

### Erläuterungen zum gemeinsamen Signalbuch

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

Es ist vor allen Dingen an diejenigen Mitarbeiter gerichtet, die für ihre Tätigkeit die Bestimmungen beider Signalbücher beachten müssen.

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

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

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

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

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

### Vorbemerkungen zum Signalbuch

	DS 301	DV 301
a)	Das Signalbuch enthält	
	die wesentlichen Bestimmungen über die bei der DB AG im Bereich	
	der ehemaligen Deutschen Bundesbahn	der ehemaligen Deutschen Reichsbahn
	verwendeten Signale der Eisenbahn-Signalordnung (ESO), und	
	die dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen (AB),	die den Ausführungsbestimmungen entsprechenden Bestimmungen,
	Bestimmungen über die Anwendung der von der ESO abweichenden Signale mit vorübergehender Gültigkeit, sowie Zusätze der DBAG; sie werden mit dem Wort "Zusatz" gekennzeichnet.	
	Wegen der Erweiterung der ESO siehe Einigungsvertrag vom 31.08.1990 (BGBl. II., S. 889) Anlage I, Kapitel XI, Sachgebiet A, Abschnitt III.	
	Die DS 301 gilt bei den Eisenbahnen des Bundes im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn.	Die DV 301 gilt bei den Eisenbahnen des Bundes im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn.
b)	die Ausführungsbestimmungen (AB),	
	erhalten Anweisungen zur Durchführung der ESO.	
c)	Für die Aufstellung ortsfester Signale gilt das entsprechende technische Regelwerk der DB AG.	
d)	Wo das Signalbuch zusätzliche Bestimmungen erfordert, die in verschiedenartigen Einrichtungen und örtlichen Verhältnissen begründet sind, werden sie bekannt gegeben:	
	– in der Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La),	
	– und der Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01-09,	
	– im Fahrplan,	
	– in der Betriebs- und Bauanweisung (Beta),	
	– bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) in der Sammlung betrieblicher Vorschriften.	

**Eisenbahn-Signalordnung (ESO)**

**a) Geltungsbereich und Zuständigkeiten**

ESO (1)

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

ESO (2)

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

ESO (3)

Abweichungen von der ESO können im Einzelfall zulassen:

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

ESO (4)

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

ESO (5)

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

**b) Begriffsbestimmungen**

ESO (6)

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

AB 1

§ 1 (3)

a) **Signal**

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

b) **Signalbegriff**

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

c) **Signalbedeutung**

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

d) **Signalbeschreibung**

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

e) **Signalbild**

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

f) **Signaltone**

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

g) **Signalton**

Abweichend von a) werden ortsfeste signaltechnische Einrichtungen, mit denen Signale nach a) gegeben werden, allgemein als Signal bezeichnet. Es gibt z.B.

- Hauptsignale,
- Vorsignale,
- Sperrsignale.  
Sperrsignale zeigen an, ob in den folgenden Gleisabschnitt eingefahren und in diesem rangiert werden darf oder ob eine Drehscheibe oder Schiebepöhlne befahren werden darf.  
Sperrsignale werden auch als Zugdeckungssignale an Bahnsteigen, Brückendeckungssignale und Deckungssignale an Rückfallweichen angewendet.

AB 1a.

§ 1 (9)

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

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

Dies gilt nicht für das Überwachungssignal einer Rückfallweiche.

Bei den NE kann auf die Anwendung des Kennlichts verzichtet werden.

Ein Sperrsignal (Lichtsignal), das in unmittelbar an einem Hauptsignal steht, ist dunkel, wenn das Hauptlicht "Fahrt" zeigt oder an diesem Signal "Zs 1",

Zs 7

Zs 11

oder Zs 8 gezeigt wird.

(siehe aber AB 28).

(siehe aber §4 (3b)).

ESO (7) | § 1 (3a)  
Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend, dienen zur Erläuterung.

AB 2 | § 1 (4)  
Ortsfeste Signale sowie die Langsamfahrtsignale Lf 1, Lf 2 und Lf 3, das Schutzhaltsignal Sh 2 und die Signale EI 3, EI 4 und EI 5 befinden sich in der Regel unmittelbar rechts – auf zweigleisigen Strecken für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf der freien Strecke unmittelbar links – neben oder über dem Gleis, zu dem sie gehören.  
Sind bei einzelnen Signalen abweichende Regeln zur Aufstellung erforderlich, so sind diese bei dem betroffenen Signal gegeben. Bei den Eisenbahnen des Bundes werden ständige und vorübergehende Ausnahmen zu dieser Bestimmung durch den Infrastrukturanbieter bekannt gegeben.

Zusatz:  
Einfahrtsignale befinden sich auf zweigleisigen Strecken für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar links neben oder über dem Gleis, zu dem sie gehören.  
Ständige Ausnahmen zu den Bestimmungen zu Signalstandorten werden im Fahrplan oder in den Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01-09 bekannt gegeben. Vorübergehende Ausnahmen oder Ausnahmen bei Bauzuständen werden in der Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La) bekannt gegeben.

Bei den NE-Bahnen werden die Ausnahmen zu dieser Bestimmung in einer betrieblichen Anweisung bekannt gegeben.  
Die Bezeichnungen rechts und links sind im Sinne der Fahrtrichtung zu verstehen.

AB 2a | § 62 (1)  
Signal So 20

#### Zuordnungstafel

Das durch die Zuordnungstafel gekennzeichnete Signal gilt für das Gleis, auf das die Spitze des Dreiecks weist.  
Ein schwarzes, auf der Langseite liegendes Rechteck mit weißem Dreieck.



Das weiße Dreieck ist rückstrahlend ausgeführt.  
Die Zuordnungstafel ist zu beleuchten, wenn auch das gekennzeichnete Signal zu beleuchten ist.

Ein Signal ist durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund seines Standorts zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.  
Die Zuordnungstafel wird in Verbindung mit folgenden Signalen angewandt:  
Signal Ts 1,  
Signale Lf 1, Lf 2, Lf 3, Lf 4, Lf 5, Lf 6 und Lf 7,  
Signale EI 1 v, EI 1, EI 2, EI 3, EI 4 und EI 5,  
Signale Ne 1, Ne 2, Ne 3, Ne 4, Ne 5 und Ne 7,  
Signale BÜ 0/1, BÜ 4 und BÜ 5.

AB 2b | § 1 (3b)  
Eine durch ein Signal vorgegebene niedrigere Geschwindigkeit muss erreicht sein, wenn der Zug oder die Rangierfahrt das Signal mit der Spitze erreicht hat.  
Eine durch ein Signal vorgegebene höhere Geschwindigkeit darf gefahren werden, wenn ein Zug oder eine Rangierfahrt mit der gesamten Länge an der Stelle vorbeigefahren ist, an der die Geschwindigkeit erhöht werden darf.  
Bei einzelnen Signalen können abweichende Regeln gegeben sein.

AB 3 | § 1 (3c)  
Der anschließende Weichenbereich ist wie folgt begrenzt:  
Der Anfang liegt an dem Signal, ab dem die Fahrt zugelassen wird.  
Das Ende liegt

- bei einer Fahrt auf Einfahrtsignal oder Zwischensignal am folgenden Hauptsignal oder an einem etwa davor liegenden – bei mehreren, am letzten – gewöhnlichen Halteplatz des Zuges,
- bei einer Fahrt auf Ausfahrtsignal hinter der letzten Weiche im Fahrweg, wenn keine Weiche vorhanden ist, am Ausfahrtsignal,
- auf Abzweigstellen, Überleitstellen und auf Anschlussstellen mit Hauptsignal hinter der letzten Weiche im Fahrweg.

Ist am Ende eines anschließenden Weichenbereichs eine höhere Geschwindigkeit zugelassen, darf die Geschwindigkeit erst dann erhöht werden, wenn der Zug den anschließenden Weichenbereich vollständig verlassen hat. Dies gilt nicht bei Halt am gewöhnlichen Halteplatz.

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

AB 3a | § 1 (5)  
Unabhängig davon ist es zulässig, auch in anderen Fällen die Nachtzeichen insbesondere der Handsignale am Tage anzuwenden, wenn dadurch die Signalaufnahme verbessert werden kann.  
An Lichtsignalen ist während der Dunkelheit die Nachtbeleuchtung anzuwenden.  
Bei unsichtigem Wetter ist – soweit möglich – stets die Tagesbeleuchtung anzuwenden.

AB 3b

§ 1 (7)

Wird im Einzelfall ein Signal nicht deutlich wahrgenommen oder ist es zweifelhaft, muss die Bedeutung angenommen werden, die die größte Vorsicht erfordert.

ESO (9)

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

AB 4

§ 1 (11)

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

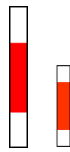
Sie sind

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

sowie

- weiß mit zwei schwarzen Punkten.

a) An einem durch ein weiß-rot-weißes Mastschild



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



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

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

Hauptsignale mit diesem Mastschild besitzen zugleich eine Vorsignalfunktion.



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

Zusatz:

Es gelten

- bei der Gleichstrom S-Bahn Berlin die Ril 432 (SBS) und
- bei der Gleichstrom S-Bahn Hamburg die Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01-09.



d) An einem durch ein rotes Mastschild gekennzeichneten Lichtsignal, das "Halt" zeigt oder gestört ist, dürfen Züge nur auf Ersatzsignal, Gegengleisfahrt-Ersatzsignal, Befehl oder – bei Signal »Zs 12« – auf mündlichen bzw. fernmündlichen Auftrag vorbeifahren.

Für das Verhalten nach der Vorbeifahrt sind die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmer für die Gleichstrom S-Bahn Berlin gegebenen Richtlinien zu beachten.

Zusatz:

Es gilt die Ril 432.



e) An einem durch ein weißes Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichneten Lichtsignal, das Halt zeigt, dürfen Züge nur auf Befehl vorbeifahren.

Ein mit diesem Mastschild gekennzeichnetes Signal, das »Ra 12« zeigt oder erloschen ist, hat für Züge keine Bedeutung.



Zusatz:

Die Maste der Formhauptsignale sind zur besseren Erkennbarkeit rot-weiß gekennzeichnet. Diese Kennzeichnung enthält keine Information.

AB 5

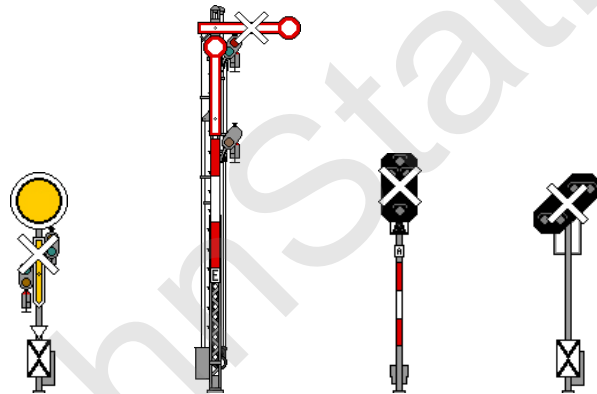
§ 1 (15)

### Ungültigkeitskreuz

Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet oder es ist verdeckt. Außerdem werden ungültige Formsignale bei Dunkelheit nicht beleuchtet, ungültige Lichtsignale gelöscht.

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

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



unmaßstäbliche Abbildungen

## Die Signale

<b>Hp</b> Hauptssignale	<b>Vr</b> Vorsignale	<b>Ks</b> Kombinationssignale	<b>Hi</b> Lichthaupt- und Lichtvorsignale	<b>Sv</b> Haupt- und Vorsignalverbindungen	<b>Zs</b> Zusatzsignale
<b>Ts</b> Schiebedienstsignale	<b>Lf</b> Langsamfahrtsignale	<b>Sh</b> Schutzsignale	<b>Ra</b> Rangiersignale	<b>Wn</b> Weichensignale	<b>Zp</b> Signale für das Zugpersonal
<b>EI</b> Fahrleitungssignale	<b>Zg</b> Signale an Zügen	<b>Fz</b> Signale an Fahrzeugen	<b>Lt</b> Läutesignale	<b>Ro</b> Rottenwarnsignale	<b>Ne</b> Nebensignale
<b>Bü</b> Signale für Bahnübergänge				Orientierungszeichen	

Hauptssignale (Hp)		DS 301	DV 301
ESO (10)			§ 3 (1)
	<p>Hauptssignale zeigen an, ob der anschließende Gleisabschnitt befahren werden darf. Das Signal »Hp 0« gilt für Zug- und Rangierfahrten. Die Signale »Hp 1« und »Hp 2« gelten nur für Zugfahrten.</p> <p>Zusatz: Steht ein Hauptssignal bei Annäherung einer Rangierfahrt noch auf Fahrt, dann ist anzuhalten und das Signal »Hp 0« abzuwarten. Bei zweifelhaftem oder erloschenem Signal verhält sich die Rangierfahrt wie an einem Halt zeigenden Signal. Für die Vorbeifahrt einer Rangierfahrt am Hauptssignal ist die Zustimmung des Wärters abzuwarten.</p>		
ESO (11)			§ 3 (1a)
	<p>Die Signale sind entweder Formsignale und zeigen ein oder zwei Flügel als Tageszeichen und ebenso viele Lichter als Nachtzeichen, oder sie sind Lichtsignale mit ein oder zwei Lichtern als Tages- und Nachtzeichen.</p>		
ESO (12) bleibt frei			
AB 6			§ 3 (1b)
	<p>Hauptssignale werden verwendet als</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Einfahrtsignale,</li> <li>– Ausfahrtsignale,</li> <li>– Zwischensignale,</li> <li>– Blocksignale,</li> <li>– Deckungssignale vor Gefahrstellen.</li> </ul> <p>Zusatz: Zwischensignale sind Hauptssignale des Bahnhofs, die keine Einfahr- oder Ausfahrtsignale sind.</p>		
AB 7			§ 3 (1c)
	<p>Die Nachtzeichen der Formsignale müssen in der Regel so lange leuchten, wie Züge der betreffenden Fahrtrichtung verkehren. In Bahnhöfen, auf denen nicht ständig rangiert wird, kann zugelassen werden, dass bei Ausfahr- und Zwischensignalen auf die Anwendung der Nachtzeichen verzichtet wird, solange die zugehörigen Gleise nicht befahren werden. Signale, die eine Gruppe bilden, müssen jedoch gleichzeitig leuchten. Die Nachtzeichen mehrflügliger Formsignale dürfen nur gleichzeitig gelöscht werden. Zusatz: Die Regelungen zum zeitweisen Verzicht auf die Anwendung der Nachtzeichen</p>		
AB 8 bleibt frei			
ESO (13)			§ 3 (1d)
	<p>Ein Lichthauptssignal kann mit einem Lichtvorsignal für ein folgendes Hauptssignal an einem Signalträger vereinigt sein. Das Hauptssignal befindet sich dann über dem Vorsignal. Wenn mehrere solcher Signale einander folgen, stehen sie in festgelegten Abständen. Der Abstand zwischen ihnen beträgt in der Regel 1.000 bis 1.300 m.</p>		
AB 9			§ 3 (1e)
	<p>Der in ESO (13) genannte Abstand bezieht sich auf den Bremsweg der Strecke von 1.000 m. Lichthauptssignale mit Lichtvorsignal an einem Signalträger können in einem geringeren Abstand stehen, wenn der Bremsweg der Strecke eingehalten ist. Außerdem darf der Abstand der Signale den Bremsweg der Strecke um bis zu 50% überschreiten. Haupt- und Vorsignalbedeutung können in einem Signalbild vereinigt sein (Hauptssignal mit Vorsignalfunktion). Die Bestimmungen für Vorsignale zu Signalabständen und der Kennzeichnung verkürzter Signalabstände gelten dann sinngemäß.</p>		
AB 10			§ 3 (1f)
	<p>Bei den Eisenbahnen des Bundes bestimmt der Eisenbahninfrastrukturunternehmer – bei den NE der Betriebsleiter – auf welchen Bahnhöfen die Mitarbeitern auf den Betriebsstellen und der Zugaufsicht durch Fahrtanzeiger die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt angezeigt wird.</p>		

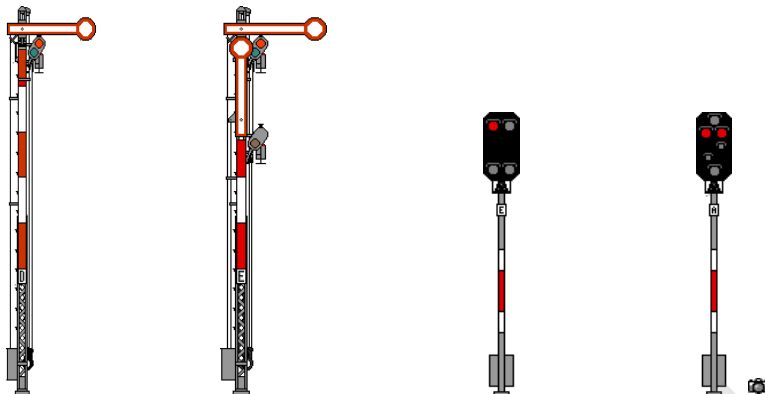
**Signal Hp 0 – Halt**

**Formsignal**

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

**Bei Dunkelheit und Lichtsignal**

Ein rotes Licht – bei Lichtsignalen auch zwei rote Lichter waagrecht nebeneinander.



