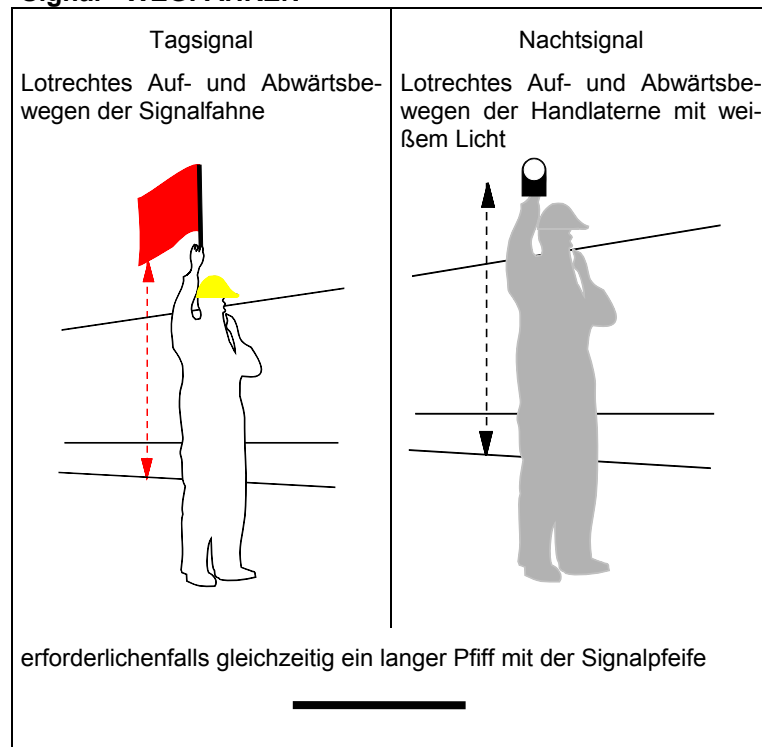
Mit Genehmigung N können Verschiebhalttafeln entfallen oder durch Verschiebsignale ersetzt sein (Bsb). Für die Freistellung dieser Signale sind die gleichen Bedingungen wie für die Fahrt über den Standort der Verschiebhalttafeln einzuhalten.

§ 24 Hand-Verschubsignale

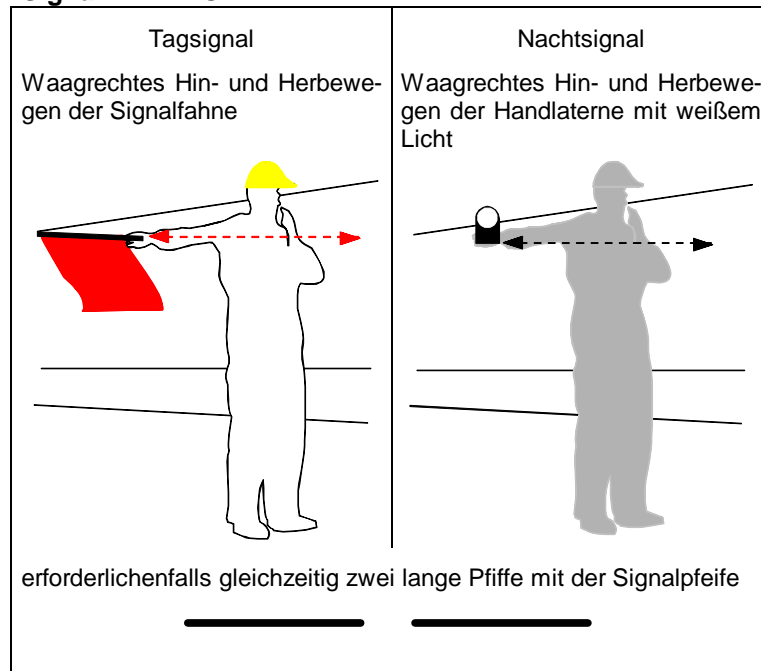
(1) Hand-Verschubsignale bestehen aus sichtbaren und hörbaren Zeichen.

(2)

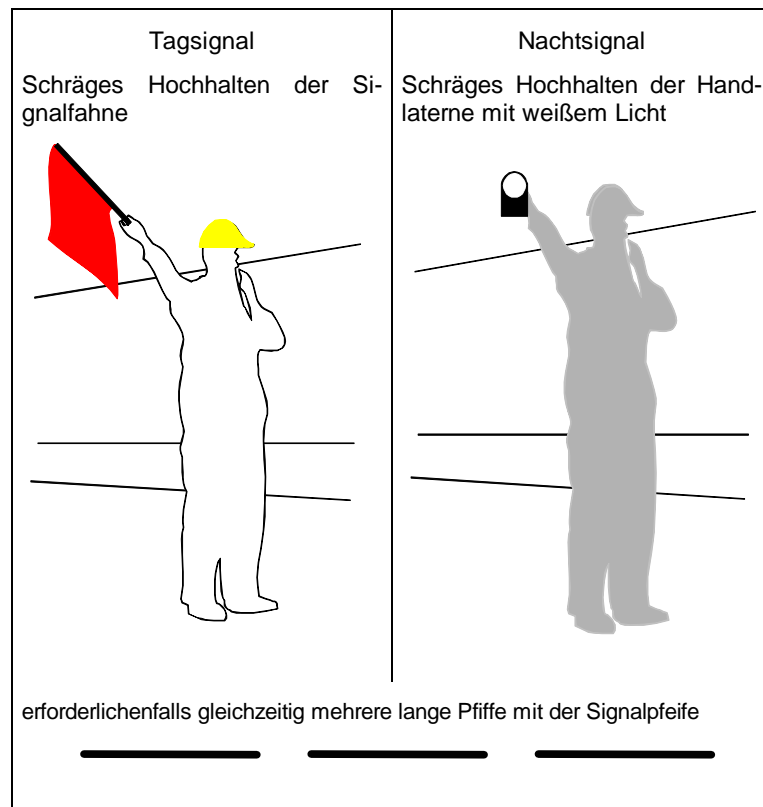
Signal - WEGFAHREN -



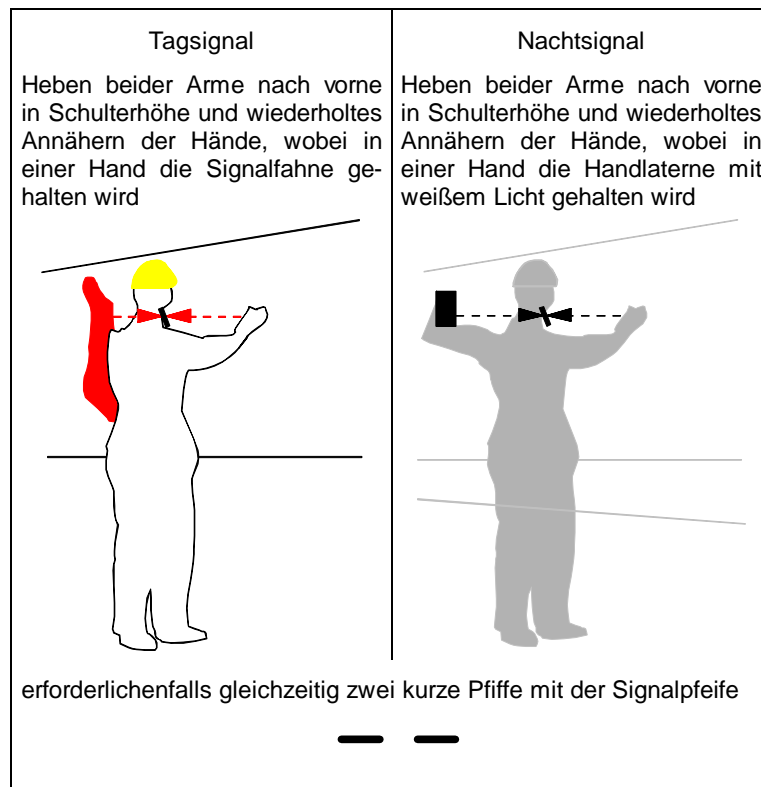
(3)