AB 10a

Das Signal Hp 0 wird gezeigt am Hauptsignal oder am Sperrsignal.

§ 3 (3)

AB 11 bleibt frei

AB 11a

Wird am Signal Hp 0 das Signal Sh 1

bzw. Ra 12

gezeigt, so ist das Haltegebot für Rangierfahrten aufgehoben.

Am Hauptsignal mit zwei roten Lichtern erlischt beim Aufleuchten  
des Signals Sh 1 ein rotes Licht.

§ 3 (4)

§ 3 (5)

**Signal Hp 1 – Fahrt**

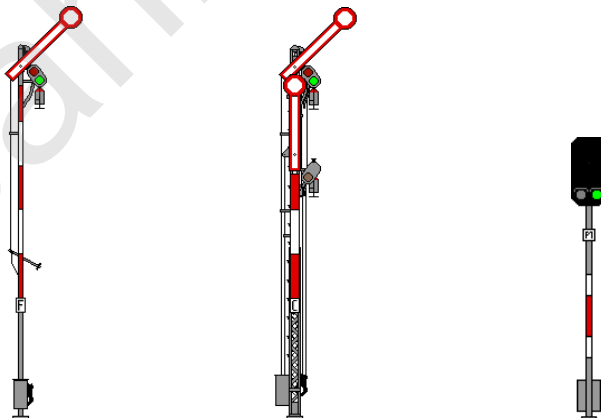
Das Signal erlaubt die Fahrt mit der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit, sofern  
sie nicht durch andere Signale oder besondere Anordnungen eingeschränkt ist.

**Formsignal**

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

**Bei Dunkelheit und Lichtsignal**

Ein grünes Licht.



AB 12

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

§ 3 (6)

**Signal Hp 2 – Langsamfahrt**

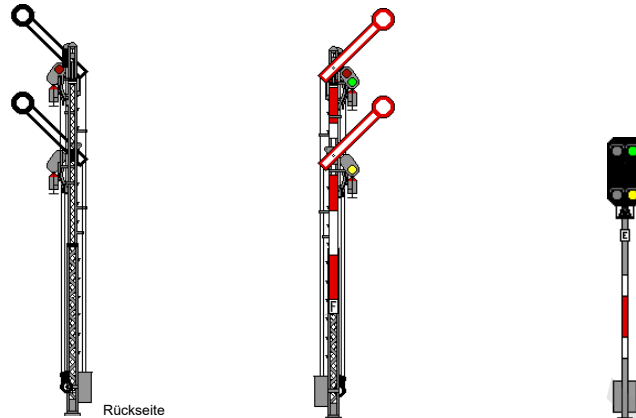
Das Signal schreibt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h vor, wenn nicht eine abweichende Geschwindigkeit durch Signal »Zs 3« angezeigt wird. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt vom Hauptsignal ab für den anschließenden Weichenbereich.

**Formsignal**

Zwei weiße, rotumrandete Signalfügel zeigen schräg nach rechts aufwärts.

**Bei Dunkelheit und Lichtsignal**

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht.



AB 13

§ 3 (8)

Das Signal schreibt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h vor, wenn nicht eine abweichende Geschwindigkeit durch Signal Zs 3 angezeigt wird. Der Infrastrukturunternehmer kann andere abweichende Geschwindigkeiten bekannt geben. Bei den NE ist das im Fahrplan, in der SbV oder in der La angegeben.

Zusatz:

Bei Eisenbahn des Bundes werden andere abweichende Geschwindigkeiten im Fahrplan oder in der La angegeben.



noch AB 13

§ 3 (9)

Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt vom Hauptsignal ab für den anschließenden Weichenbereich.

AB 14 und AB 15 bleibt frei



Vorsignale (Vr)		DS 301	DV 301
ESO (14)			§ 4 (1)
Vorsignale zeigen an, welches Signalbild am zugehörigen Hauptsignal zu erwarten ist. Das Signal »Vr 0« kann auch ein Schutzsignal (»Sh 0« und »Sh 2«) ankündigen.			
AB 16			§ 4 (1a)
Das Signal »Vr 0« kann auch das Signal »Hp 0« am Sperrsignal (Lichtsignal) ankündigen.			
AB 17			§ 4 (1b)
Die Wahrnehmung der Stellung des Vorsignals entbindet den Triebfahrzeugführer nicht von der Beobachtung des Hauptsignals.			
ESO 15			§ 4 (1c)
Die Vorsignale sind entweder ortsfeste Form- oder Lichtsignale oder Wärtersignale.			
ESO 16			§ 4 (1d)
Die Vorsignale stehen in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem zugehörigen Signal. Stehen sie in einem kürzeren Abstand, so wird dies besonders angezeigt.			
AB 18			§ 4 (1e)
Der Infrastrukturunternehmer legt den Bremsweg für jede Strecke fest und gibt ihn bekannt.			
Zusatz: Der Bremsweg jeder Strecke ist bei den Eisenbahnen des Bundes in den Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01-09 angegeben.			
AB 19	bleibt frei		
AB 20			§ 4 (1f)
Wo die Sicht auf das Hauptsignal behindert ist, kann das Vorsignal als Lichtsignal wiederholt sein (Vorsignalwiederholer). Wegen seiner Kennzeichnung siehe			
	AB 25		Abs. 3a
AB 21			
	AB 204	Vorsignale zu ortsfesten Signalen werden nach durch Vorsignaltafeln gekennzeichnet.	§ 54 (2) und (4)
ESO (17)			§ 4 (2)
Die ortsfesten Formvorsignale zeigen in der Regel eine um eine waagerechte Achse klappbare gelbe runde Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand, unter der sich zur Ankündigung des Signals »Hp 2« ein beweglicher gelber, schwarzgerahmter, pfeilförmiger Flügel mit weißem Rand befinden kann. Als Nachtzeichen sind zwei nach rechts steigende Lichter sichtbar.			
An Stelle des gelben, schwarz gerahmten Flügels kann sich bis auf weiteres ein weißer pfeilförmiger Flügel mit rotem Rand befinden. Am Nachtzeichen der Vorsignale, die nicht ban Hauptsignalen stehen, kann bis auf weiteres nur ein Licht gezeigt werden.			
AB 22			§ 4 (2a)
Bei den über dem Gleis angebrachten Formvorsignalen befindet sich der Flügel über der Scheibe.			
AB 23	bleibt frei		
AB 24			§ 4 (2b)
Die Nachtzeichen der Formvorsignale müssen so lange leuchten wie die der zugehörigen Haupt- oder Schutzsignale.			
ESO (18)			§ 4 (3)
Die Lichtvorsignale zeigen zwei nach rechts steigende Lichter.			
<b>Vorsignalwiederholer</b>			
AB 25			§ 4 (3a)
Lichtvorsignale, die in einem um mehr als 5% kürzerem Abstand als dem Bremsweg der Strecke vor dem zugehörigen Signal stehen, sind durch ein weißes Zusatzlicht über dem linken Signallicht etwa in Höhe des rechten Signallichtes kenntlich.			
Wegen der Kennzeichnung von Vorsignalen in einem um mehr als 5% kürzerem Abstand, die nicht mit Zusatzlicht kenntlich gemacht sind, siehe auch § 53 Abs. 9, 10 und 11.			
Das gleiche Bild zeigt auch der Vorsignalwiederholer, der jedoch nicht mit Vorsignaltafel ausgerüstet ist und nicht durch Vorsignalbaken angekündigt wird.			
			
Vorsignalwiederholer, die nicht durch das Zusatzlicht kenntlich sind, sind am Mast durch eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzem Ring gekennzeichnet.			
			
AB 26 und AB 27	bleiben frei		
AB 28			§ 4 (3b)
Lichtvorsignale am Standort von Lichtsignalen sind dunkel, wenn sie für die eingestellte Fahrstraße nicht gelten oder das Hauptsignal »Hp 0« zeigt.			

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

Wo an nebeneinander verlaufenden Strecken ein links stehendes Wärtervorsignal die Fahrt auf dem Nachbargleis beirren würde, ist auf das Signal zu verzichten und der Zug von der Aufstellung eines Haltsignals zu verständigen.

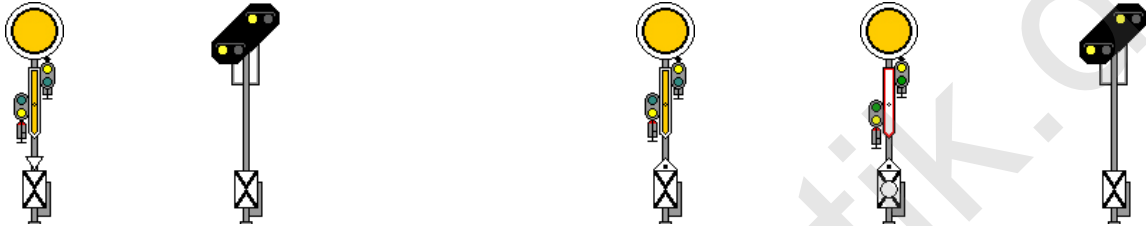
**Signal Vr 0 – Halt erwarten**

**Formsignal**

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

**Bei Dunkelheit und Lichtsignal**

Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend.



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



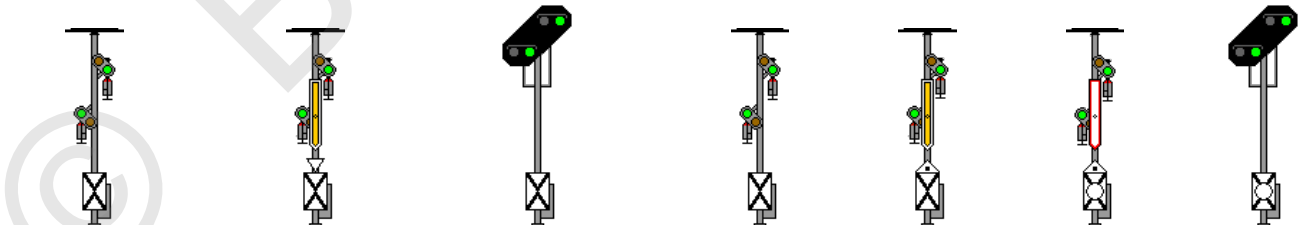
**Signal Vr 1 – Fahrt erwarten**

**Formsignal**

Eine runde Scheibe liegt senkrecht.  
Wo ein Flügel vorhanden ist, zeigt er mit der Spitze senkrecht nach unten.

**Bei Dunkelheit und Lichtsignal**

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend.



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



**Signal Vr 2 – Langsamfahrt erwarten**

**Formsignal**

Eine runde, gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand steht senkrecht.  
Der Flügel zeigt schräg nach rechts abwärts.

**Bei Dunkelheit und Lichtsignal**

Ein gelbes Licht und nach rechts steigend ein grünes Licht.



§ 4 (10a)

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



§ 4 (8)

**Signal Vr 1/2 – Fahrt oder Langsamfahrt erwarten**

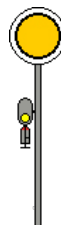
**Formsignal**

Eine runde Scheibe liegt senkrecht.

**Bei Dunkelheit**

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend.

Signalen, die nicht an Hauptsignalen stehen, zeigen ein grünes Licht.



ESO (19a)

§ 5a (1)

Kombinationssignale sind Lichtsignale, die die Fahraufträge mit einem Signallicht anzeigen.  
 Die Signale können die Funktion eines  
 – Hauptsignals,  
 – Vorsignals oder  
 – Haupt- und Vorsignals  
 haben.

ESO (19b)

§ 5a (1a)

Ks-Hauptsignale, die mit weiß-rot-weißem Mastschild gekennzeichnet sind und zugleich Vorsignalfunktion besitzen, sind zusätzlich mit folgendem Mastschild gekennzeichnet:  
 Ein mit der Spitze nach unten weisendes gelbes Dreieck.  
 Das Mastschild ist rückstrahlend.

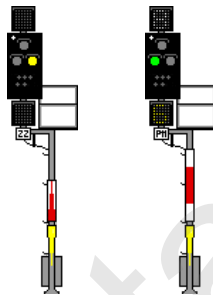


Das dreieckige gelbe Mastschild ist grundsätzlich unter dem weiß-rotweißen Mastschild angeordnet.

ESO (19c)

§ 5a (2)

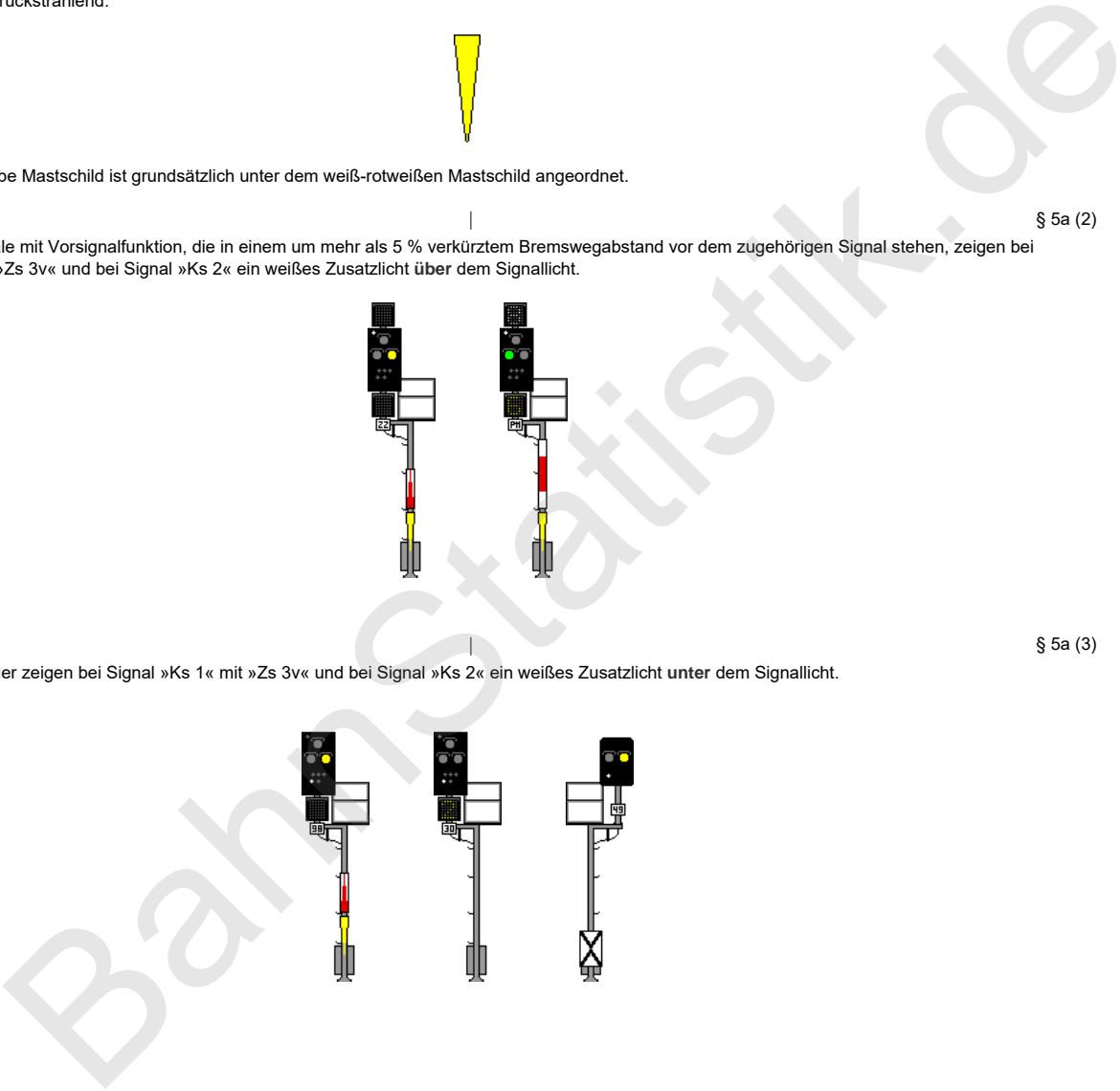
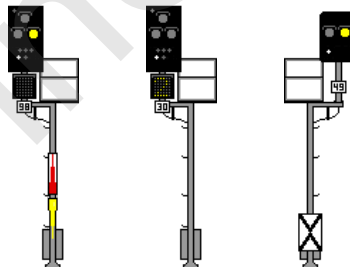
Kombinationssignale mit Vorsignalfunktion, die in einem um mehr als 5 % verkürztem Bremswegabstand vor dem zugehörigen Signal stehen, zeigen bei Signal »Ks 1« mit »Zs 3v« und bei Signal »Ks 2« ein weißes Zusatzlicht über dem Signallicht.