Signal - HERKOMMEN -

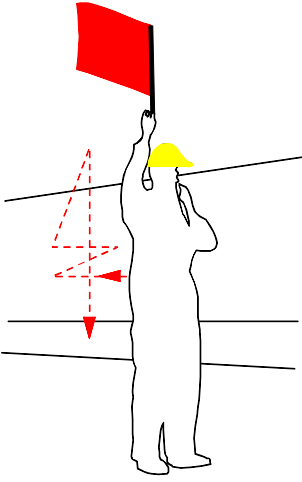
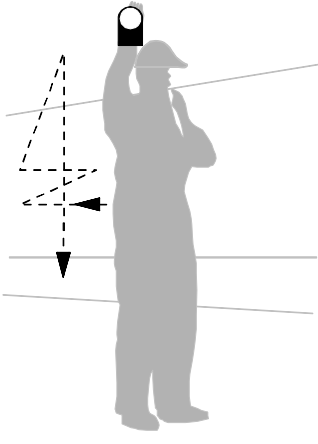

(4)
Signal - LANGSAMER -



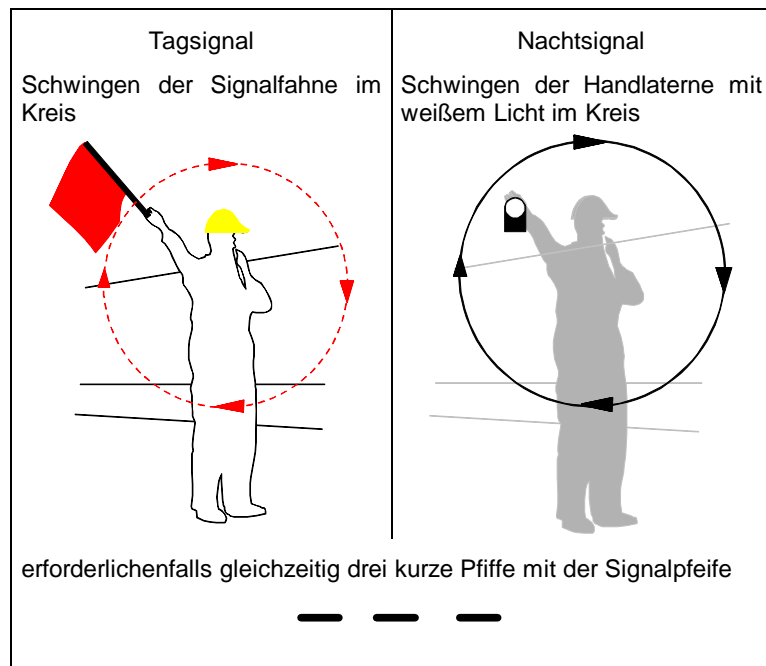
(5)
Signal - AUFDRÜCKEN -



(6)
Signal - ABSTOSSEN -

Tagsignal	Nachtsignal
Zweimaliges waagrechtes Bewegen der Signalfahne vom Körper nach außen sowie eine schnelle Bewegung von oben nach unten	Zweimaliges waagrechtes Bewegen der Handlaterne mit weißem Licht vom Körper nach außen sowie eine schnelle Bewegung von oben nach unten
	
erforderlichenfalls gleichzeitig zwei lange Piffe und ein kurzer Pfiff mit der Signalpfeife	
	

(7)
Signal - VERSCHUBHALT -



(8) In Ausnahmefällen dürfen die Hand-Verschubsignale - ausgenommen Signal "Abstoßen" - bei Tag auch mit dem Arm allein gegeben werden.

(9) Die Signale "Wegfahren", "Herkommen" und "Langsamer" sind sichtbar so lange unausgesetzt zu geben, bis sie durch ein anderes Signal abgelöst werden; beim Aufhören der Signalabgabe hat der Tzfz anzuhalten. Bei unbegleiteten Tzfz brauchen die Signale "Wegfahren" und "Herkommen" nur solange gegeben werden, bis sie vom Empfänger aufgenommen worden sind.

Sichtbare
Signalabgabe

(10) Die Signale sind hörbar nur bei Bedarf zu geben. Von einem Stellwerk aus brauchen die Signale nur sichtbar gegeben werden.

Hörbare
Signalabgabe

(11) Signal "Abstoßen" wird nur am Beginn der Bewegung gegeben; diese wird mit Signal "Verschubhalt" abgeschlossen.

§ 25 Hornsignale

Zweck

(1) Hornsignale dienen der Übermittlung von Aufträgen und Meldungen im Vershubdienst

(2)

Signal - WEICHE DARF UMGESTELLT WERDEN -



zwei kurze Töne

(3) Das Signal gibt der Tzfz mit der Tzfz-Pfeife über Auftrag des Vershubleiters, bei unbegleiteten Tzfz ohne besonderen Auftrag.

(4)

Signal - WEICHE IST UMGESTELLT -



Ein kurzer Ton mit dem Signalhorn

(5)

Signal - VERSCHUB EINSTELLEN -

Ein kurzer, ein langer und ein kurzer Ton

XII. Signale für die Zugmannschaft

§ 26 Signale des Tzfz

(1) Die Signale des Tzfz werden mit der Tzfz-Pfeife gegeben.

(2)

Signal - ACHTUNG -



Ein langer Ton

(3) Ist bei geschobenen Zügen am vordersten Fahrzeug eine Einrichtung zur Abgabe des Signals Achtung vorhanden, wird das Signal vom Mitarbeiter an der Spitze gegeben. Der Tzfz ist zu verständigen. geschobene
Züge

(4) Das Signal dient allgemein dazu, die Aufmerksamkeit von Personen zu erregen oder Personen zu warnen. In Einzelfällen wird die Abgabe in Vorschriften oder schriftlichen Befehlen angeordnet. Anwendung

Bremssignale

(5) Mit den Bremssignalen werden Aufträge zum Bedienen der Bremsen erteilt. zweck

(6)

Signal - BREMSSEN -

Drei kurze Töne schnell nacheinander



(7)