ESO (19d)

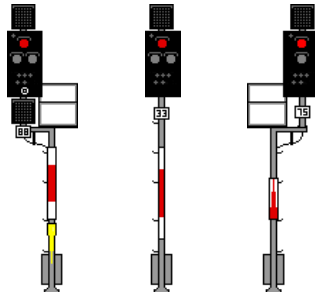
§ 5a (3)

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



**Signal Hp 0 – Halt**

Lichtsignal  
Ein rotes Licht.



AB 10a

Das Signal Hp 0 wird gezeigt am Hauptsignal oder am Sperrsignal.

§ 3 (3)

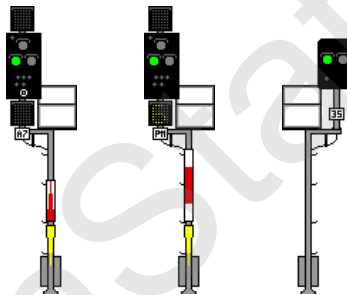
AB 11a

Wird am Signal Hp 0 das Signal Sh 1  
bzw. Ra 12  
gezeigt, so ist das Haltegebot für Rangierfahrten aufgehoben.

§ 3 (4)

**Signal Ks 1 – Fahrt**

Lichtsignal  
Ein grünes Licht bzw. ein grünes Blinklicht.



§ 5a (4)

ESO (19e)

Das Signal zeigt grünes Blinklicht, wenn an diesem Signal eine Geschwindigkeitsanzeige mittels »Zs 3v« gezeigt wird.

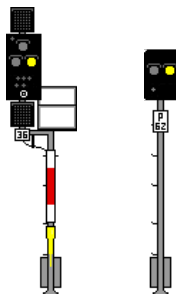
§ 5a (5)

Das Signal erlaubt die Anwendung der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit.

§ 5a (6)

**Signal Ks 2 – Halt erwarten**

Lichtsignal  
Ein gelbes Licht.



§ 5a (7)

ESO (19f)

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

§ 5 (1)

Die Lichthaupt- und Lichtvorsignale bestehen aus bei Tag und bei Dunkelheit leuchtenden Lampen, die an einem Signalschirm angebracht sind. Hinsichtlich der Kennzeichnung der Lichthauptsignale durch Mastschilder wird auf § 1 Absatz 11 a) bis d) verwiesen.

§ 5 (2)

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

§ 5 (3)

Bei einem Lichthauptsignal, das aus zwei Lichtern besteht, zeigt das untere Licht die Geschwindigkeit an, die am Signal nicht überschritten werden darf. Ist anschließend ein Weichenbereich vorhanden, dann gilt die Geschwindigkeitsanzeige vom Signal ab im anschließenden Weichenbereich. Dem unteren gelben Licht kann ein gelb- oder grünleuchtender Lichtstreifen zugeordnet sein. Das obere Licht gibt die Geschwindigkeit an, die am nächsten Signal nicht überschritten werden darf.

§ 5 (4)

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

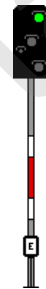
An einem Lichtvorsignal, kann nur das Signal »HI 1«, »HI 4«, »HI 7« oder »HI 10« erscheinen.

Lichtsignale im verkürzten Abstand des Bremsweges der Strecke sind gemäß § 53 Absatz 9 und 10, Lichtsignalwiederholer gemäß § 4 Abs. 3a, letzter Satz gekennzeichnet.

§ 5 (5)

Eine übersichtliche Darstellung der Signale enthält der Anhang II

§ 5 (6)



**Signal HI 1**  
**Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit**

Lichtsignal  
Ein grünes Licht.

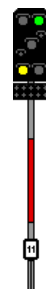
§ 5 (7)



**Signal HI 2**  
**Fahrt mit 100 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit**

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

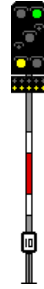
§ 5 (8)



**Signal HI 3a**  
**Fahrt mit 40 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit**

Lichtsignal  
Ein gelbes Licht, darüber ein grünes Licht.

§ 5 (9)



**Signal HI 3b**  
**Fahrt mit 60 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit**

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

§ 5 (10)



**Signal HI 4**  
**Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen**

**Lichtsignal**  
Ein grünes Blinklicht.

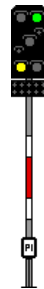
§ 5 (11)



**Signal HI 5**  
**Fahrt mit 100 km/h**

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

§ 5 (12)



**Signal HI 6a**  
**Fahrt mit 40 km/h, dann mit 100 Km/h**

**Lichtsignal**  
Ein gelbes Licht, darüber ein grünes Blinklicht.

§ 5 (13)

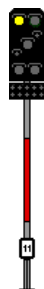


**Signal HI 6b**  
**Fahrt mit 60 km/h, dann mit 100 km/h**

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



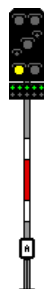
§ 5 (14)



**Signal HI 7**  
**Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen**

**Lichtsignal**  
Ein gelbes Blinklicht.

§ 5 (15)



**Signal HI 8**  
**Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen**

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

§ 5 (16)



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

**Lichtsignal**  
Ein gelbes Licht, darüber ein gelbes Blinklicht.

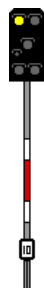
§ 5 (17)



**Signal HI 9b**  
**Fahrt mit 60 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h)**

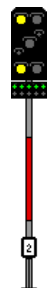
**Lichtsignal**  
Ein gelbes Licht mit gelben Lichtstreifen, darüber ein gelbes Blinklicht.

§ 5 (18)



**Signal HI 10**  
**"Halt" erwarten**

**Lichtsignal**  
Ein gelbes Licht.



**Signal HI 11**  
**Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten**

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



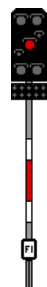
**Signal HI 12a**  
**Geschwindigkeit 40 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten**

**Lichtsignal**  
 Zwei gelbe Lichter übereinander.



**Signal HI 12b**  
**Geschwindigkeit 60 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten**

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



**Signal HI 13**  
**Halt !**

**Lichtsignal**  
 Ein rotes Licht.



## Haupt- und Vorsignalverbindungen (Sv)

DS 301

DV 301

ESO (20)

§ 6 (1)

Haupt- und Vorsignalverbindungen sind nur bei Stadtschnellbahnen auf eigenem Bahnkörper (S-Bahnen) vorhanden.  
Eine Haupt- und Vorsignalverbindung ist ein Lichtsignal besonderer Art, das Haupt- und Vorsignal auf einem Signalschirm nebeneinander vereinigt.  
Die linken Lichter entsprechen den Hauptsignalbildern »Hp 0«, »Hp 1« oder »Hp 2« und geben an, ob der anschließende Gleisabschnitt von einem Zug befahren werden darf.

Die rechten Lichter entsprechen den Vorsignalbildern »Vr 0«, »Vr 1« oder »Vr 2« zu dem am nächsten Sv-Signal leuchtenden Hauptsignalbild.

AB 31

§ 6 (2)

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

AB 32

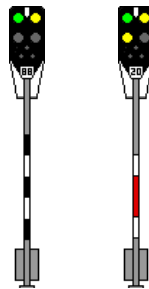
§ 6 (2a)

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

AB 33

§ 6 (3)

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



Signal Sv 0  
Zughalt ! – Weiterfahrt auf Sicht

Lichtsignal

Zwei gelbe Lichter waagrecht nebeneinander.



AB 34

§ 6 (3b)

Züge dürfen nach dem Anhalten vor diesem Signal ohne Zustimmung vorbei fahren.  
Hierfür rund für das Verhalten nach der Vorbeifahrt sind die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmer für die Gleichstrom S-Bahnen in Berlin und Hamburg gegebenen Richtlinien zu beachten.

Zusatz:

Es gelten

- bei der S-Bahn Berlin die Ril 432 (SBS) und
- bei der S-Bahn Hamburg die Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01-09

AB 35

§ 6 (4)

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

**Signal Sv 1**  
**Fahrt – Fahrt erwarten**

**Lichtsignal**  
 Zwei grüne Lichter waagrecht nebeneinander.



**Signal Sv 2**  
**Fahrt – Zughalt erwarten**

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



**Signal Sv 3**  
**Fahrt – Langsamfahrt erwarten**

**Lichtsignal**  
 Links ein grünes Licht; rechts in gleicher Höhe ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht.



AB 35a

Die Signale »Sv 1«, »Sv 2« und »Sv 3« erlauben die Anwendung der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit, sofern sie nicht durch andere Signale oder besondere Anordnungen eingeschränkt sind.

**Signal Sv 4**  
**Langsamfahrt – Fahrt erwarten**

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



**Signal Sv 5**  
**Langsamfahrt – Langsamfahrt erwarten**

**Lichtsignal**

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



**Signal Sv 6**  
**Langsamfahrt – Halt erwarten**

**Lichtsignal**

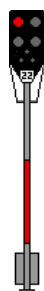
Links ein grünes Licht, senkrecht darunter ein gelbes Licht; rechts in gleicher Höhe des oberen linken Lichtes ein gelbes Licht.



**Signal Hp 0**  
**Halt !**

**Lichtsignal**

Ein rotes Licht, links oben.



AB 35b

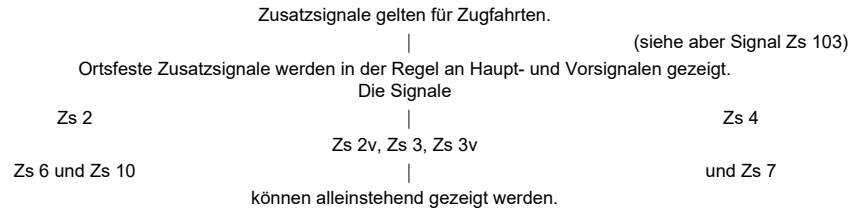
Die Signale »Sv 4«, »Sv 5« und »Sv 6« schreiben eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h vor, wenn nicht eine abweichende Geschwindigkeit durch Signal »Zs 3« angezeigt wird. Die angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung ist vom Signal ab im anschließenden Weichenbereich einzuhalten. Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer kann andere abweichende Geschwindigkeiten bekannt geben.

Zusatz:

Bei den Eisenbahnen des Bundes werden andere abweichende Geschwindigkeiten im Fahrplan oder in der La angegeben.

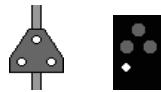
AB 36

§ 7 (1)



ESO (21) (Auszug)

§ 7 (2)



AB 37

§ 7 (3)

Das Ersatzsignal gilt auch, wenn es erlischt, bevor die Sütze des Zuges am Signal vorbeigefahren ist.

**Signal Zs 2**

**Signal Zs 4**

§ 10 (1)



AB 38

§ 10 (3)

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

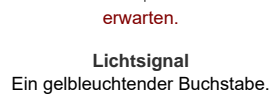
Zusatz:  
 Die verwendeten Buchstaben sind im Fahrplan enthalten.  
 Außerdem können die verwendeten Buchstaben in den Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01-09 enthalten sein.

**Signal Zs 2v  
Richtungsvoranzeiger**  
 Richtungsanzeiger

Signal Zs 2

Signal Zs 4

§ 10 (4)



§ 10 (5)

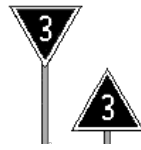
Der Richtungsanzeiger darf bis auf weiteres auch weißleuchtend sein.

**Signal Zs 3  
Geschwindigkeitsanzeiger**

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

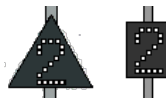
**Formsignal**

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



§ 9 (3)

**Lichtsignal**  
Eine weißleuchtende Kennziffer.



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

AB 38a

§ 9 (4)

Das Signal wird auch an Blocksignalen selbstätiger Blockstellen (Sbk) angewendet, wenn das nächste Signal im verkürztem Bremswegabstand folgt. In diesem Fall gilt die angezeigte Geschwindigkeit bei Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.

AB 39

Die Kennziffer 3 kann anzeigen, dass in Stumpfgleiseeigefahren wird oder dass ein ausreichender Durchrutschweg fehlt.  
Die Kennziffern 1 und 2 können anzeigen, dass besonders früh zu halten oder in ein besetztes Gleis einzufahren ist.

AB 40

§ 9 (4a)

Wird innerhalb des anschließenden Weichenbereichs durch ein Signal »Zs 3« eine andere Geschwindigkeit angezeigt, gilt diese bis zum Ende des Weichenbereichs. Eine durch Hauptsignal oder Signal »Zs 3« vorgeschriebene Geschwindigkeitsbeschränkung kann durch ein alleinstehendes Signal »Zs 3« bereits vor dem Ende des anschließenden Weichenbereichs geändert werden.

AB 41

§ 9 (2)

Das Signal ist rückstrahlend oder bei Dunkelheit beleuchtet, es kann bis auf weiteres nicht rückstrahlend oder beleuchtet sein.  
Das Formsignal an Lichthauptsignalen zeigt mit der Spitze nach oben.

§ 9 (5)

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

§ 9 (7)

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

**Formsignal**

Eine gelbe Kennziffer auf dreieckiger schwarzer Tafel mit gelbem Rand.



§ 9 (6)

Das Formsignal ist rückstrahlend.

**Lichtsignal**

Eine gelbleuchtende Kennziffer.

§ 9 (7)

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

§ 9 (5)



AB 42 bis AB 45 (bleiben frei)

Signal Zs 6

Signal Zs 7

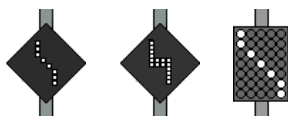
**Gegengleisanzeiger**

Der Fahrweg führt im das benachbarte durchgehende Hauptgleis.

**Gegengleisanzeiger**

**Lichtsignal**

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



§ 12 (2)

Die Enden können bis auf weiteres nicht abgewinkelt sein.



**Formsignal**

Eine rechteckige, schwarze Scheibe mit schwarzem Rand und einem weißen von rechts nach links steigenden Streifen, dessen Enden senkrecht abgewinkelt sind. Das Formsignal ist rückstrahlend.



AB 46

§ 12 (3)

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

AB 47

Wird das Signalvorübergehend angewendet, wird dies bei den Eisenbahnen des Bundes durch das Infrastrukturunternehmen bekannt gegeben. Bei NE-Bahnen wird in einer betrieblichen Anweisung des Betriebsleiters darauf hingewiesen.

Zusatz:

Bei den Eisenbahnen des Bundes erfolgt die Bekanntgabe in der La.

§ 13a (1)

Signal Zs 7

Signal Zs 11

**Vorsichtsignal**

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

Am "Halt" zeigenden oder gestörten Hauptsignal vorbeifahren. Weiterfahrt auf Sicht.

**Lichtsignal**

Drei gelbe Lichter in Form eines »V« am Signalmast von Hauptsignalen.



AB 47a

§ 13a (4)

Der Auftrag, auf Sicht weiterzufahren, gilt bis zum nächsten Hauptsignal.

§ 13a (3)

Es gilt weiter, auch wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

Zusatz:

- Für das Verhalten nach der Vorbeifahrt sind
  - bei der S-Bahn Berlin die Ril 432 (SBS) und
  - bei der S-Bahn Hamburg die Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01-09 zu beachten

**Signal Zs 8**

**Gegengleisfahrt-Ersatzsignal**

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

**Lichtsignal**

Drei blinkende weiße Lichter in Form eines »A«.



**Lichtsignal**

Ein weißblinkender Lichtstreifen von rechts nach links steigend.



AB 47b

§ 12 (9)

Das Signal »Zs 8« gibt den Auftrag, auf zweigleisiger Strecke das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung zu befahren. Der Auftrag gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor ein Abzweig- oder Überleitstelle, gilt der Auftrag nur bis dahin.

(bleibt frei) § 12 (6)

§ 12 (7)

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

**Signal Zs 10**

**Endesignal**

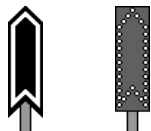
Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung.