Signal - LÖSEN -

Ein langer und zwei kurze Töne



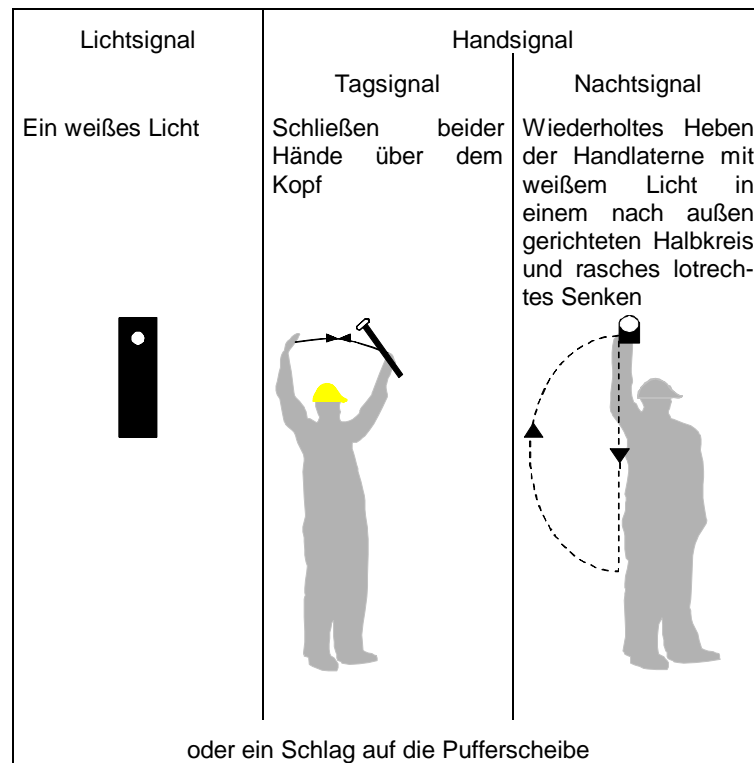
§ 27 Bremsprobesignale

Zweck

(1) Bremsprobesignale dienen zur Verständigung bei der Durchführung der Bremsprobe.


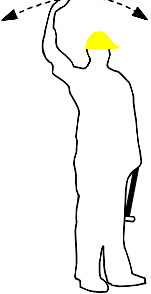

(2)

Signal - BREMSEN ANLEGEN -

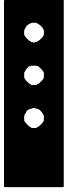




(3)

Signal - BREMSEN LÖSEN -

Lichtsignal	Handsignal	
	Tagsignal	Nachtsignal
Zwei weiße Lichter lotrecht untereinander	Wiederholtes Hin- und Herschwingen einer Hand über dem Kopf im Halbkreis	Wiederholtes Hin- und Herschwingen der Handlaterne mit weißem Licht über dem Kopf im Halb- kreis
		
oder zwei Schläge auf die Pufferscheibe		

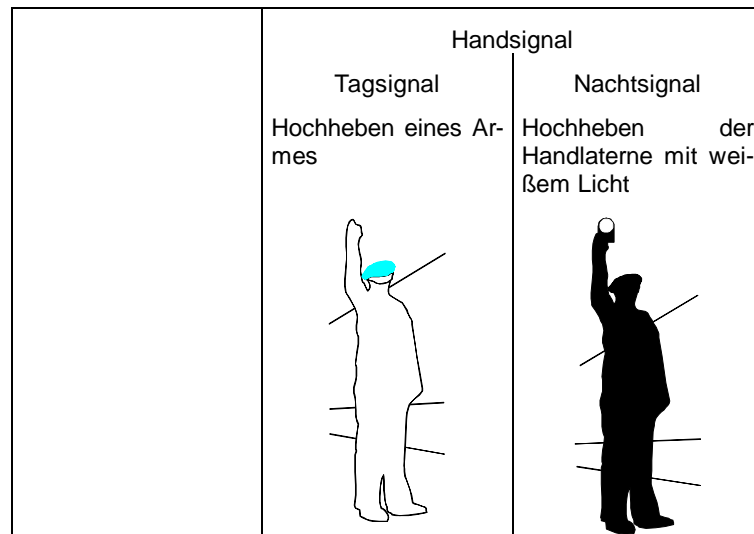
(4)
Signal - BREMSPROBE BEENDET -

Lichtsignal	Handsignal	
Drei weiße Lichter lotrecht untereinander	Tagsignal Lotrechtes Hochhalten eines Armes	Nachtsignal Lotrechtes Hochhalten der Handlaterne mit weißem Licht
		
oder drei Schläge auf die Pufferscheibe		

§ 28 Abfertigungssignale

(1)

Signal - ABFAHRBEREIT -

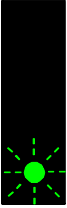


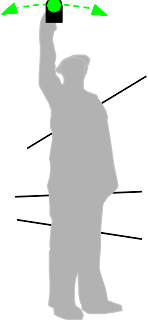


- (2) Das Signal wird vom entferntesten Zub beginnend, der Reihe nach in Richtung zum Abfertigenden gegeben (bei selbstschließenden Türen s. auch ZSB).
- (3) Erforderlichenfalls kann der Abfertigende die Zub zur Abgabe des Signals "Abfahrbereit" durch einen langen Pfiff mit der Signalpfeife auffordern.
- (4) Erfordert es die Örtlichkeit, kann auch ein anderer geeigneter Mitarbeiter zur Abgabe des Signals "Abfahrbereit" herangezogen werden (Bf-Do, StL).
- (5) Nach Postladearbeiten zeigt ein Mitarbeiter der Post den Abschluß der Ladearbeiten mit dem Signal "Abfahrbereit" an. Diesfalls wird das Tagsignal mit der gelben Fahne, das Nachtsignal mit weißem Licht gegeben.

Abgabe

Aufforderung
zur Abgabe

(6)
Signal - ABFAHRT -

Lichtsignal	Handsignal	
	Tagsignal	Nachtsignal
<p data-bbox="472 371 707 405">Ein grünes Blinklicht</p> 	<p data-bbox="722 371 959 539">Lotrechtes Hochhalten einer runden weißen Scheibe mit grünem Rand bei geringfügigem Hin- und Herschwenken</p>   <p data-bbox="730 1059 951 1171">Zur Abgabe verwendet der Fdl den Befehlsstab, der Zub die Winkscheibe</p>	<p data-bbox="975 371 1211 517">Lotrechtes Hochhalten der Handlaterne mit grünem Licht bei geringfügigem Hin- und Herschwenken</p> 
<p data-bbox="515 1189 1166 1223">Wenn nötig, <u>zusätzlich zwei lange Piffe</u> mit der Signalpfeife</p>		

Ersatz

- (7) Das Signal darf durch den mündlichen Auftrag "Abfahrt" ersetzt werden. Bei Triebwagen und Triebzügen mit selbstschließenden Türen darf der Zgf den Abfahrtauftrag mit zwei langen Summertönen erteilen.

- (8) Für die Erteilung des Abfahrtrages ist, entsprechend der vorhandenen technischen Möglichkeiten, nachstehende Reihenfolge anzuwenden:
- Abfertigungsanlage (Lichtsignal "Abfahrt"),
 - zwei lange Summertöne,
 - Winkscheibe/Befehlsstab/mdl Auftrag,
 - fmdl über das UIC-Kabel unter Anführung der Zugnummer.

Kann die Reihenfolge nicht eingehalten werden, ist eine Verständigung des Tzf - gegebenenfalls auch über Lautsprecher - vorzunehmen.