**Formsignal**

Ein weißer Pfeil mit der Spitze nach oben zeigend, auf pfeilförmiger, schwarzer Tafel. Das Signal ist rückstrahlend.

**Lichtsignal**

Ein weißleuchtender Pfeil mit der Spitze nach oben.



AB 47c

Das Signal »Zs 10« gilt nur für Zugfahrten auf Hauptsignal und zeigt an, dass eine mit Signal »Hp 2« oder mit Signal »Zs 3« vorgeschriebene Geschwindigkeitsbeschränkung bereits vor dem Ende des anschließenden Weichenbereichs aufgehoben ist.

AB 47d (bleibt frei)

AB 47e

Das Formsignal ist rückstrahlend

AB 47f

Innerhalb eines anschließenden Weichenbereichs können mehrere Signale »Zs 10« für verschiedene Fahrwege aufgestellt sein.

§ 13b (1)

**Signal Zs 12**

**M-Tafel**

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

**Formsignal**

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



Züge dürfen nach dem Halten am Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal auf mündlichen oder fernmündlichen Auftrag des Fahrdienstleiters vorbeifahren.

AB 47g

§ 13b (2)

Der Fahrdienstleiters darf zur Übermittlung seines Auftrages eine örtliche Aufsicht beauftragen.

**Signal Zs 13**

**Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger**

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

**Formsignal**

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



**Lichtsignal**

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



AB 47h

§ 11 (6)

Dieser Anzeiger erscheint am Hauptsignal für die Einfahrt eines Zuges in

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

AB 47i

§ 11 (7)

Das Signal wird nicht angewendet, wenn das Signal »Zs 3« gemäß

AB 39

gezeigt wird.

§ 9 (4) Sätze 3 und 4

§ 70 (6)

**Signal Zs 103**

**Rautentafel**

Das Halt zeigende Hauptsignal gilt nicht für Rangierabteilungen

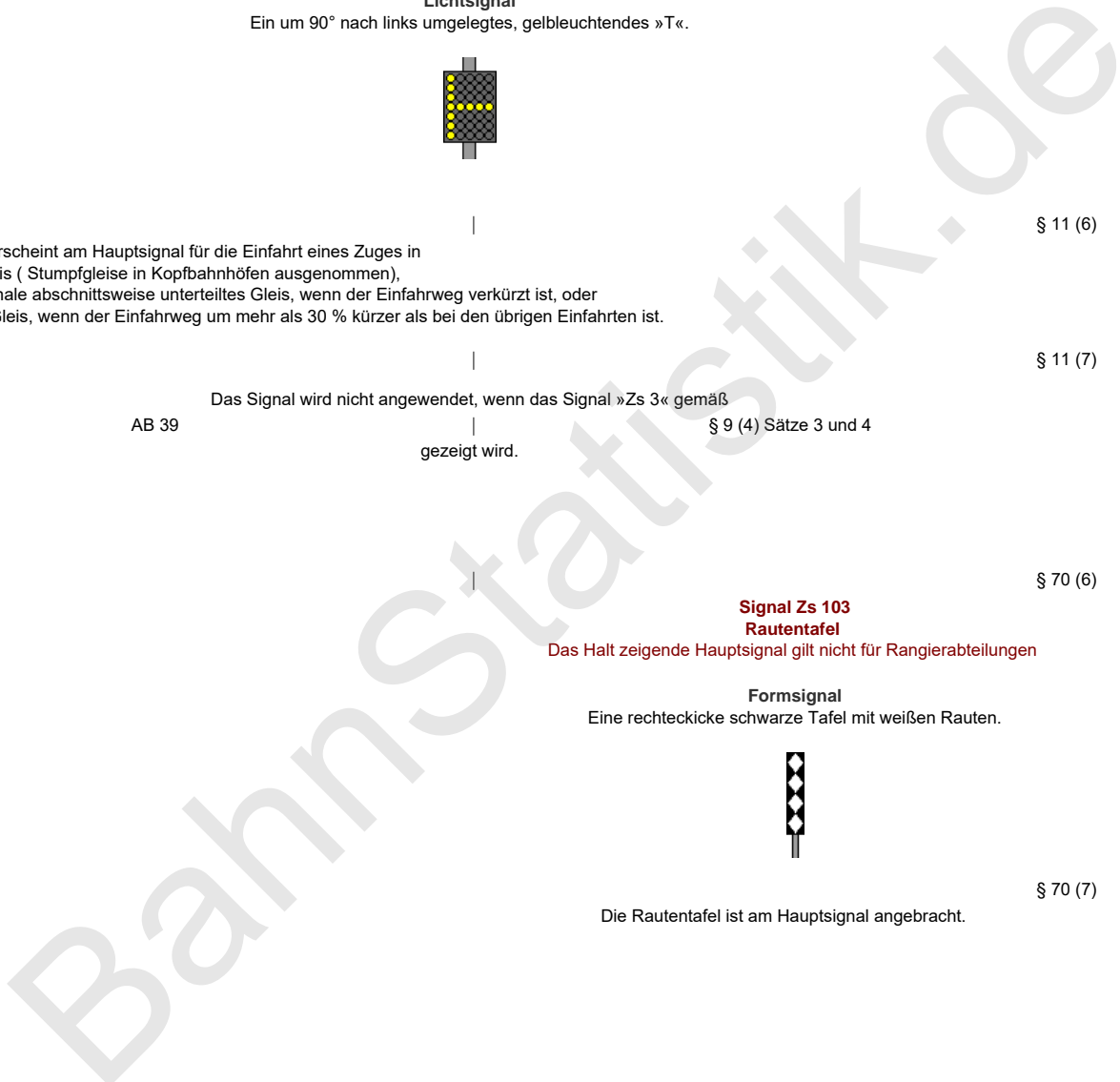
**Formsignal**

Eine rechteckige schwarze Tafel mit weißen Rauten.



§ 70 (7)

Die Rautentafel ist am Hauptsignal angebracht.



ESO (22)

§ 20 (1)

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

**Signal Ts 1**  
**Nachschieben einstellen**

§ 20 (1a)

**Formsignal**

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

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



§ 20 (2)

**Signal Ts 2**  
**Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten**

**Formsignal**

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



Vorderseite



Rückseite

§ 20 (3)

**Signal Ts 3**  
**Weiterfahrt für zurückkehrende Lokomotiven und Sperrfahrten**

**Formsignal**

Auf Signal »Ts 2« ein schwarzer nach rechts steigender Streifen.



Vorderseite



Rückseite

AB 48

§ 20 (4)

AB 49 und 50 (bleibt frei)

Die Signale sind beleuchtet, wenn es der Betrieb erfordert.



ESO (23)

§ 21 (1)

Die Langsamfahrsignale dienen zur Kennzeichnung von Langsamfahrstellen.  
Vorübergehende Langsamfahrstellen sind bei Eisenbahnen des Bundes in der Regel durch Anfang- und Endscheibe (Signale »Lf 2« und »Lf 3«) gekennzeichnet.

AB 51

Die Langsamfahrsignale »Lf 1«,

»Lf 1/2«,

»Lf 2« und »Lf 3« gelten für Züge und Rangierfahrten. Sie sind nicht ortsfest und dürfen bei den Eisenbahnen des Bundes nur auf besonderen Auftrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmers aufgestellt werden.

Bei den NE kann der Betriebsleiter auch andere Stellen hierfür bestimmen.

Zusatz:

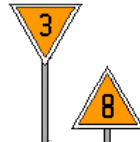
Die nur für eine Zugfahrt geltenden oder die wegen aufgehobener Signalabhängigkeit erforderlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen werden nicht signalisiert, wenn die Züge durch Befehl – nicht aber durch die "La" – unterrichtet werden.

**Signal Lf 1****Langsamfahrtscheibe**

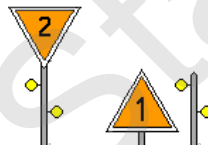
Es folgt eine vorübergehende Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.

**Formsignal**

Eine auf der Spitze stehende, dreieckige, gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.  
Bei beschränkten Platzverhältnissen befinden sich die Lichter vor dem Tageszeichen.

**Bei Dunkelheit**

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



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

AB 51a

§ 21 (3)

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

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

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

AB 52

§ 21 (4)

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

AB 53

§ 21 (4a)

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

AB 54 (bleibt frei)

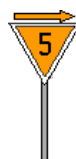
AB 55

§ 21 (6)

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

§ 21 (7)

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



Züge werden durch Befehl oder die »La« verständigt, für welche Richtung das Signal gilt.  
Bei einem rückstrahlenden Signal »Lf 1« muss auch der Richtungspfeil rückstrahlend sein.

Züge werden durch Befehl oder die »La« verständigt, für welche Richtung das Signal gilt.  
 Bei einem rückstrahlenden Signal »Lf 1« muss auch der Richtungspfeil rückstrahlend sein.  
 Schließt sich unmittelbar an eine Langsamfahrstelle eine weitere an, die mit niedrigerer Geschwindigkeit zu befahren ist, so ist das Signal »Lf 1« für diese zweite Langsamfahrstelle hinter dem Signal »Lf 2« der ersten Langsamfahrstelle aufgestellt.  
 Wenn nötig, muss die erste Langsamfahrstelle bis zur Länge des Bremsweges der Strecke gegen die Fahrtrichtung verlängert werden. Wird die zweite Langsamfahrstelle mit höherer Geschwindigkeit befahren, so ist das Signal »Lf 1« hierfür erst unmittelbar vor dem zugehörigen Signal »Lf 2« aufgestellt.

Bei den Eisenbahnen des Bundes darf der Eisenbahninfrastrukturunternehmer – bei den NE der Betriebsleiter – in zwingenden Fällen zulassen, dass das Signal »Lf 1« auch in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt wird, wenn der verkürzte Abstand dem tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht.  
 Der verkürzte Abstand ist dann mit Befehl, in der La oder in einer betrieblichen Anweisung bekannt gegeben.

Wenn Züge hinter dem Signal »Lf 1« beginnen oder ihre Fahrt fortsetzen, ist ein zweites Signal »Lf 1« ohne die gelben Lichter aufgestellt.  
 Der Standort des zweiten Signals ist dann mit Befehl, in der La oder in einer betrieblichen Anweisung bekannt gegeben.

**Signal Lf 1/2**  
**Langsamfahrbeginnscheibe**

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

**Formsignal**

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



Zusatz: Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.

Die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Gleisabschnitt verlassen hat.  
 Das Signal »Lf 1/2« ist bei Dunkelheit zu beleuchten.  
 Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf Ausnahmen zulassen.

Das Signal zeigt Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Bahnhofshauptgleisen an, soweit diese keine durchgehenden Hauptgleise sind.  
 Es steht am Anfang des langsam zu befahrenden Gleises unmittelbar rechts neben dem Gleis und wird nicht signalmäßig vorangekündigt. Reicht die Entfernung vom Gleisanfang bis zum Beginn des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts für die Abbremsung aus (siehe Abs. 9), so sind anstelle des Signals »Lf 1/2« die Signale »Lf 1« und »Lf 2« aufzustellen.

Der Triebfahrzeugführer wird über die aufgestellten Signale »Lf 1/2« durch die »La« unterrichtet.  
 Er hat sich bei der Einfahrt auf die in der »La« angegebene Geschwindigkeit – bei unterschiedlichen Geschwindigkeitsangaben für einzelne Gleise auf die niedrigste – einzurichten.  
 Ab Signal »Lf 1/2« darf die dort angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.  
 Bei Ausfahrten wird der Triebfahrzeugführer durch das Signal »Lf 3« darauf hingewiesen, dass für das betreffende Gleis eine Geschwindigkeitsbeschränkung besteht.

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

**Signal Lf 2**  
**Anfangs Scheibe**  
 Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle.

**Formsignal**

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



AB 59 | | § 21 (15a)  
 Die gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem A darf quadratisch sein.

AB 60 | | § 21 (16)  
 Das Signal steht am Anfang des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts.

AB 61 | | § 21 (16a)  
 Das Signal »Lf 2« ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend.

AB 62  
 Bei den NE bestimmt der Betriebsleiter, ob das Signal »Lf 2« aufzustellen ist. Er bestimmt auch, ob es zu beleuchten ist.

AB 63 | | § 21 (17)  
 Am Signal »Lf 2« ist der gemäß  
 AB 55 | | Abs. 7  
 ist der angebrachte Richtungspfeil wiederholt, wenn auch das Signal »Lf 2« vor der Strecken- oder Fahrwegabzweigung steht.  
 Bei einem rückstrahlenden Signal »Lf 2« ist auch der Richtungspfeil rückstrahlend.

AB 63a | | § 21 (17a)  
 Das Signal steht unmittelbar rechts, bei Linksfahrten links, neben dem zugehörigen Gleis. Sie wird durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es aufgrund seines Standortes zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.

**Signal Lf 3**  
**Endscheibe**  
 Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle.

**Formsignal**

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



AB 63b | | § 21 (18a)  
 Die weiße Scheibe mit schwarzem »E« darf quadratisch sein.

AB 64 | | § 21 (19)  
 Das Signal »Lf 3« steht am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts. Auf eingleisigen Strecken kann das Signal »Lf 3« unmittelbar links neben dem Gleis aufgestellt sein.  
 Das Signal »Lf 3« ist nicht aufgestellt, wenn eine zweite Langsamfahrstelle unmittelbar anschließt.

Zusatz:

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

AB 65 | | § 21 (20)  
 Das Signal »Lf 3« ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend.

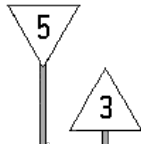
AB 66 | | § 21 (21)  
 Bei den NE bestimmt der Betriebsleiter, ob das Signal »Lf 3« aufzustellen ist. Er bestimmt auch, ob es zu beleuchten ist.

**Signal Lf 4  
Geschwindigkeitstafel**

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

**Formsignal**

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



Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.  
Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

AB 66a (bleibt frei)

AB 67

Das Signal »Lf 4« steht nur auf Nebenbahnen und ist beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.  
Es ist in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem langsam zu befahrenden Gleisabschnitt aufgestellt; vor Bahnübergängen kann es auch in einem für das Abbremsen ausreichenden Abstand stehen.  
Wegen der Kennziffer siehe AB 53.

AB 68

Das Signal »Lf 4« ist aufgestellt,

- wo die zulässige Geschwindigkeit vor der ständigen Langsamfahrstelle um 25 % und mehr größer ist als auf der Langsamfahrstelle.  
Das Signal kann entfallen, wenn ein sonstiger geeigneter Anhalt für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist,
- wo an einem Vorsignal angezeigt werden soll, dass vom zugehörigen Hauptsignal ab bei Stellung »Hp 1« die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf,
- wo die Geschwindigkeit vor Bahnübergängen ermäßigt werden muss.  
Die Geschwindigkeitsbeschränkung muss am Signal »Lf 5«, wo dieses nicht aufgestellt ist, vor dem Bahnübergang durchgeführt sein.  
Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

AB 69 (bleibt frei)

**Signal Lf 5  
Anfangstafel**

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

**Formsignal**

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



AB 69a (bleibt frei)

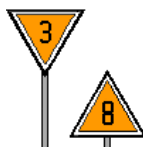
AB 70

Das Signal ist nur auf Nebenbahnen dort aufgestellt, wo es erforderlich ist, vor Bahnübergängen die Stelle besonders zu kennzeichnen, von der ab die mit Signal »Lf 4« angezeigte Geschwindigkeit gilt.  
Es steht unmittelbar rechts, bei Linksfahrten links, neben dem zugehörigen Gleis. Sie wird durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es aufgrund seines Standortes zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.  
Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.

AB 71 (bleibt frei)

|  
**Signal Lf 6**  
**Geschwindigkeits-Ankündetafel**  
 Ein Geschwindigkeitssignal »Lf 7« ist zu erwarten.

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



Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10-fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit vom Signal »Lf 7« ab zugelassen ist.

Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

## AB 71a

§ 23a (2)

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

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

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

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

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

Beginnt die mit Signal »Lf 6« angekündigte Geschwindigkeitsbeschränkung nach einer Strecken- oder Fahrwegabzweigung, ist das Signal »Lf 6« durch einen gelben Richtungspfeil mit schwarzem Rand zu ergänzen, um anzuzeigen, für welche Richtung die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt. Züge werden durch den Fahrplan oder in schriftlichen Anweisungen verständigt, für welche Richtung das Signal gilt.

Beginnt die mit dem Signal »Lf 6« angekündigte Geschwindigkeitsbeschränkung nach einer Strecken- und Fahrwegverzweigung, ist das Signal »Lf 6« durch einen gelben Richtungspfeil mit schwarzem Rand zu ergänzen, um anzuzeigen, für welche Richtung die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.