- (9) In Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal verständigt das Signal den Zug über die Erlaubnis des Fdl zur Durchfahrt.

Durchfahr-
erlaubnis

§ 29 Fahrtregelungssignale

(1)

Signal - SCHNELLER FAHREN -


	Formsignal
	<p>Eine quadratische schwarze Tafel mit einer weißen, nach oben gerichteten Pfeilspitze</p> 

- (2) Mit dem Signal gibt der Fdl dem Tzf den Auftrag, bis zum nächsten Bahnhof die Fahrplangeschwindigkeit anzustreben.

Bedeutung

(3)

Signal - LANGSAMER FAHREN -

	Formsignal
	<p>Eine quadratische schwarze Tafel mit einer weißen, nach unten gerichteten Pfeilspitze</p> 

- (4) Mit dem Signal gibt der Fdl dem Tzf den Auftrag, bis zum nächsten Bahnhof die planmäßige Fahrzeit etwa um ein Drittel zu verlängern.

Bedeutung

XIII. Signale an Zügen und Fahrzeugen

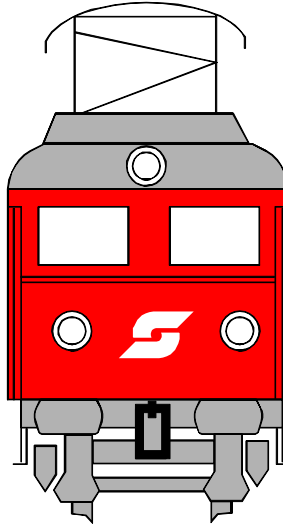
§ 30 Zugsignale

Spitzen- und Schlußsignal

(1)

Signal - SPITZENSIGNAL -

Drei weiße Lichter in Form eines Dreieckes mit nach oben gerichteter Spitze.



- Bedeutung**
- (2) Das Signal kennzeichnet das erste Fahrzeug einer Zug- oder Nebenfahrt.
 - (3) Geschobene Zug- oder Nebenfahrten brauchen nur bei Dunkelheit und nur mit einem weißen Licht gekennzeichnet werden. Bei handgeschobenen KI entfällt das Signal.
- Verschiebende Tfz**
- (4) Das Signal wird auch zur Kennzeichnung verschiebender Tfz verwendet.

(5)
Signal - SCHLUSSIGNAL -

Mindestens ein rotes Licht oder eine runde rückstrahlende Scheibe mit einer roten Kreisfläche mit weißem Rand.



- (6) Das Schlussignal kennzeichnet das letzte Fahrzeug einer Zug- oder Nebenfahrt. Bei handgeschobenen KI entfällt das Signal. Bei nachgeschobenen Zügen darf das Schlussignal am letzten Wagen verbleiben.
- (7) Die Verwendung von Schlussignalen anderer Bahnen ist zulässig, sofern diese als rot rückstrahlende Kennzeichnung ausgeführt ist. Das Signal kann daher auch folgendes Aussehen haben:



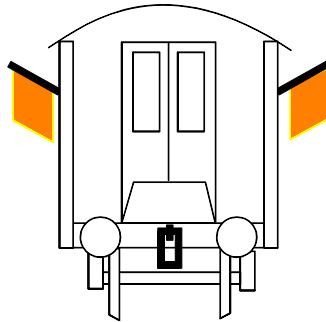
Bedeutung

Andere Bahnen

§ 31 Signale an Fahrzeugen

(1)
Signal - WAGEN BESETZT -

An jeder Längsseite eine seitwärts über den Wagen hinausragende gelbe Fahne oder gelbe Tafel.

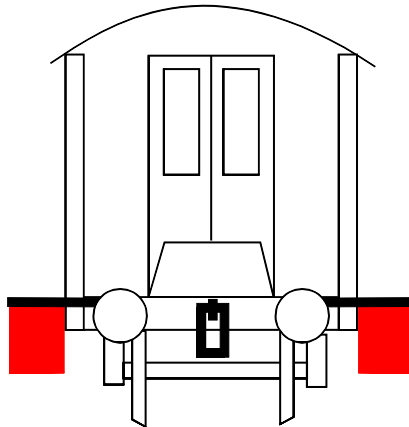


- (2) Mit Personen besetzte Wagen werden mit dem Signal "Wagen besetzt" gekennzeichnet, wenn sie beim Verschub besonders vorsichtig behandelt werden müssen.
- (3) Das Signal wird vom Begleit- bzw. Aufsichtspersonal angebracht und abgenommen.

Bedeutung

Anbringung

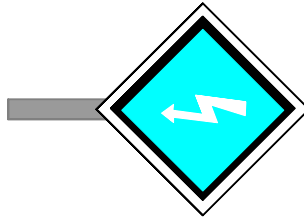
(4)

Signal - FAHRZEUG DARF NICHT BEWEGT WERDEN -

An jeder Längsseite eine seitwärts über das Fahrzeug hinausragende rote Fahne oder rote Tafel.

- Bedeutung** (5) Das Signal kennzeichnet Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen, die nicht bewegt werden dürfen und an die auch nicht angefahren werden darf.
- Anbringung** (6) Für die Kennzeichnung ist der Mitarbeiter verantwortlich, der feststellt oder anordnet, daß das Fahrzeug nicht bewegt werden darf. Innerhalb einer Fahrzeuggruppe wird das vorderste Fahrzeug gekennzeichnet, an das angefahren werden könnte. Vor der Anbringung muß die Zustimmung des Fdl (Stellwerkswärters) eingeholt werden (Bsb).

(7)

Signal - AN DIE VORHEIZANLAGE ANGESCHLOSSEN -

Eine weiß und schwarz umrandete, blaue quadratische Tafel mit einem weißen Blitzpfeil.

- (8) Das Signal ist an der Seite anzubringen, an der angefahren werden könnte. Es ist vor dem Anschluss an die Vorheizanlage anzubringen. Anbringung

XIV. Bleibt frei

§32 - §33 bleiben frei



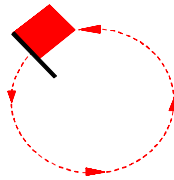
XV. Gefahr signal

§ 34 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Das Gefahr signal wird gegeben, wenn dem eigenen Zug (KI, Verschubteil) Gefahr droht oder wenn Zug-, Verschub- oder Nebenfahrten zur Abwendung einer Gefahr sofort angehalten werden müssen. Zweck
- (2) Wird das Gefahr signal wahrgenommen, muß mit allen Mitteln getrachtet werden, die Fahrt so rasch wie möglich zum Stillstand zu bringen.

§ 35 Beschreibung und Bedeutung

- (1)
Signal- GEFAHRSIGNAL -



Drei kurze Töne mehrmals hintereinander. Schwingen der Signalfahne, eines Gegenstandes, eines Armes - bei Dunkelheit möglichst einer Laterne mit rotem Licht - im Kreis.