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

Zusatz:

Bei Eisenbahnen des Bundes ist die Richtung im Fahrplan angegeben.



Bei einem rückstrahlenden Signal »Lf 6« ist auch der Richtungspfeil rückstrahlend.

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

## AB 71b (bleibt frei)

§ 23b (1)

|  
**Signal Lf 7**  
**Geschwindigkeitstafel**  
 Die angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab nicht überschritten werden.

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



Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10-fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit vom Signal »Lf 7« ab zugelassen ist.

## AB 71c

§ 23b (2)

|  
 Die weiße Tafel mit schwarzem Rand darf quadratisch sein.

## AB 71d

§ 23b (3)

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

Als Kennziffer werden die Ziffern bzw. Zahlen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17\*, 18\*, 19\* und 20\* verwendet. Das an einem Hauptsignal aufgestellte Signal »Lf 7« gilt nur bei Stellung »Hp 1«, »Ks 1« ohne »Zs 3« oder »Ks 2« ohne »Zs 3«.

AB 71e		§ 23b (4)
	(bleibt frei)	
AB 71f		§ 23b (5)
Ein zu signalisierender Geschwindigkeitswechsel liegt auch vor, wenn an Abzweigstellen und an Streckenverzweigungen in Bahnhöfen bei Übergang von einer Strecke auf eine andere Geschwindigkeitsänderung zu beachten ist.		
	Ein zu signalisierender Geschwindigkeitswechsel liegt außerdem am Ende einer durch ein Hauptsignal oder Signal »Zs 3« angezeigten Geschwindigkeitsbeschränkung vor. Das Signal »Lf 7« ist in diesen Fällen hinter der letzten auf der Abzweig- oder Überleitstelle oder bei der Ausfahrt befahrenen Weiche aufgestellt, ausgenommen dann, wenn eine Geschwindigkeitsbeschränkung angezeigt wird.	
AB 71g		§ 23b (6)
Auf Nebenbahnen – ausgenommen bei Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Bahnübergängen – kann das Signal »Lf 7« mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde entfallen, wenn ein sonstiger geeigneter Anhalt durch die Gestaltung der Bahnanlagen für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist. Dieser geeignete Anhalt ist dann im Fahrplan bekannt gegeben.		
AB 71h		§ 23b (7)
Wenn zur Kennzeichnung des Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem Befahren von Bahnübergängen unter dem hierfür aufgestellten Signal »Lf 7« eine Tafel mit der Aufschrift "Bü" angebracht ist, darf die Geschwindigkeit erhöht werden, wenn das führende Fahrzeug die Mitte des Bahnübergangs erreicht hat.		



BahnhofStatistik.de

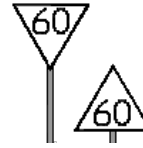
## Signal Lf 4

### Geschwindigkeitstafel

Die angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab nicht überschritten werden.

#### Formsignal

Eine auf der Spitze stehende dreieckige, weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Geschwindigkeitszahl. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.



| § 22 (1a)  
(bleibt frei)

§ 22 (2)

Durch das Signal »Lf 4« werden angezeigt

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

§ 22 (3)

Ist die Geschwindigkeit herabzusetzen, wird das Signal »Lf 4« entsprechend dem Bremsweg der betreffenden Strecke vor der durch Signal »Lf 5« gekennzeichneten Stelle des Geschwindigkeitswechsels (siehe § 23 Abs. 2) aufgestellt.<sup>1</sup>

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

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

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

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

Besondere Regelung für Bahnhöfe, Abzweigstellen und nicht technisch gesicherte Bahnübergänge sind in den Absätzen 4 und 6 genannt.

§ 22 (4)

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

- an den Abzweigstellen und an Streckenverzweigungen in Bahnhöfen, wenn beim Übergang von einer Strecke auf eine andere eine Geschwindigkeitsänderung zu beachten ist.
- am Ende einer durch ein Hauptsignal angezeigten Geschwindigkeitsbeschränkung.

Das Signal »Lf 4« ist in diesen Fällen hinter der letzten auf der Abzweigstelle oder bei der Ausfahrt befahrenen Weiche aufzustellen, ausgenommen dann, wenn eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuzeigen ist.



Das in diesem Falle vor der letzten auf der Abzweigstelle oder bei der Ausfahrt befahrenen Weiche aufgestellte Signal »Lf 4« ist durch einen weißen Richtungspfeil mit schwarzem Rand zu ergänzen, um anzuzeigen, für welche Fahrtrichtung die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.

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

| § 22 (5)  
(bleibt frei)

§ 22 (6)

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

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

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

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

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

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

Außerdem ist das Signal »Lf 5« aufzustellen.

§ 22 (7)

Das Signal »Lf 4« wird auch angewandt zur Ankündigung eines Hauptsignals, durch das auch bei dem Signal »Hp 1« eine Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb des anschließenden Weichenbereichs vorgeschrieben wird. Das Signal »Lf 4« wird dann in Höhe des Vorsignals aufgestellt. Zwischen dem Vorsignal und dem Ende des Weichenbereichs darf dann kein weiteres Signal »Lf 4« aufgestellt werden.

§ 22 (8)

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

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

<sup>1</sup> Das Signal »Lf 5« kann bis auf weiteres nicht aufgestellt sein.

§ 23 (1)

**Signal Lf 5  
Eckentafel**

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

**Formsignal**

Eine rechteckige, weiße Tafel mit schwarzen Ecken.



§ 23 (1a)

(bleibt frei)

§ 23 (2)

Die Eckentafel kennzeichnet die Stelle, an der eine durch Signal »Lf 4« angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung erreicht sein muss.<sup>2</sup>

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

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

§ 23 (3)

Am Signal »Lf 5« ist der angebrachte Richtungspfeil zu wiederholen, wenn auch das Signal »Lf 5« vor der Strecken- oder Fahrwegabzweigung steht. Bei einem rückstrahlenden Signal »Lf 5« muss auch der Richtungspfeil rückstrahlend sein.

§ 23 (4)

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

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

<sup>2</sup> Das Signal »Lf 5« kann – ausgenommen in den genannten Fällen vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen auf Nebenbahnen – bis auf weiteres nicht aufgestellt sein.



ESO (24) § 24 (1)

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

ESO (25) § 24 (1)

Die Schutzsignale gelten für Zug- und Rangierfahrten.

AB 72 (bleibt frei)

AB 73 § 24 (2)

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

AB 74 § 24 (2a)

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

Wegen des Lichtsignals »Sh 1« beim Wartezeichen siehe AB 122 a.

AB 75 § 24 (3)

Abweichend von

AB 2 § 1 (4)  
dürfen die Signale bei Gleiswaagen, Schiebebühnen und Drehscheiben links aufgestellt sein.

AB 76 § 24 (4)

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

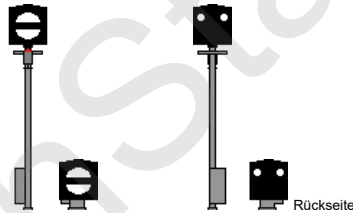
AB 77 und AB 78 (bleiben frei)

§ 24 (5)

**Signal Sh 0**  
**Halt ! – Fahrverbot**

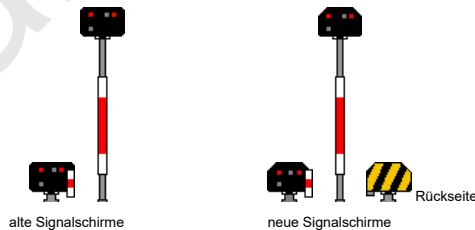
**Formsignal**

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



**Lichtsignal**

Zwei rote Lichter waagerecht nebeneinander.



AB 79 § 24 (6)

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

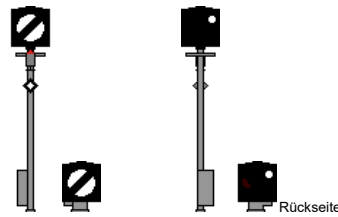
AB 80 § 24 (7)

Der Infrastrukturunternehmer bestimmt, wo die Stellung des Formsignals auch von hinten erkennbar sein soll. Es zeigt dann bei Tage zwei weiße, runde Scheiben auf schwarzem Grund nebeneinander – bei Dunkelheit sind die Scheiben rückstrahlend oder beleuchtet.

**Signal Sh 1  
Fahrverbot aufgehoben**

**Formsignal**

Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund.



**Signal Ra 12  
Rangierfahrtsignal  
Rangierfahrt erlaubt.**

§ 41 (1)

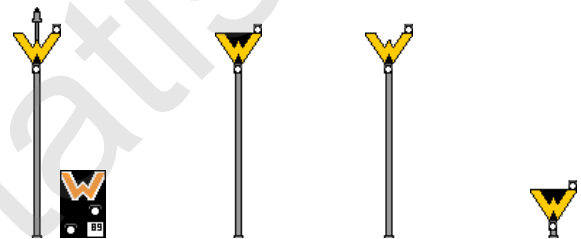
**Lichtsignal**

Zwei weiße Lichter nach rechts steigend.

Das Signal »Ra 12« wird angewandt:

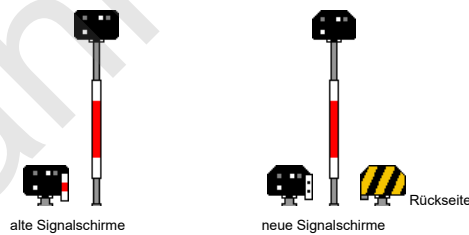
- a) in Verbindung mit Signal »Ra 11a« oder »Hp 0«,
- b) alleinstehend

Erlischt das Signal bevor die Spitze der Rangierfahrt daran vorbeigefahren ist, gilt die Zustimmung als zurückgenommen. Das erneute Erscheinen des Signals »Ra 12« ist abzuwarten.



**Lichtsignal**

Zwei weiße Lichter nach rechts steigend.



AB 81

§ 24 (9), §41 (2)

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

AB 82

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

AB 83

§ 24 (10), § 41 (4) Satz 1

Wenn mehrere Rangierfahrten vor dem Signal halten oder sich ihm nähern, gilt die Zustimmung nur für die erste Rangierfahrt.

§ 41 (2) Satz 2

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

Erlischt das Signal,

AB 84

§ 24 (11)

Ist das Formsignal mit einem Wartezeichen verbunden, so ist stets eine besondere Zustimmung des Weichenwärters zur Vorbeifahrt abzuwarten.

AB 85

§ 24 (12)

Der Infrastrukturunternehmer bestimmt, wo die Stellung des Formsignals auch von hinten erkennbar sein soll. Es zeigt dann bei Tage eine weiße, runde Scheibe auf schwarzem Grund nebeneinander – bei Dunkelheit ist die Scheibe rückstrahlend oder beleuchtet.

**Gsp 2**  
**Gleissperre ist abgelegt**

**Formsignal**

Eine senkrechter, schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe.



Rückseite

§ 14 (14)

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

§ 14 (15)

Nach rückwärts erscheint bei Tage eine kleine, weiße, runde Scheibe auf schwarzem Grund – bei Dunkelheit ist die Scheibe rückstrahlend oder beleuchtet.

§ 26 (1)

**Signal Sh 2**  
**Schutzhalt**

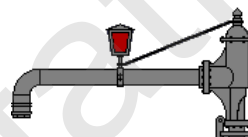
**Formsignal**

Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand.



**Bei Dunkelheit**

Ein rotes Licht am Tageszeichen oder am Wasserkran ausleger.



im 180° Winkel zum Gleis

im 90° Winkel zum Gleis

AB 86

§ 26 (2)

Das Signal wird verwendet als  
 – Wärterhaltscheibe,  
 – Abschluss signal eines Einfahrstumpfgleises

AB 87

§ 26 (3)

Die Wärterhaltscheibe ist nicht ortsfest.  
 Ist die Regelaufstellung des Signals »Sh 2« gemäß

AB 2

§ 1 Abs. 4

nicht möglich, ist es im Gleis aufgestellt.

AB 88

§ 26 (4)

Die Wärterhaltscheibe wird verwendet

- zur Kennzeichnung einer Gleisstelle, die vorübergehend nicht befahren werden darf,
- zur Kennzeichnung einer Stelle, an der Züge ausnahmsweise anhalten sollen.

AB 89

§ 26 (5)

Auf freier Strecke wird die Wärterhaltscheibe in **mindestens 50 m** Sicherheitsabstand vor der zu schützenden Stelle aufgestellt.

AB 90 (bleibt frei)

AB 91

§ 26 (6)

Zur Abriegelung eines Gleises im Tunnel oder in dessen Nähe wird die Wärterhaltscheibe außerhalb des Tunnels aufgestellt.  
 Ausnahmen für lange Tunnel ordnet bei den Eisenbahnen des Bundes der Eisenbahninfrastrukturunternehmer – bei den NE der Betriebsleiter – an.

AB 92 (bleibt frei)

AB 93

§ 26 (7)

Der Haltauftrag wird durch Entfernen oder Wegdrehen bzw. Wegklappen des Signals aufgehoben, soweit der Auftrag zur Vorbeifahrt an der Wärterhaltscheibe nicht durch Befehl erteilt wird.

AB 94 (bleibt frei)

AB 95

§ 26 (8)

Bei ausreichender Außenbeleuchtung oder bei einfachen Verhältnissen wird am Abschluss signal des Einfahrstumpfgleises nur das Tageszeichen gezeigt.

AB 96 bis AB 98 (bleiben frei)

**Signal Sh 3**  
**Kreissignal**  
 Sofort anhalten !

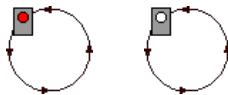
**Tageszeichen**

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



**Nachtzeichen**

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



AB 99

§ 28 (2)

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

AB 100 bis AB 105 (bleibt frei)

§ 29 (1)

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

**Akustisches Signal**

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne.



AB 106

§ 29 (2)

Das Signal wird gegeben,

- a) wenn das Kreissignal »Sh 3« nicht gegeben werden kann, nicht ausreichend erscheint,
- b) um andere Mitarbeiter zum Anhalten eines Zuges oder einer Rangierfahrt zu veranlassen.



ESO (26) | § 37 (1)  
Signale für den Rangierdienst dienen dazu, Rangierabteilungen den Auftrag zur Ausführung einer Rangierbewegung zu erteilen sowie Zügen und Rangierabteilungen bestimmte Hinweise zu geben.

ESO (27) | § 37 (1a)  
Zu den Signalen für den Rangierdienst gehören  
A. die Rangiersignale,  
B. die Abdrucksignale,  
C. die sonstigen Signale für den Rangierdienst.

**A. Rangiersignale**

ESO (28) | § 37 (1b)  
Die Rangiersignale werden vom Rangierleiter gegeben.

AB (106a)  
Im Rahmen der betrieblichen Richtlinien der Eisenbahnunternehmen können damit auch andere Mitarbeiter beauftragt werden.

AB (107) | § 37 (1c)  
Die Signale sind gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben. Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden (siehe aber Signal »Ra 5«).

AB (108) | § 37 (2)  
Für das Geben der sichtbaren Zeichen wird bei Dunkelheit eine weißleuchtende Laterne verwendet. Scheinwerfer dürfen hierfür nicht verwendet werden. Zum Geben der sichtbaren Zeichen der Signale »Ra 1«, »Ra 2« und »Ra 5« kann bei Tage auch eine Signalfahne verwendet werden.

AB (109) | § 37 (3)  
Wird beim Rangieren der Arm – bei Dunkelheit mit der Laterne – hochgehalten und gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton gegeben, so bedeutet dies Mäßigung der Geschwindigkeit.



**Tageszeichen**  
Eine senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten.



**Nachtzeichen**  
Eine senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten.



AB (110) | § 37 (6)  
Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung vom Signalgeber wegfahren.

AB (111) | § 37 (6a)  
Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

**Signal Ra 2  
Herkommen**

**Akustisches Signal**  
Mit Mundpfeife oder Horn zwei mäßig lange Töne ...



... und mit dem Arm

**Tageszeichen**

Langsame waagerechte Bewegung des Arms hin und her.



**Nachtzeichen**

Langsame waagerechte Bewegung der Laterne hin und her.



AB (112)

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

§ 37 (8)

AB (113)

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

§ 37 (8a)

§ 37 (9)

**Signal Ra 3  
Aufdrücken**

**Akustisches Signal**  
Mit der Mundpfeife oder Horn zwei kurze Töne schnell nacheinander ...



... und mit den Armen

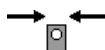
**Tageszeichen**

Beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern.