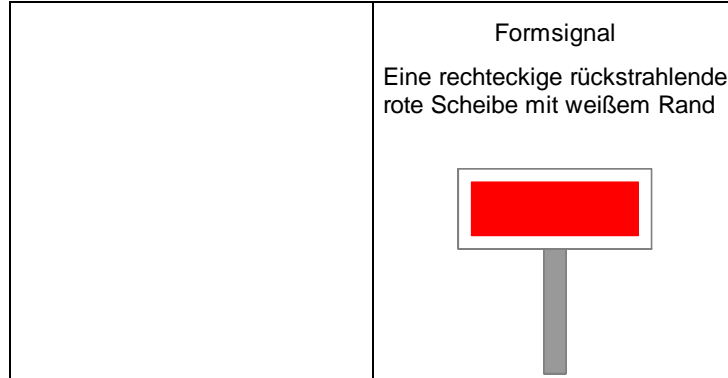
- (2) Tzf (KI-Führer) geben das Signal mit der Tzf-Pfeife. Andere Mitarbeiter geben das Signal sichtbar und wenn möglich auch hörbar möglichst weit vor der Gefahrstelle. Abgabe

XVI. Sonstige Signale

§ 36 Sonstige Signale

(1)

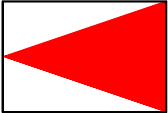
Signal - HALTSCHEIBE -



- | | |
|--------------------------------------|--|
| Aufstellung | (2) Die Haltscheibe wird unmittelbar rechts vom Gleis oder in der Gleismitte, bei in Freistellung untauglichen Formhauptsignalen vor dem Signal aufgestellt. |
| Aufstellungs-
entfernung | (3) Die Haltscheibe ist grundsätzlich 50 m vor der Gefahrstelle aufzustellen. Unmittelbar vor der Gefahrstelle wird die Haltscheibe aufgestellt bei <ul style="list-style-type: none"> a) Einfahrt auf besetztes Gleis (die Aufstellung einer Haltscheibe ist nur bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter erforderlich, diesfalls darf die Haltscheibe durch ein rotes Licht ersetzt werden), b) außergewöhnlichem Haltepunkt, c) gesperrten Bahnhofgleisen, d) in Freistellung untauglichen Form-Hauptsignalen. |
| Unbefahrbare
Gleisstellen | (4) Unbefahrbare Gleisstellen sind stets nach beiden Richtungen zu decken. |
| Vorbeifahrt | (5) An einer Haltscheibe darf nur über ausdrücklichen Auftrag des Fdl (Blockwärters) vorbeigefahren werden. |

(6)

Signal - SIGNALHINWEIS -


	<p>Formsignal</p> <p>Eine rechteckige weiße Tafel mit einem roten Dreieck</p> 
--	--

- (7) Der Signalhinweis zeigt an, daß das betreffende Signal nicht auf der vorgeschriebenen Seite steht. Er steht dort, wo das Signal stehen sollte; die Dreieckspitze zeigt zum Signal

Bedeutung
Anbringung

(8)

Signal - RICHTUNGSPFEIL -

	<p>Formsignal</p> <p>Eine rechteckige schwarze Tafel mit rückstrahlendem weißem Pfeil</p> 
--	--

- (9) Der Richtungspfeil befindet sich grundsätzlich oberhalb des Signals und zeigt an, für welches Gleis dieses Signal gilt. Bei mehreren Signalen am selben Standort darf von diesem Grundsatz nicht abgewichen werden.

Bedeutung


- (10) Das Signal wird angewendet

Anwendung

- a) zur Anzeige der Gleiszugehörigkeit eines ortsfesten Signals, wenn dies aus örtlichen Gründen erforderlich ist,
- b) zur Anzeige der Lage einer Langsamfahrstelle im Bahnhof, die sich nicht im durchgehenden Hauptgleis befindet und deren Ankündigungssignal neben dem Streckengleis oder durchgehenden Hauptgleis aufgestellt ist. Bei Hinweisen nach zwei Seiten werden zwei Richtungspfeile angebracht.
- c) vor Streckenabzweigungen an Ankündigungssignalen und Ankündigungstafeln zur Anzeige, für welche Strecke dieses Signal gilt.

(11)

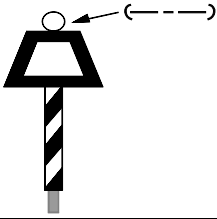

Signal - TRAPEZTAFEL -

	<p style="text-align: center;">Formsignal</p> <p>Eine weiße trapezförmige Tafel mit schwarzem Rand an einem schwarz und weiß schräg gestreiften Pflock</p> 
--	---

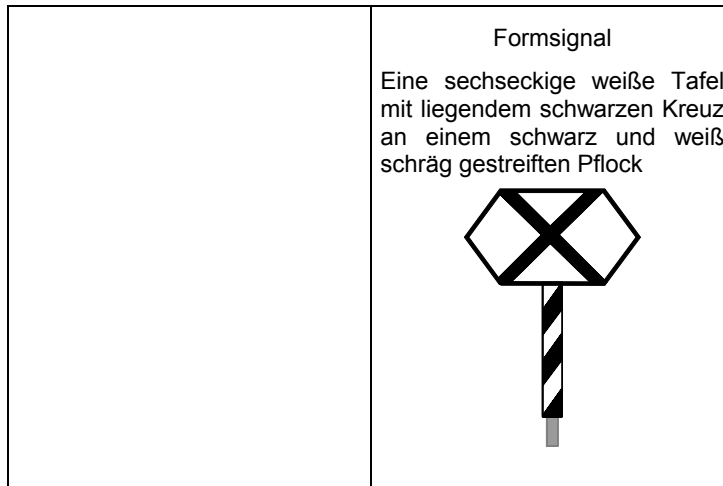
- Bedeutung** (12) Das Signal kennzeichnet jene Stelle, an der ein Zug nach den Bestimmungen der DV V3 vor einer Betriebsstelle zu halten hat.
- Aufstellung** (13) Das Signal steht in der Regel 50 m vor der Einfahrweiche grundsätzlich rechts vom Gleis.

(14)

Signal - KOMMEN -

<p style="text-align: center;">Lichtsignal</p> <p>Ein langes, ein kurzes und ein langes Aufleuchten eines weißen Lichtes an der Trapeztafel</p> 	<p style="text-align: center;">hörbares Signal</p> <p>Ein langer, ein kurzer, ein langer Ton</p> 
--	---

- Zweck** (15) Das hörbare Signal wird gegeben, um Mitarbeiter herbeizurufen.
- (16) In Betriebsstellen ohne Einfahrsignal wird das Signal gegeben, um die Einfahrt einer vor der Trapeztafel haltenden Zug- oder Nebenfahrt zu veranlassen. Das hörbare Signal wird diesfalls mit der Tfz-Pfeife eines im Bahnhof befindlichen Tfz (KI) oder vom Fdl mit dem Signalthorn gegeben. Das Signal darf durch einen mdl/fmdl Auftrag ersetzt werden.

Signal - KREUZTAFEL -

(18) Das Signal zeigt die Annäherung

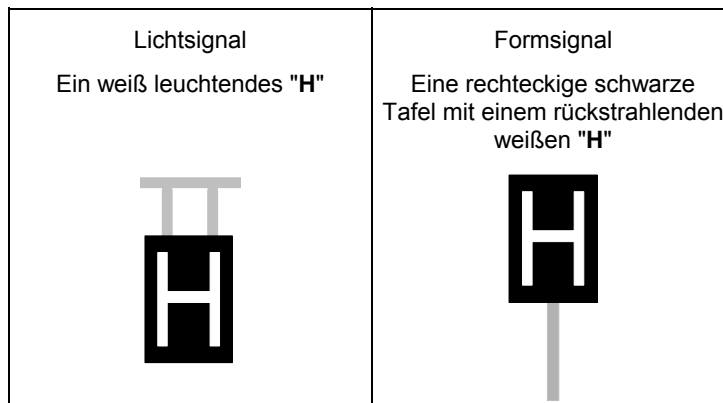
Bedeutung

- an ein Einfahr-(Deckungs-)signal ohne Vorsignal oder
- an eine Trapeztafel an.

(19) Das Signal steht auf Bremsweglänge vor dem Einfahrsignal (Deckungssignal, Trapeztafel) grundsätzlich auf der für dieses Signal vorgeschriebenen Seite.

Aufstellung

(20)

Signal - HALTEPUNKT -

Bedeutung (21) Das Signal gilt nur für personenbefördernde Züge.

Aufstellung (22) Aufstellung:

- a) Lichtsignale sind über der Bahnsteigkante - am Bahnsteigdach oder auf Auslegern - angebracht.
- b) Formsignale sind grundsätzlich rechts bzw. oberhalb des Gleises angebracht.

(23) Ein ortsfestes Signal ist grundsätzlich der größtmöglichen Länge der personenbefördernden Züge entsprechend, angebracht. Dafür ist eine Signalstandortbestimmung durchzuführen.

Zusätzlich kann davor

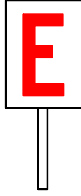
- a) ein Lichtsignal, oder
- b) ein tragbares Signal verwendet werden.

Es ist vor dem ersterreichten Signal "Haltepunkt" anzuhalten.

(24) bleibt frei

(25)

Signal - FAHRWEGENDE -

	<p>Formsignal</p> <p>Eine rechteckige rückstrahlende weiße Tafel mit einem roten rückstrahlenden "E"</p> 
--	--

(26) Das Signal kennzeichnet in Bahnhöfen das Ende eines Einfahrgleises, für dessen Abgrenzung weder ein Haupt- noch ein Schutzsignal vorhanden ist.


Bedeutung

(27) Das Signal steht grundsätzlich rechts neben dem zugehörigen Gleis in Augenhöhe des Tzfz oder über dem Gleis.

Aufstellung

(28)

Signal - HALTESTELLENTAFEL -

	<p>Formsignal</p> <p>Eine liegende rechteckige weiße Tafel mit drei nach rechts steigenden schwarzen Streifen</p> 
--	---

(29) Das Signal kündigt eine Haltestelle an. Es ist aufgestellt, wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern.

Bedeutung


(30) Das Signal steht grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen

Aufstellung

- grundsätzlich 700 m
- bei örtlich zulässiger Geschwindigkeit ab 100 km/h 1000 m vor der Haltestelle.

(31)

Signal - GRENZMARKE -


	Formsignal Ein waagrecht liegender weißer Balken mit schwarzen Enden
	

In Mattengleisen kann die Grenzmarke durch Anstrich bzw. zwei nebeneinander liegend verlegte Metallscheiben ersetzt werden.

- Bedeutung** (32) Das Signal kennzeichnet jene Stelle, ab der Bewegungen auf dem Nachbargleis behindert sowie Mitarbeiter gefährdet werden können. Schienenfahrzeuge dürfen grundsätzlich nur bis zu diesem Signal aufgestellt sein.
- Verhalten**
- Aufstellung** (33) In Bahnhöfen ohne Gleisfreimeldeanlage kann die Kennzeichnung der Fahrstraßenzugschlussstelle durch das Signal - Grenzmarke - erfolgen. Nötigenfalls ist die Grenzmarke halbiert und versetzt angeordnet. Das schwarze Ende weist jeweils auf das zugehörige Gleis.

(34)

Signal - MARKIERTE GRENZMARKE -

	Formsignal Eine mittige rote Markierung der Grenzmarke
	

Bei Grenzmarken in Mattengleisen gemäß Absatz (31) wird die rote Markierung als Anstrich bzw. als dritte rote Metallscheibe angebracht.

- Bedeutung** (35) Das Signal wird verwendet, wenn der erforderliche Sicherheitsabstand zwischen den am weitesten ausladenden Teilen von abgestellten Fahrzeugen nicht erreicht wird.
- Verhalten** (36) Schienenfahrzeuge dürfen nur bis zu dem der markierten Grenzmarke nächststehenden Haupt-, Schutz-, Verschubsignal oder Fahrwegende aufgestellt werden. Werden ausnahmsweise Schienenfahrzeuge über die genannten Signale hinaus aufgestellt, ist zwischen dem Schienenfahrzeug und der markierten Grenzmarke 6 m Abstand zu halten. Ausnahmen für

bestehende Anlagen in Traktionsstandorten, Werkstättenbereichen und Standorten von technischen Servicebereichen genehmigt der Ausschuss Betriebliche Normen (ABN).

(37)

Signal - DIENSTRUHE -

<p>als Signalkennzeichnung</p> <p>Ein liegendes rückstrahlendes gelbes Kreuz mit weißem Rand</p> 	<p>als Bahnsteigsignal</p> <p>Ein liegendes rückstrahlendes gelbes Kreuz auf einer rechteckigen weißen Tafel</p> 
--	---

- (38) a) Das Signal kennzeichnet ein Haupt- oder Schutzsignal einer Betriebsstelle mit Dienstruhe mit planmäßigem Zugverkehr. Es erlaubt die Vorbeifahrt mit höchstens 40 km/h - auf Schmalspurbahnen mit höchstens 20 km/h - im anschließenden Weichenbereich.
- b) Das Signal kennzeichnet eine Betriebsstelle mit Dienstruhe mit planmäßigem Zugverkehr.

Bedeutung



Es ist wie ein Signal „Signal außer Betrieb“ anzubringen

Es wird im Bahnsteigbereich oder in der Nähe des Aufnahmsgebäudes angebracht.

Anbringung

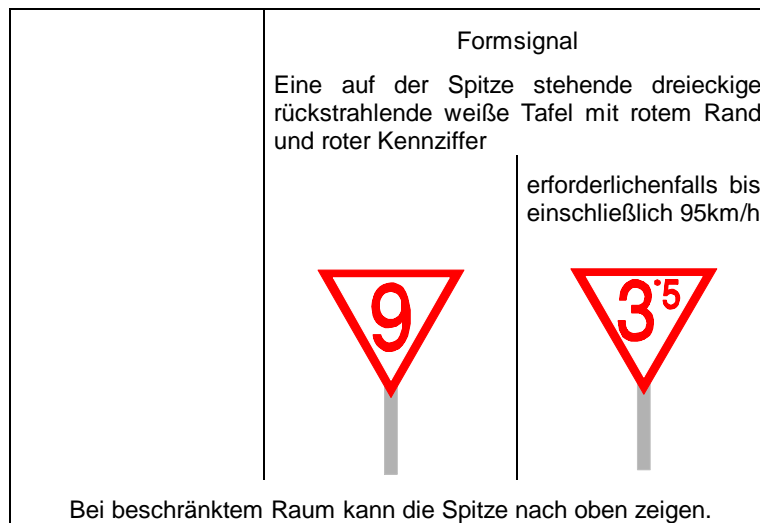
(39)

Signal - GESCHWINDIGKEITSTAFEL -

	Formsignal	
	Eine quadratische rückstrahlende weiße Tafel mit rotem Rand und roter Kennziffer	
		erforderlichenfalls bis einschließlich 95km/h 

- Bedeutung** (40) Das Signal gibt die örtlich zulässige Geschwindigkeit mit 1/10 ihres Wertes an.
- Aufstellung** (41) Das Signal steht grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen. Es kann auch über den Gleisen angebracht sein.