**Nachtzeichen**

wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne.



AB (114)

Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge zum An- und Abkuppeln usw. aufdrücken. Nach dem Aufdrücken ist auch ohne Haltauftrag anzuhalten.

§ 37 (10)



**Signal Ra 4  
Abstoßen**

**Akustisches Signal**

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



... und mit dem Arm

**Tageszeichen**

Zweimal eine waagerechte Bewegung des Arms vom Körper nach außen und eine schnelle, senkrechte Bewegung nach unten.



**Nachtzeichen**

Zweimal eine waagerechte Bewegung der Laterne vom Körper nach außen und eine schnelle, senkrechte Bewegung nach unten.



AB (115)

Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge abstoßen.

§ 37 (12)

**Signal Ra 5  
Rangierhalt**

**Akustisches Signal**

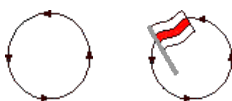
Mit der Mundpfeife oder Horn drei kurze Töne schnell nacheinander ...



... und mit dem Arm

**Tageszeichen**

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



**Nachtzeichen**

Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.



AB (116)

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

§ 37 (14)

## B. Abdrücksignale

- ESO (29) | § 38 (1)  
Die Abdrücksignale dienen der Verständigung beim Rangieren am Ablaufberg; sie können Form- oder Lichtsignale sein.
- ESO (30) | § 38 (3)  
Die Formsignale bestehen aus einem um den Mittelpunkt einer runden Scheibe drehbaren Balken, der bei Dunkelheit beleuchtet wird.  
Die runden Scheiben der Formsignale sind weiß oder schwarz.
- ESO (31) | § 38 (4)  
Bei den Lichtsignalen wird das Signalbild durch weiße Lichtstreifen auf einem dunklen Signalschirm dargestellt.  
Die Lichtstreifen können auch aus mehreren Lichtern gebildet sein.
- AB 117 | § 38 (5)  
Das Abdrücksignal steht in der Regel am Scheitel des Ablaufberges neben den Berggleisen.
- AB 118 | § 38 (6)  
Sind mehrere Abdrücksignale nebeneinander angeordnet, so gilt jedes für bestimmt zu bezeichnende Berggleise.
- AB 119 | § 38 (7)  
Die Signale können an den Berggleisen mit den gleichen Signalbildern wiederholt sein.

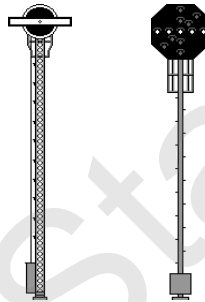
### Signal Ra 6 Halt ! – Abdrücken verboten

#### Formsignal

Ein waagerechter, weißer Balken mit schwarzem Rand.

#### Lichtsignal

Ein weißer, waagerechter Lichtstreifen.



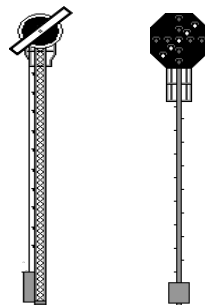
### Signal Ra 7 Langsam abdrücken

#### Formsignal

Ein weißer Balken mit schwarzem Rand schräg nach rechts aufwärts.

#### Lichtsignal

Ein weißer Lichtstreifen schräg nach rechts aufwärts.



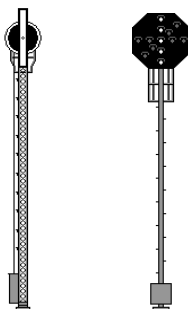
**Signal Ra 8**  
**Mäßig schnell abdrücken**

**Formsignal**

Ein senkrechter, weißer Balken mit schwarzem Rand.

**Lichtsignal**

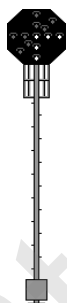
Ein weißer, senkrechter Lichtstreifen.



**Signal Ra 9**  
**Zurückziehen**

**Lichtsignal**

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



AB 120

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

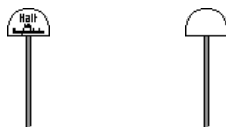
**C. Sonstige Signale für den Rangierdienst**

**Signal Ra 10**  
**Rangierhalttafel**

Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden.

**Formsignal**

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



Die weiße Tafel kann auch ohne Aufschrift sein.

Das Signal steht in der Regel links vom Gleis.

AB 121

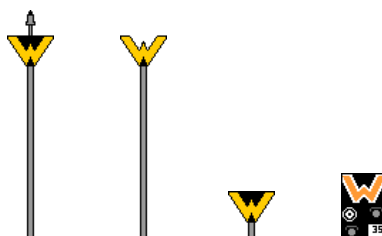
**Signal Ra 11**  
**Wartezeichen**

Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten.

**Formsignal**

Ein gelbes »W« mit schwarzem Rand.

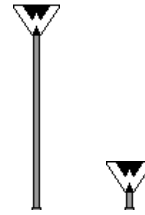
a) Signal Ra 11a



a) **Signal Ra 11b**

**Formsignal**

Ein weißes »W« mit schwarzem Rand.



AB 122

§ 40 (4)

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

- a) durch Lichtsignal »Sh 1«.
- b)

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

mündlich oder durch Hochhalten eines Armes oder einer weißleuchtenden Handleuchte.

§ 40 (5)

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

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

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

AB 123

§ 40 (3)

Das Signal kann bei Dunkelheit beleuchtet sein.

§ 41 (5)

**Signal Ra 12**

**Signal So 12**

**Grenzzeichen**

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

**Formsignal**

Ein rot-weißes Zeichen.



AB 124

§ 41 (6)

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

§ 41 (7)

**Signal Ra 13**

**Isolierzeichen**

Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung.

**Formsignal**

Auf weißem Grund ein blauer Pfeil.



AB 125

§ 41 (8)

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

AB 126

§ 41 (9)

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

ESO (32)		§ 42 (1)
Weichensignale zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist.		
ESO (33)		§ 42 (2)
Die Weichensignale sind entweder rückstrahlend oder, wenn der Betrieb es erfordert, bei Dunkelheit beleuchtet.		
AB 126a		§ 42 (3)
Bei den Lichtsignalen blinkt mindestens ein weißes Licht während des Umstellvorgangs oder bei Störung der zugehörigen Weiche. Bei den Eisenbahnen des Bundes blinken zwei weiße Lichter.		
AB 126b		§ 42 (4)
Soweit Rückfallweichen mit Weichensignalen versehen sind, werden die weißen Symbole der Signale »Wn 1« und »Wn 2« auf orangefarbenem Grund dargestellt.		

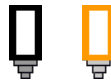
§ 43 (1)

**Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen**

**Signal Wn 1  
Gerader Zweig**

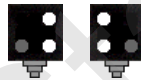
**Formsignal**

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



**Lichtsignal**

Zwei senkrecht übereinanderstehende weiße Lichter.



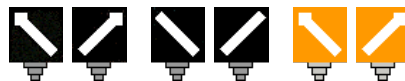
AB 127		§ 43 (2)
Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal den Fahrweg durch den schwächer gebogenen Zweig an.		

§ 43 (3)

**Signal Wn 2  
Gebogener Zweig**

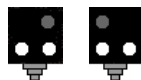
**Formsignal**

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



**Lichtsignal**

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



AB 128		
Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal den Fahrweg durch den stärker gebogenen Zweig an.		

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



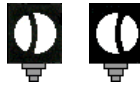
### Formsignal

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



### Formsignal

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



AB 130

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

### Signale für doppelte Kreuzungsweichen

ESO (34)

§ 44 (1)

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

AB 131

§ 44 (2)

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

### Signal Wn 3

Gerade von links nach rechts

§ 44 (3)

### Formsignal

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



### Lichtsignal

Die Lichter bilden eine von links nach rechts steigende Linie.



### Signal Wn 4

Gerade von rechts nach links

§ 44 (4)

### Formsignal

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



### Lichtsignal

Die Lichter bilden eine von rechts nach links steigende Linie.



|  
**Signal Wn 5**  
**Bogen von links nach links**

**Formsignal**

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



**Lichtsignal**

Die Lichter bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel.



|  
**Signal Wn 6**  
**Bogen von rechts nach rechts**

**Formsignal**

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



**Lichtsignal**

Die Lichter bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel.



ESO (35)

§ 30 (1)

Zu den Signalen für das Zugpersonal gehören

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

**A. Signale des Triebfahrzeugführers**

ESO (36)

§ 30a (1)

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

**Signal Zp 1**  
**Achtungssignal**  
Achtung !

**Akustisches Signal**  
Ein mäßig langer Ton.



§ 30a (2)

AB 132

§ 30a (3)

Das Signal dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu bestätigen, dass ein Signalauftrag wahrgenommen wurde. Es ist zu geben, z.B.

- um Personen zu warnen,
- vor dem Ingangsetzen von Militär- und Arbeitszügen,
- wenn Schranken nicht geschlossen sind,
- zur Bestätigung, dass ein Durchfahrauftrag (Signal »Zp 9«) wahrgenommen wurde,
- wenn Bremsen auf das zu erwartende Signal »Zp 2« oder »Zp 3« aufmerksam zu machen sind,
- vom Führer einer Vorspannlokomotive, wenn dies vorgeschrieben ist.

§ 30a (4)

Bei unsichtigem Wetter ist das Signal vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung und ohne Drehkreuze oder andere Abschlüsse wiederholt zu geben; wenn der Triebfahrzeugführer diese Bahnübergänge nicht rechtzeitig erkennen kann, hat er das Signal im Abstand von 10 bis 15 Sekunden zu geben. Ist nach Ausfall der technischen Sicherung ein Bahnübergang nicht oder nicht ausreichend gesichert, so sind Wegebenutzer und Bahnübergangsposten durch Achtungssignal zu warnen.

**Signal Zp 2**  
**Handbremsen mäßig anziehen**

**Akustisches Signal**  
Ein kurzer Ton.



§ 30a (5)

**Signal Zp 3**  
**Handbremsen stark anziehen**

**Akustisches Signal**  
Drei kurze Töne schnell nacheinander.



§ 30a (6)

**Signal Zp 4**  
**Handbremsen lösen**

**Akustisches Signal**  
Zwei mäßig lange Töne nacheinander.



§ 30a (7)

**Signal Zp 5  
Notsignal**

Beim Zug ist etwas Außergewöhnliches eingetreten  
Bremsen und Hilfe leisten !

**Akustisches Signal**

Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander.



AB 133

Das Signal gilt für alle Mitarbeiter.

§ 30a (9)

**B. Bremsprobesignale**

ESO (37)

Bremsprobesignale regeln die Bremsprobe an luftgebremsten Zügen und Rangierabteilungen.  
Sie werden auch bei Bremsprüfungen angewandt.

§ 31 (1)

ESO (38)

Bremsprobesignale werden als Hand- oder als Lichtsignale gegeben.

§ 31 (2)

AB 134

Bremsprobesignale dienen zur Verständigung zwischen den die Bremsprobe ausführenden Mitarbeitern.

§ 31 (2a)

AB 135

Die Lichtsignale können sich rechts oder links vom Gleis befinden.

§ 31 (3)

§ 31 (4)

**Signal Zp 6  
Bremsen anlegen**

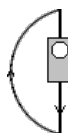
**Handsignal am Tage**

Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen.

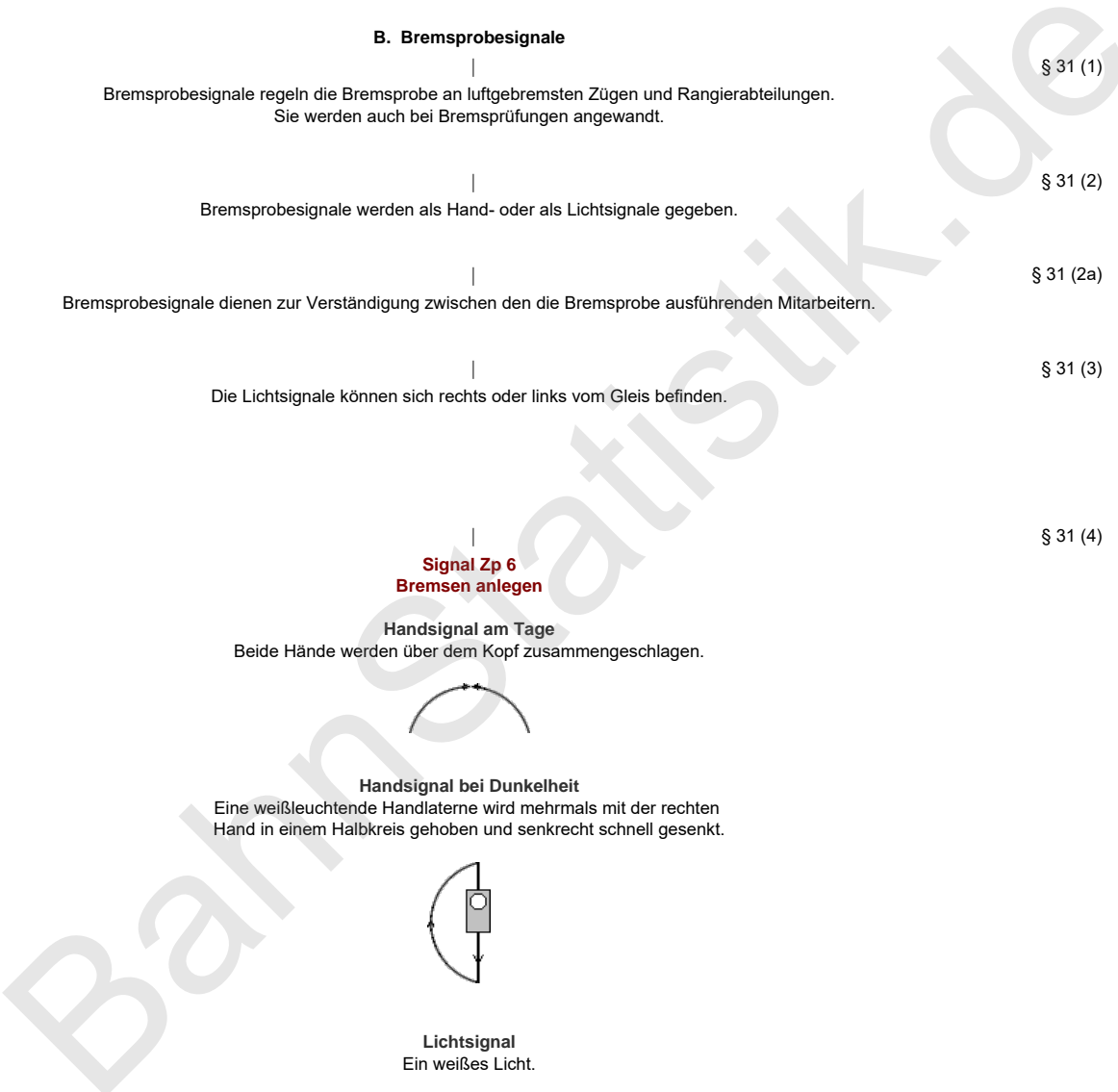


**Handsignal bei Dunkelheit**

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



**Lichtsignal**  
Ein weißes Licht.



**Signal Zp 7  
Bremsen lösen**

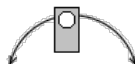
**Handsignal am Tage**

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



**Handsignal bei Dunkelheit**

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



**Lichtsignal**

Zwei weiße Lichter senkrecht übereinander.



**Signal Zp 8  
Bremsen in Ordnung**

**Lichtsignal**

Drei weiße Lichter senkrecht übereinander.



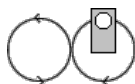
**Handsignal am Tage**

Beide Arme werden senkrecht hochgehalten.



**Handsignal bei Dunkelheit**

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



AB 136 (bleibt frei)

AB 136a

Die Aufnahme des Handsignals ist zu bestätigen.



**C. Abfahrtsignal**

**Signal Zp 9  
Abfahren**

**Handsignal am Tage**

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



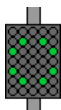
**Handsignal bei Dunkelheit**

Eine grüne Handleuchte wird hochgehalten.



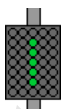
**Lichtsignal**

Ein grünleuchtender Ring.



AB 136b

Als Signalbild des Lichtsignals kann bis auf weiteres verwendet werden.  
Ein senkrechter grüner Lichtstreifen – dieses Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.



AB 137

Das Signal wird als Abfahr- oder Durchfahrauftrag gegeben.