(42)

Signal - ANKÜNDIGUNGSTAFEL -

(43) Das Signal kündigt die örtlich zulässige Geschwindigkeit mit 1/10 ihres Wertes an. Es wird verwendet, wenn die örtlich zulässige Geschwindigkeit um mindestens 20 % kleiner ist als jene im unmittelbar voranliegenden Streckenabschnitt. Wird die Geschwindigkeit um weniger als 20 km/h herabgesetzt, entfällt die Ankündigungstafel.

Bedeutung

(44) Das Signal steht

Aufstellung

- grundsätzlich 700 m,
 - bei örtlich zulässiger Geschwindigkeit ab 100 km/h 1000 m
- vor der zugehörigen Geschwindigkeitstafel grundsätzlich auf derselben Seite. Mit Rücksicht auf Fahrdynamik und Indusi-Einrichtungen ist eine Aufstellung innerhalb dieser Entfernung möglich. Die Festlegung erfolgt im VzG.


Signale für Schneeräumfahrten

Zweck

(45) Signale für Schneeräumfahrten kennzeichnen Gleisabschnitte, in denen die Räumarbeit teilweise oder zur Gänze eingestellt sein muß.


(46)

Signal - RÄUMARBEIT EINSTELLEN -

	<p>Formsignal</p> <p>Ein liegendes gelbes Kreuz mit schwarzen Enden an einem abwechselnd schwarz und gelb gestreiften Pflock</p> 
--	---

(47)

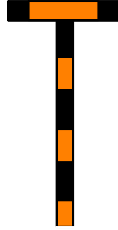
Signal - MITTELRÄUMER HEBEN -

	<p>Formsignal</p> <p>Ein gelbes Dreieck mit schwarzem Rand mit der Spitze nach oben</p> 
--	--

(48) Mit dem Signal "Mittelräumer heben" wird das Signal "Räumarbeit einstellen" dann gekennzeichnet, wenn nur der Mittelräumer gehoben werden muß.

(49)

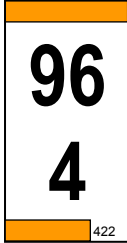
Signal - RÄUMARBEIT AUFNEHMEN -

	<p>Formsignal</p> <p>Ein waagrechter gelber Balken mit schwarzen Enden an einem abwechselnd schwarz und gelb gestreiften Pflock</p> 
--	--

Signal für Notbremsüberbrückung

(50)

Signal – NBÜ-BEREICH -

	<p>Formsignal</p> <p>Zwei orange rückstrahlende waagrechte Streifen untereinander.</p> 
--	--

(51) Das Signal kennzeichnet NBÜ - Bereiche.

Bedeutung

(52) Das Signal ist an allen Hektometertafeln bzw. Kilometer-
tafeln im NBÜ -Bereich angebracht.

Anbringung

§§ 37, 38 bleiben frei

XVII. Signale für Eisenbahnkreuzungen

§ 39 EK-Überwachungssignal

Zweck

- (1) Das EKÜS zeigt, ob die EKSA beim Befahren der EK dem Straßenverkehr "Halt" gebietet.
- (2) Der Signalmast zeigt schräg nach rechts steigende schwarze Streifen auf weißem rückstrahlendem Grund und darüber entweder ein gelbes Licht oder eine gelbe Rückstrahlfläche.

(3)

Signal - EK GESICHERT -



Aufstellung

- (4) Das EKÜS steht grundsätzlich rechts vom Gleis auf Bremsweglänge vor der EK. Das EKÜS kann
 - bei handgeschalteten Anlagen und
 - bei zuggeschalteten Anlagen, bei denen alle Schienenfahrzeuge vor dem EKÜS anhalten (beispielsweise Haltestelle)
 auf geringere Entfernung aufgestellt sein.

- (5) Ist innerhalb der Schaltstrecke ein Anhalten zu berücksichtigen (beispielsweise Haltestelle, Signal), wird dort das EKÜS wiederholt.

Wiederholung

Folgen EK in kürzeren Abständen als auf Bremsweglänge, wird diese Gruppe durch das EKÜS vor der ersten EK gedeckt. Am Mast dieses EKÜS ist eine rechteckige weiße rückstrahlende Tafel mit schwarzer Aufschrift zur Angabe der Anzahl der EK, für die es gilt, angebracht. Nach der letzten EK ist eine rechteckige weiße rückstrahlende Tafel mit schwarzer Aufschrift EK mit diagonal von links nach rechts steigender roter Durchstreichung angebracht.

Anfang
Ende


Wird das EKÜS vor den noch folgenden EK wiederholt, so ist am Mast dieses EKÜS, ausgenommen am Mast des EKÜS vor der letzten EK, eine rechteckige weiße rückstrahlende Tafel mit schwarzer Aufschrift zur Angabe der Anzahl der EK, die noch folgen, angebracht. Nach der letzten EK ist eine rechteckige weiße rückstrahlende Tafel mit schwarzer Aufschrift EK mit diagonal von links nach rechts steigender roter Durchstreichung angebracht.

Anfang

Ende



(6)
Signal - RAUTENTAFEL -

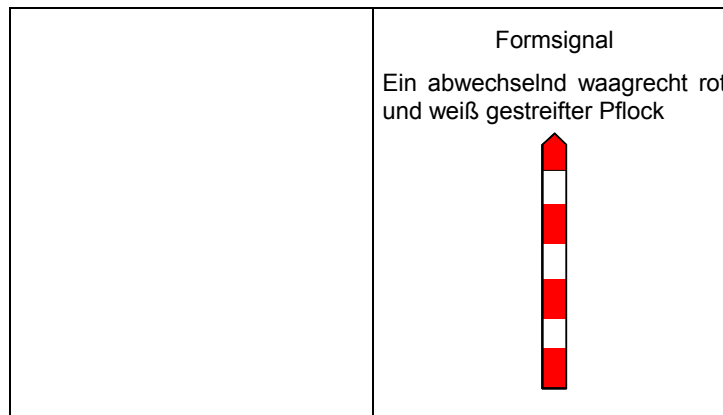
	<p>Formsignal</p> <p>Eine rechteckige schwarze Tafel mit vier auf den Spitzen übereinander stehenden weißen rückstrahlenden Rauten</p> 
--	--

Bedeutung	(7) Das Signal weist den Tzf Führer auf ein auf Bremsweglänge errichtetes EKÜS hin.
Aufstellung	(8) Das Signal steht grundsätzlich rechts vom Gleis. Ob die Aufstellung des Signales in Bahnhöfen erforderlich ist, wird bei einer Signalstandortbestimmung festgelegt.