§ 32 (2)

AB 138

Als Abfahrauftrag wird das Signal möglichst nahe am führenden Fahrzeug gegeben. Dabei ist eine runde weiße Scheibe mit grünem Rand oder das grüne Licht oder bei den NE die Hand so lange hochzuhalten, bis der Triebfahrzeugführer das Signal aufgenommen hat.

§ 32 (2a)

AB 139

Als Signalbild des Lichtsignals kann bis auf weiteres verwendet werden.  
Ein senkrechter grüner Lichtstreifen – dieses Signal wird neu nicht mehr aufgestellt. Das Signal wird als Abfahr- oder Durchfahrauftrag gegeben.

§ 32 (2b)

AB 140

Das Lichtsignal ist ortsfest.

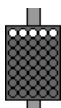
§ 32 (3)

AB 140

**Signal Zp 10  
Türschlieauftrag  
Türen schließen !**

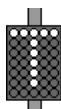
**Lichtsignal**

Ein waagerechter weißer Lichtstreifen.



AB 141

Das Signal kann bei S-Bahnen ein weileuchtendes »T« erscheinen.



#### D. Rufsignale

§ 33 (1)

##### Signal Zp 11 Rufsignale Kommen

##### Akustisches Signal

Ein langer, ein kurzer und ein langer Ton.



##### Lichtsignal

Ein langes, ein kurzes und ein langes Lichtzeichen.



AB 144

§ 33 (2)

Das Signal wird gegeben, um Mitarbeiter herbeizurufen oder auf Bahnhöfe ohne Einfahrtsignal die Einfahrt eines Zuges zu veranlassen.

Zusatz:

Das Signal wird auch gegeben, um den Zugführer bzw. Tf an den Signalfernsprecher zu rufen.

noch AB 144

§ 33 (3)

Zum Geben des Signals werden Horn, Hupe, Wecker, Leuchte, Fahrzeugpfeife (oder die sie ersetzende Einrichtung des Tfz) verwendet.

##### Signal Zp 12 Rufsignale Grenzzeichen frei

§ 33 (4)

##### Akustisches Signal

Zwei kurze, ein langer und ein kurzer Ton.



AB 145

§ 33 (5)

Das Signal wird, wo seine Anwendung durch den Infrastrukturunternehmer vorgeschrieben ist, für die Zugspitze vom Triebfahrzeugführer mit der Fahrzeugpfeife, für den Zugschluss von dem vom Zugführer dazu bestimmten Zugbegleiter mit dem Horn gegeben.

Zusatz:

Die Anwendung ist in den Örtlichen Richtlinien zur LoRil 408.01-09 vorgeschrieben.

AB 146

§ 33 (6)

- a) Das vom Triebfahrzeugführer gegebene Signal bedeutet: "Die Spitze des Zuges steht grenzzeichenfrei".
- b) Das vom Zugbegleiter gegebene Signal bedeutet: "Der Schluss des Zuges steht grenzzeichenfrei".

ESO (39) und ESO (40) (bleiben frei)

(bleibt frei) § 32 a (2)

AB 147 bis AB 154 (bleiben frei)



ESO (41) § 15 (1)  
 Die Fahrleitungssignale kennzeichnen Fahrleitungs-Schutzstrecken, Fahrleitungs-Unterbrechungen, gestörte Fahrleitungs-Abschnitte und das Ende der Fahrleitung.  
 Zusatz:  
 Die Fahrleitungssignale kennzeichnen auch ausgeschaltete Fahrleitungsabschnitte.

ESO (42) § 15 (2)  
 Die Fahrleitungssignale bestehen aus einer auf der Spitze stehenden, weiß und schwarz umrandeten blauen quadratischen Tafel mit weißen Signalzeichen.

AB 155 § 15 (2a)  
 Die Fahrleitungssignale gelten für den elektrischen Betrieb mit Oberleitung oder Stromschiene.

AB 156 § 15 (3)  
 Wenn bei einer Gleisverzweigung bei den Signalen »EI 1v«, »EI 1«, »EI 3«, »EI 4« und »EI 6« angezeigt werden soll, für welche Fahrtrichtung das Signal gilt, so wird dies durch einen Pfeil über dem Signal angezeigt. Ein Pfeil senkrecht nach oben zeigt an, dass das Signal für den geraden Zweig oder bei Krümmungen für den schwächer gekrümmten Zweig der Weiche gilt.  
 Ein waagerechter Pfeil zeigt an, für welche Richtung das Signal gilt.  
 Liegen mehrere Verzweigungen kurz hintereinander und sind mehrere Gleise betroffen, so sind erforderlichenfalls zwei Pfeile über dem Signal vorhanden.  
 Für einen am Signal »EI 3« angebrachten Richtungspfeil ist die Fahrtrichtung in der »La« angegeben.  
 Am Signal »EI 4« ist der am Signal »EI 3« angebrachte Richtungspfeil zu wiederholen, wenn auch das Signal »EI 4« vor der Gleisverzweigung steht.



**Signale »EI 1v«, »EI 1« und »EI 2«**

AB 156a § 16 (1)  
 Die Signale sind ortsfest.

AB 157  
 Wo Fahrleitungs-Schutzstrecken nur zeitweilig das Ausschalten der Triebfahrzeuge erfordern, ist für die Einfahrt in die Fahrleitungs-Schutzstrecke ein veränderliches Aus- und Einschaltsignal (Signal »EI 1« / »EI 2«) vorhanden.

AB 158 § 16 (2)  
 Signale an Fahrleitungs-Schutzstrecken sind bei Dunkelheit beleuchtet; das Signal »EI 1v« ist beleuchtet oder rückstrahlend. Bei einfachen Verhältnissen kann auf die Beleuchtung der Signale verzichtet werden.

**Signal EI 1v**  
**Signal EI 1 erwarten**



**Formsignal**  
 Zwei weiße auf der Schmalseite stehende Rechtecke waagrecht nebeneinander.

AB 158a § 16 (2b)  
 Das Signal wird bei einfachen örtlichen Verhältnissen nicht gezeigt.

AB 158b § 16 (2c)  
 Das Signal steht in der Regel im halben Bremswegabstand der Strecke vor dem Signal »EI 1«.

**Signal EI 1**  
**Ausschaltsignal**  
 Ausschalten des Hauptschalters vom Tzf.

**Formsignal**  
 Ein zerlegtes, weißes »U«.



AB 159 § 16 (4)  
 Das Signal bedeutet, dass das Ausschalten am Signal beendet sein muss.

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



**Signal EI 2**  
**Einschaltsignal**  
 Einschalten erlaubt.  
**Formsignal**  
 Ein geschlossenes, weißes »U«.



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

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

Zusatz:

Diese Regel wird bei der Deutschen Bahn AG nicht angewendet.

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

Das Triebfahrzeug darf erst nach dem Systemwechsel wieder eingeschaltet werden.



**Signale »EI 3«, »EI 4« und »EI 5«**

Die Signale sind nicht ortsfest.

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

Das Signal »EI 4« zeigt auf der Rückseite das Signal »EI 5«.  
 Zusatz:  
 Diese Regel wird bei der Deutschen Bahn AG nicht angewendet.

**Signal EI 3**  
**»Bügel ab« -Ankündesignal**  
 Signal »Bügel ab« erwarten.

**Formsignal**  
 Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte weiße Streifen.



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

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

Wenn Züge hinter dem Signal »EI 3« beginnen oder ihre Fahrt fortsetzen, ist ein zweites Signal »EI 3« aufgestellt.  
 Der Standort des zweiten Signals wird in der »La« bekannt gegeben.

**Signal EI 4**  
**»Bügel ab« Signal**  
 Bügel ab !

**Formsignal**  
 Ein waagerechter weißer Streifen.



AB 168 § 17 (6)  
 Das Signal kennzeichnet den Beginn eines Gleisabschnitts, der nur mit gesenkten Stromabnehmer befahren werden darf.

AB 169  
 Am Signal müssen die Stromabnehmer völlig gesenkt sein.

AB 170 § 17 (7)  
 Das Signal befindet sich 30 m vor dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungsabschnitt.

**Signal EI 5**  
**»Bügel an« Signal**  
 Bügel an !

**Formsignal**  
 Ein senkrechter weißer Streifen.



AB 171 § 17 (9)  
 Das Signal kennzeichnet das Ende eines Gleisabschnitts, der mit gesenkten Stromabnehmer befahren werden muss.

AB 172  
 Das Signal bedeutet, dass die gesenkten Stromabnehmer vom Signal ab wieder angelegt werden dürfen.  
 Der Tf darf mit dem Anlegen der Stromabnehmer erst beginnen, wenn das Tzf am Signal vorbeigefahren ist.

AB 173 § 17 (10)  
 Das Signal befindet sich 30 m hinter dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungsabschnitt.  
 Auf eingleisigen Strecken kann das »Bügel an"-Signal unmittelbar links neben dem Gleis stehen.  
 Zusatz:  
 Diese Regel wird bei der Deutschen Bahn AG nicht angewendet.

AB 173a § 17 (12)

Im Bereich von Systemwechseln kann das Signal mit der Tafel  
 gem. AB 162a ergänzt sein. gem. § 16 Abs. 8

In diesem Fall dürfen die Stromabnehmer nur bei Tzf des entsprechenden Stromsystems wieder angelegt werden.



**Signal EI 6**  
**Halt für Fahrzeuge mit angehobenen Stromabnehmern**

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



AB 174 § 18 (1a)  
 Das Signal zeigt an, dass Fahrten darüber hinaus für Triebfahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern verboten sind.

AB 175 (bleibt frei)

AB 176 § 18 (3)  
 Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf das Vorbeileiten der Spitze eines Triebfahrzeugs mit gehobenem Stromabnehmer am Signal »EI 6« zulassen.  
 Der Eisenbahnverkehrsunternehmer regelt, unter welchen Bedingungen und wie die Vorbeifahrt der Spitze eines Triebfahrzeugs mit gehobenem Stromabnehmer am Signal »EI 6« erfolgen darf.

AB 177 § 18 (4)  
 Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

Signale an Zügen

ESO (43)

§ 45 (1)

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

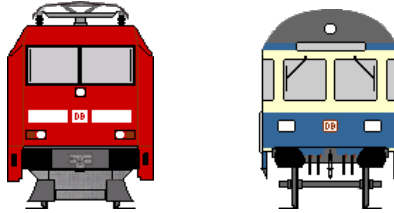
§ 45 (2)

**Signal Zg 1  
Spitzensignal**  
Kennzeichnung der Zugspitze.

**Tageszeichen**  
Kein besonderes Signal

**Nachtzeichen**

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



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



AB 178

§ 45 (3)

Bei nachgeschobenen Zügen trägt auch das Schiebetriebfahrzeug das Spitzensignal, sofern es nicht mit dem Zug gekuppelt ist.

AB 179

§ 45 (4)

Die Nachtzeichen sind auch am Tage zu führen.

AB 180

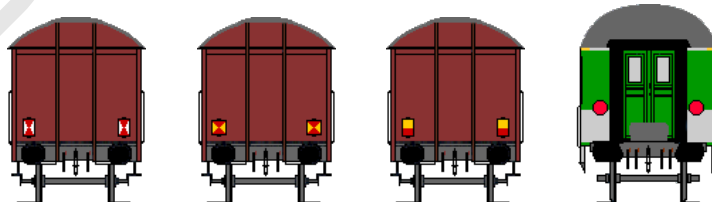
§ 45 (5)

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

§ 45 (2)

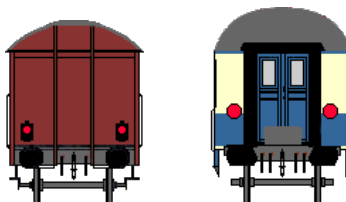
**Signal Zg 2  
Schlussignal**  
Kennzeichnung der Zugschlusses.

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



**Nachtzeichen**

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



ESO (43a)		§ 46 (2)
Das Schlussignal braucht nur von hinten sichtbar zu sein. Bei Verwendung von zwei Zeichen müssen diese in gleicher Höhe stehen.		
Zusatz: Bei Verwendung von zwei Zeichen sind stets zwei gleiche Zeichen zu verwenden.		
AB 181		§ 46 (3)
Wenn ein elektrisches Schlussignal eingeschaltet werden kann, dürfen andere Zeichen nicht verwendet werden.		
AB 182		
Der Infrastrukturunternehmer bestimmt, auf welchen Strecken die Züge rote Lichter als Nachtzeichen führen müssen.		
Zusatz: In den Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01-09 sind die betreffenden Strecken bekannt gegeben.		
AB 183		§ 46 (4)
Eine Tafel oder ein Licht dürfen führen		
<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Güterzüge, jedoch nicht auf den Strecken der Eisenbahnen des Bundes,</li> <li>b) Lokomotivzüge (auch einzeln fahrende Lokomotiven),</li> <li>c) die Lokomotive am Schluss eines nachgeschobenen Zuges,</li> <li>d) Arbeitszüge,</li> <li>e) andere Züge, wenn es der Infrastrukturunternehmer bestimmt hat,</li> <li>f) Nebenfahrzeuge.</li> </ul>		
Das Signal ist an der Rückseite des letzten Fahrzeugs möglichst rechts anzubringen.		
Zusatz: Die Bestimmungen nach e) ist in den Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01-09 bekannt gegeben.		
AB 184		§ 46 (5)
Auf Strecken mit Tunneln sind die Nachtzeichen auch bei Tage zu führen, wenn es der Infrastrukturunternehmer bestimmt.		
Zusatz: Die Bestimmung ist in den Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01-09 bekannt gegeben.		
AB 185		§ 46 (6)
Bei nachgeschobenen Zügen trägt das letzte Fahrzeug vor dem Schiebetriebfahrzeug das Schlussignal, wenn das Schiebetriebfahrzeug nicht mit dem Zug gekuppelt ist.		
Das nicht mit dem Zug gekuppelte Schiebetriebfahrzeug selbst – bei zweien das hintere – trägt auch das Schlussignal.		
AB 186 (bleibt frei)		

#### Signale an einzelnen Fahrzeugen

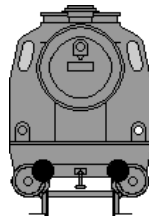
ESO (44)		§ 47 (1)
Die Signale kennzeichnen		
<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Rangierlokomotiven</li> <li>b) Fahrzeuge, deren Besetzung besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordert.</li> </ul>		

#### Signal Fz 1 Rangierlokomotivsignal

Kennzeichnung einer Lokomotive im Rangierdienst.

**Tageszeichen**  
Kein besonderes Signal.

**Nachtzeichen**  
Vorn und hinten ein weißes Licht, in der Regel in Höhe der Puffer.  
Statt des vorderen Lichtes kann auch das Spitzensignal »Zg 1a« geführt werden; es muß geführt werden, wenn Bahnübergänge ohne techn. Sicherung oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden.



AB 187		§ 47 (3)
Das Signal wird auch geführt von Nebenfahrzeugen mit Kraftantrieb.		
AB 187a		§ 47 (4)
Wenn beim Rangieren Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden müssen, wird das Signal »Zg 1« auch bei Tage geführt.		

**Signal Fz 2  
Gelbe Fahne**

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

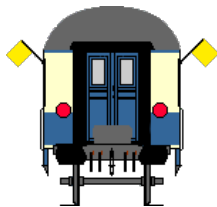
Das Signal wird geführt, solange sich die Wagen nicht im Zug befinden.

**Tageszeichen**

An jeder Langseite eine gelbe Fahne oder gelbe Tafel.

**Nachtzeichen**

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



AB 188

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

§ 48 (2)

AB 189

Das Signal wird vom Personal angebracht.

§ 48 (3)

ESO (45) (bleibt frei)

AB 190 bis AB 198 (bleiben frei)

**Rottenwarnsignale (Ro)**

DS 301

DV 301

ESO (46)

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

§ 50 (1)

AB 199

Die Signale werden mit den Mischklangsignalhorn gegeben. Sie sind auch zu beachten, wenn sie nur in einer Tonlage gehört werden.

§ 50 (2)

**Signal Ro 1**

**Vorsicht ! – Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge**

**Akustisches Signal**

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



§ 51 (2)

**Signal Ro 2**

**Arbeitsgleise räumen !**

**Akustisches Signal**

Mit dem Horn zwei lange Töne nacheinander in verschiedener Tonlage.



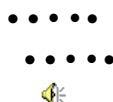
§ 51 (3)

**Signal Ro 3**

**Arbeitsgleise schnellstens räumen !**

**Akustisches Signal**

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



**Signal Ro 4  
Fahnschild**

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

Ein weißes Fahnschild mit schwarzem Rand.