§ 40 Pfeifpflocke, Schaltstellenpflock

(1)


Signal - PFEIFPFLOCK -



- | | |
|---|--------------------------------------|
| (2) Das Signal kennzeichnet jene Stelle, ab der bis zum Erreichen der EK wiederholt (mindestens 3mal) Signal "Achtung" zu geben ist. | Bedeutung |
| (3) Das Signal ist grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen aufgestellt. | Aufstellung |
| (4) Um für nahe aufeinanderfolgende EK ein übergreifendes Aufstellen zu vermeiden, werden ein Gruppenpfeifpflock und ein Endpflock verwendet. | Gruppenpfeifpflock, Endpflock |


(5)

Signal - GRUPPENPFEIFPFLOCK -

	<p style="text-align: center;">Formsignal</p> <p>Ein abwechselnd waagrecht rot und weiß gestreifter Pflock, der am oberen Ende zwei nach rechts steigende schwarze Streifen auf weißem Grund trägt.</p> 
--	---

(6)

Signal - ENDPFLOCK -


	<p style="text-align: center;">Formsignal</p> <p>Ein weißer, am oberen Ende rot gestrichener Pflock</p> 
--	--

Aufstellung

- (7) Gruppenpfeifpflock und Endpflock sind grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen aufgestellt.

- (8) Der Gruppenpfeifplock kennzeichnet jene Stelle, ab der bis zum Erreichen der ersten EK wiederholt (mindestens 3mal) und anschließend fortgesetzt bis zum Erreichen des Endplocks Signal "Achtung" zu geben ist Bedeutung

(9)
Signal - SCHALTSTELLENPFLOCK -

	<p>Formsignal</p> <p>Ein abwechselnd schwarz und weiß gestreifter Plock</p>  <p>Die kilometrische Lage der EK ist am Signal angegeben</p>
--	--

- (10) Das Signal kennzeichnet die Einschaltstelle fahrbewirkter Schranken- oder Lichtzeichenanlagen auf der das Anhalten zu vermeiden ist. Bedeutung
- (11) Das Signal ist grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen aufgestellt. Aufstellung


XVIII. Fahrerlaubnissignal

§ 41 Allgemeine Bestimmungen

- | | |
|--------------------|--|
| Zweck | (1) Fahrerlaubnissignale werden auf Strecken mit Zugleitbetrieb in Verbindung mit Streckensicherungssystemen gemäß DV V 5 verwendet. |
| Gültigkeit | (2) Fahrerlaubnissignale gelten für Zug- und Nebenfahrten. |
| Aufstellung | (3) Fahrerlaubnissignale befinden sich am Standort des zugehörigen Ausfahrtsignals. |

§ 42 Beschreibung und Bedeutung

- (1)
Signal - FAHRERLAUBNISSIGNAL -

<p style="text-align: center;">Lichtsignal</p> <p>Ein lotrechter weißer Balken, der ggf. durch einen oder mehrere weiße Punkte ergänzt wird.</p> <div style="text-align: center;">  </div>	
---	--

- | | |
|------------------|---|
| Bedeutung | <p>(2) Das Signal zeigt durch Aufleuchten eines lotrechten weißen Balkens die Fahrerlaubnis bis zur nächsten Zuglaufstelle an. Es leuchtet jedoch nur dann, wenn das Ausfahrtsignal in Freistellung ist. Bei Gruppenausfahrtsignalen werden zusätzlich durch einen oder mehrere weiße Punkte jene Gleise angezeigt, für die die Fahrerlaubnis nicht gilt.</p> <p>(3) Bei ungünstigen Sichtverhältnissen kann das Fahrerlaubnissignal wiederholt werden.</p> |
|------------------|---|

Anlage 1: Ausrüstung mit Signalmitteln

1	2	3	4	5
Lfd Nr.	Bezeichnung des Dienstpostens bzw. des Mitarbeiters	Signalmittel, die der Mitarbeiter mit sich zu führen hat bzw. die auf dem Dienstposten vorhanden sein müssen	bzw. die ihm persönlich zugeteilt sind	Bemerkungen
1	Fahrdienstleitung (auch fernbediente Bahnhöfe mit Bedienmöglichkeit)	1 Befehlsstab* 1 Taschenlampe (weißes, grünes und rotes Licht)* 1 Signalhorn* 2 Haltscheiben* 1 Fahrtregelungssignal	1 Signalpfeife	* Soweit für die Dienstausbübung notwendig
2	Stellwerks- und Weichenwärterposten	1 Signalfahne 1 Handlaterne (weißes und rotes Licht) 1 Signalhorn 1 Haltscheibe*	1 Signalpfeife	* Auf Abzweigstellwerken 2 Haltscheiben
3	Geschäftsführer	1 Signalfahne 1 Handlaterne (weißes und rotes Licht) 1 Signalhorn 2 Haltscheiben	1 Signalpfeife	
4	Verschubleiter und Verschieber	1 Handlaterne (weißes Licht)	1 Signalpfeife 1 Signalfahne	Beim Verschub über zu bewachende EK muß eine beidseitig rotes Licht zeigende Handlaterne oder ein Signalstab vorhanden sein.

5	Zugbegleiter		1 Taschenlampe (weißes, grünes und rotes Licht) 1 Signalpfeife 1 Winkscheibe	
6	KI-Führer	1 Signalfahne 1 Handlaterne (weißes und beidseitig rotes Licht)	1 Signalpfeife	
7	Bremser von KI	1 Signalfahne 1 Handlaterne (weißes und rotes Licht)	1 Signalpfeife	
8	Block-, Lehnen- und Ladestellenwärter	1 Signalfahne 1 Handlaterne (weißes und rotes Licht) 2 Haltscheiben	1 Signalpfeife	
9	Schranken- und Haltestellenwärter	1 Signalfahne 1 Handlaterne (weißes und rotes* Licht)	1 Signalpfeife	* Bei Schrankenwärter beidseitig rotes Licht oder ein Signalstab
10	Streckenbegeher	1 Handlaterne (weißes und rotes Licht)	1 Signalpfeife	
11	Gleismeister und Gleisaufseher (Vorarbeiter mit eigener Rotte)	1 Signalfahne 1 Handlaterne (weißes und rotes Licht)	1 Signalpfeife	
12	Sicherungs-posten	1 Signalfahne 1 Handlaterne (weißes Licht) 1 Mehrklangsignalhorn bzw. Typhon	1 Signalpfeife	

Anlage 2: Übergangssignale

Die in dieser Anlage genannten Übergangssignale bleiben bis auf weiteres gültig.

Zu § 15

zu (1) Signal - **WEITERFAHRT VERBOTEN** -

zu (2) Signal - **WEITERFAHRT ERLAUBT** -

Die Signale können das Signalbild bei Dunkelheit beleuchtet oder durch Anstrich auf einer Signalscheibe zeigen.

Zu § 20 Weichensignale können bei Dunkelheit beleuchtet oder mit Anstrich auf einer Signalscheibe ausgebildet sein.

Zu § 30 (1) Übergangssignal - **SPITZENSIGNAL -**

Bei Geschwindigkeiten bis 60 km/h genügt bei Neben- und Zweiwegefahrzeugen die Kennzeichnung mit zwei weißen Lichtern waagrecht nebeneinander.