AB 200

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

**Nebensignale (Ne) und**

**DS 301**

**Sonstige Signale (So)**

**DV 301**

**Signal Ne 1  
Trapeztafel**

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

**Formsignal**

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



AB 201

Das Signal steht nur auf Nebenbahnen.

AB 202

Bei den Eisenbahnen des Bundes steht die Trapeztafel vor Bahnhöfen ohne Einfahrtsignale.  
Auf Strecken mit Zugleitbetrieb kann sie auch vor anderen Zuglaufstellen stehen.  
Bei den NE bestimmt der Betriebsleiter, wo die Trapeztafel aufgestellt ist.

AB 203

Bei den Eisenbahnen des Bundes bestimmt der Eisenbahninfrastrukturunternehmer – bei den NE der Betriebsleiter –, wo bei ungünstigen Sichtverhältnissen das Signal rückstrahlend oder bei Dunkelheit beleuchtet ist.

**Signal Ne 2  
Vorsignaltafel**

Kennzeichnung des Standortes eines Vorsignals.

**Formsignal**

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



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



AB 204

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

AB 205

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

Die Vorsignaltafel kann auch allein stehen

- a) an Stelle eines Vorsignals zur Kennzeichnung des Bremswegabstandes der Strecke vor einem Hauptsignal, einem Lichtsperrsignal oder einer Trapeztafel,
- b) als Hinweis auf ein Vorsignal, das nicht rechts neben oder über dem Gleis steht.

AB 206 (bleibt frei)

AB 206a

§ 53 (7)

Als Hinweis auf ein Vorsignal, das sich abweichend von

AB 2

§ 1 Abs. 4

an einem anderen Standort befindet, wird das Signal »Ne 2« aufgestellt, wenn Bauzustände dies erfordern. Dies ist in der »La« oder bei NE-Bahnen in einer betrieblichen Anweisung des Betriebsleiters bekannt gegeben. Ein unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis stehendes Signal »Ne 2« weist auf ein Vorsignal hin, das

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

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

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

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

AB 206b

§ 53 (8)

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

AB 207

§ 53 (9)

Ist der Abstand des Vorsignals oder der gemäß

AB 206a

§ 53 (7)

aufgestellten Vorsignaltafel vom zugehörigen Signal um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, so trägt die Vorsignaltafel auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. Diese Kennzeichnung entfällt bei Vorsignalen, die gemäß

AB 25

§ 4 (3a)

mit einem weißen Zusatzlicht

AB 206a

oder gemäß § 53 (10) und (11)

gekennzeichnet sind.

Bei beschränktem Raum kann es vor der Vorsignaltafel stehen.



§ 53 (10)

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



§ 53 (11)

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



§ 53 (12)

Lichtvorsignale können anstatt mit der Vorsignaltafel mit einem Vorsignalmastschild gekennzeichnet sein. Ein mit der Spitze nach unten weisendes gelbes Dreieck. Das Mastschild ist rückstrahlend.



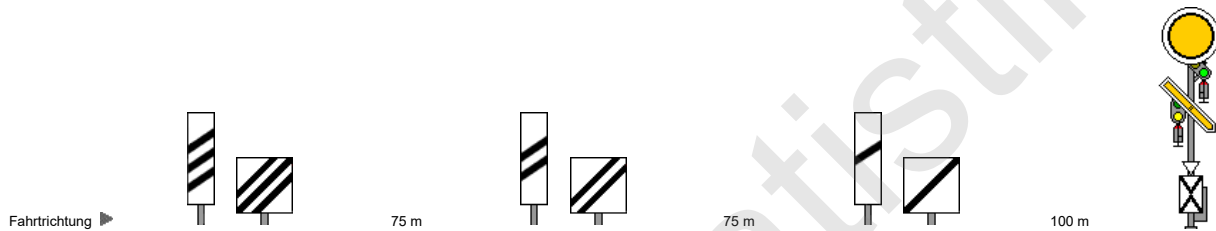
Lichthauptsignale, die zugleich Vorsignalfunktion besitzen, können zusätzlich zum weiß-rot-weißen Mastschild mit dem mit der Spitze nach untenweisenden gelben Dreieck gekennzeichnet sein.  
Das Mastschild mit dem gelben Dreieck ist dann grundsätzlich unter dem weiß-rot-weißen Mastschild angeordnet.



**Signal Ne 3  
Vorsignalbaken**  
Ein Vorsignal ist zu erwarten.

**Formsignal**

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



AB 208

Vorsignalbaken sind hohe rechteckige Tafeln; bei beschränktem Raum werden niedrige rechteckige oder quadratische Tafeln aufgestellt.

AB 208a

Das Signal kann auch zur Ankündigung einer allein stehenden Vorsignaltafel aufgestellt sein.

AB 209

Vorsignalbaken stehen in der Regel nur auf Hauptbahnen.

AB 210

Es stehen in der Regel drei, in Ausnahmefällen auch weniger oder bis zu fünf Baken vor dem Vorsignal.  
Die in der Fahrtrichtung letzte Bake steht 100 m vor dem Vorsignal; die anderen Baken stehen in je 75 m Abstand.  
Bei Sichtbehinderung können die Baken auch in anderen Abständen stehen.

AB 211

Vorsignalbaken in Tunneln sind rückstrahlend oder beleuchtet.

AB 212

Vorsignale von Zwischen- und Ausfahrtsignalen und Vorsignale, die an einem Hauptsignal stehen oder mit diesem an einem Signalträger vereinigt sind, werden nur in Ausnahmefällen, Vorsignalwiederholer und Wärtervorsignale werden nicht durch Baken angekündigt.

AB 213

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

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

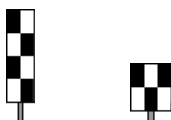


**Signal Ne 4  
Schachbrettafel**

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

**Formsignal**

Eine viereckige, schachbrettartige, schwarz und weiß gemusterte Tafel.



AB 214 | | § 55 (2)

Das Signal ist in der Regel eine hohe rechteckige Tafel, bei beschränktem Raum ist eine niedrigen Tafel aufgestellt.

AB 215 | | § 55 (3)

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

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

- unmittelbar links,
- mehr als 10 m rechts oder
- ein Gleis weiter rechts vom befahrenen Gleis steht. Ein unmittelbar links vom zugehörigen Gleis stehendes Signal »Ne 4« weist auf ein Hauptsignal hin, das unmittelbar rechts vom befahrenen Gleis steht. Bei Bauzuständen kann das unmittelbar links vom Gleis stehende Signal »Ne 4« auf ein Hauptsignal hinweisen, das ein Gleis weiter rechts vom befahrenen Gleis steht. Dies ist in der »La« oder bei NE-Bahnen in einer betrieblichen Anweisung des Betriebsleiters bekannt gegeben.

Das zwischen dem befahrenen Gleis und dem Hauptsignal befindliche Gleis kann zeitweise fehlen. c) Ein unmittelbar links vom zugehörigen Gleis stehendes Signal »Ne 4« weist auch auf ein Sperrsignal hin, das für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrrichtung unmittelbar rechts vom befahrenen Gleis steht.

AB 216 | | § 55 (4)

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

AB 217 (bleibt frei)

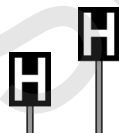
§ 56 (1)

**Signal Ne 5  
Haltetafel**

Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen.

**Formsignal**

Eine hochstehende schwarze Rechteckscheibe mit weißem »H«.



oder  
Eine hochstehende weiße Rechteckscheibe mit schwarzem Rand und schwarzem »H«.



AB 218 | | § 56 (2)

Das Signal kann abweichend von § 1 (4) der AB 2 aufgestellt sein. Diese Abweichungen sind nicht bekannt gegeben.

AB 219 | | § 56 (3)

Reisezüge mit Verkehrshalt haben an der Haltetafel zu halten. Ist die Haltetafel hinter dem Bahnsteig aufgestellt, hat ein Reisezug so zu halten, dass der erste Wagen des Zuges nicht über den Bahnsteig hinaus steht. Wo das Halten der Züge auf die Zuglänge abgestimmt werden soll, können Haltetafel durch Zusatzschilder mit entsprechender Aufschrift ergänzt werden. In diesem Fall ist an der Haltetafel anzuhalten, an der die angegebene Länge gleich oder erstmals größer als die Zuglänge ist, spätestens an der Haltetafel ohne Zusatzschild.

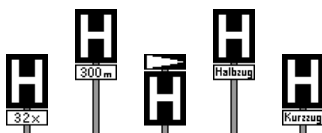
Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal haben haltende Züge (auch Güterzüge) an der Haltetafel zu halten, Reisezüge jedoch am Bahnsteig, auch wenn am Bahnsteig keine Haltetafel aufgestellt ist.

AB 220 | | § 56 (4)

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

AB 220a | | § 56 (5)

Durch eine hochstehende, schwarze Rechteckscheibe mit weiß blinkendem »H« kann die Anforderung eines Bedarfshalts angezeigt werden.



**Signal Ne 6  
Haltepunkttafel**  
Ein Haltepunkt ist zu erwarten.

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



AB 221 | § 57 (2)  
Das Signal kündigt Haltepunkte oder Haltestellen an, die infolge der örtlichen Verhältnisse schwer zu erkennen sind.

AB 222 | § 57 (3)  
Das Signal steht  
– auf Hauptbahnen im Abstand des Bremsweges der Strecke  
– auf Nebenbahnen 150 m vor dem Bahnsteig.

Das Signal ist rückstrahlend. Es darf vorübergehend nicht rückstrahlend sein. Das nicht rückstrahlende Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.

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

**Formsignal**  
Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt senkrecht nach oben.



**Formsignal**  
Eine gelbe Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt senkrecht nach oben.



b) Pflugschar senken.

**Formsignal**  
Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt senkrecht nach unten.



**Formsignal**  
Eine gelbe Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt senkrecht nach unten.



AB 223 | § 58 (3)  
Das Signal gilt nur für Schneepflüge mit beweglichen Pflugscharen.

AB 224 | § 58 (4)  
Das Signal »Ne 7b« darf abweichend von

AB 2

§ 1 (4)

auf eingleisiger Strecke unmittelbar links vom Gleis aufgestellt sein, wenn es sich am Träger des Signals der Gegenrichtung befindet.  
Auf die Aufstellung des Signals »Ne 7b« darf verzichtet werden, wenn das Ende des zu kennzeichnenden Gleisabschnitts durch das Signal »Ne 7a« der Gegenrichtung erkennbar ist.

**Signal So 1****Endtafel<sup>1</sup>**

Fahren auf Sicht beenden.

**Formsignal**

Eine viereckige rote Tafel mit liegendem weißen Kreuz.  
Das Signal ist rückstrahlend<sup>2</sup>



§ 59 (2)

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

§ 59 (3)

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

§ 59 (4)

Sind bei Bauzuständen Endtafeln aufgestellt, so ist dies in der "La" bekannt gegeben.

<sup>1</sup> Gilt nur im Bereich der Gleichstrom S-Bahn Berlin.

<sup>2</sup> Die Endtafel darf bis auf weiteres auch nicht rückstrahlend sein.

**Signale für Rückfallweichen**

§ 60 (1)

**Signal So 17****Ankündigungsbake**

Überwachungssignal einer Rückfallweiche  
(Signal So 18) beachten.

**Formsignal**

Eine rechteckige orangefarbene Tafel mit  
zwei waagerechten weißen Streifen.



§ 60 (2)

Der Triebfahrzeugführer hat am Standort des Signals »So 17« zu prüfen, ob das Signal »So 18« zwei weiße Lichter oder zwei runde, weiße Scheiben zeigt – Siehe hierzu Absätze 4 bis 8.

§ 60 (3)

Die Ankündigungsbake steht im Abstand des zum Anhalten tatsächlich erforderlichen Bremsweges zuzüglich doppelt soviel Meter, wie als Geschwindigkeit gemäß VzG in km/h angegeben ist, vor der Spitze der Rückfallweiche unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis. Die Ankündigungsbake wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet. Für Rückfallweichen in Nebengleisen werden keine Signale »So 17« aufgestellt.

§ 60 (4)

**Signal So 18a****Überwachungssignal einer Rückfallweiche**

Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze befahrbar.

**Form- oder Lichtsignal**

Zwei weiße Lichter bzw. Scheiben waagrecht nebeneinander.  
Das Mastschild ist orangefarben und weiß gestreift.



**Signal So 18b**  
**Überwachungssignal einer Rückfallweiche**  
Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze nicht befahrbar, vor der Weiche anhalten !

**Form- oder Lichtsignal**  
Ein weißes Licht bzw. Scheibe waagrecht nebeneinander.  
Das Mastschild ist orangefarben und weiß gestreift.



| § 60 (4a)  
Bei mechanischen Überwachungssignalen sind anstelle der zwei weißen Lichter bzw. des weißen Lichtes eine bzw. zwei rückstrahlende runde weiße Scheiben vorhanden.

| § 60 (5)  
Das Signal »So 18« steht neben oder vor der Rückfallweiche unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis.

| § 60 (6)  
Bei Signal »So 18b« darf die Rückfallweiche mit Schrittgeschwindigkeit erst befahren werden, nachdem an Ort und Stelle – ggf. nach dem Aufschließen der Verschleißeinrichtungen und dem probeweisen Umstellen der Weiche von Hand – die Befahrbarkeit der Weiche festgestellt wurde.

| § 60 (7)  
Sind Lichter erloschen, ist nach Abs.6 zu verfahren..

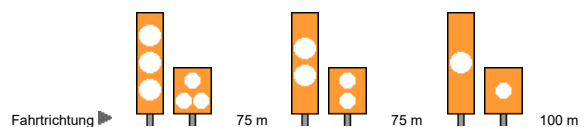
| § 60 (8)  
Folgen auf ein Signal »So 18« mehrere Rückfallweichen, die gegen die Spitze befahren werden, wird dies am Mastschild des Signals durch eine schwarze Ziffer angezeigt.  
Die genannten Verhaltensregeln gelten dann für die angegebene Anzahl von Rückfallweichen.

| § 60 (9)  
Störungen gemäß den Absätzen 6 und 7 sind sofort dem Fahrdienstleiter bzw. dem Zugleiter zu melden.

| § 61 (1)

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

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



| § 61 (2)  
Hauptsignalbaken sind in der Regel hohe rechteckige Tafeln. Wo diese nicht aufgestellt werden können, dürfen niedrige quadratische oder niedrige rechteckige Tafeln verwendet werden.

| § 61 (3)  
Hauptsignalbaken sind – vorrangig auf Strecken mit automatischen Streckenblock – zur Ankündigung von Einfahr- und Blocksignalen aufgestellt.

| § 61 (4)  
Jeweils drei Hauptsignalbaken stehen unmittelbar rechts, auf zweigleisigen Strecken für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung links neben dem zugehörigen Gleis.  
Die in Fahrtrichtung letzte Bake steht 100 m vor dem Hauptsignal, die anderen Baken stehen in je 75 m Abstand von einander davor.

**Signal So 106  
Kreuztafel**

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

**Formsignal**

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



§ 70a (2)

Die Kreuztafel wird nur auf Nebenbahnen angewandt.

§ 70a (3)

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

**Signale für Bahnübergänge (Bü)**

	DS 301	(So), (Pf) DV 301	
--	--------	----------------------	--

ESO (46b)

§ 63 (1)

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

AB 225

§ 63 (2)

Die Signale dürfen auch vor Bahnübergängen mit Schranken angewendet werden.

AB 225

§ 63 (3)

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

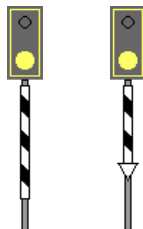
§ 64 (1)

**Signal Bü 0  
Überwachungssignal**

Halt vor Bahnübergängen ! – Weiterfahrt nach Sicherung.

**Form- oder Lichtsignal**

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



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

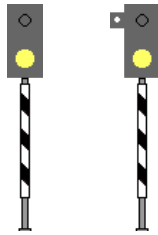
Anstatt der Scheibe und der gelben Umrahmung kann das Signal auch zwei waagrecht angeordnete gelbe Lichter bzw. rückstrahlende Scheiben zeigen.

**Signal Bü 100  
Überwachungssignal**

Halt vor Bahnübergängen ! – Weiterfahrt nach Sicherung.

**Lichtsignal**

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



AB 243

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

§ 64 (2)

**Signal Bü 1  
Überwachungssignal**

Der Bahnübergang darf befahren werden.

**Lichtsignal**

Ein blinkendes, weißes Licht über einer runden, gelben Scheibe in einer gelben Umrahmung auf schwarzem Signalschirm über einem schwarz-weiß, schräg gestreiftes Mastschild. Scheibe, Umrahmung und Mastschild sind rückstrahlend.



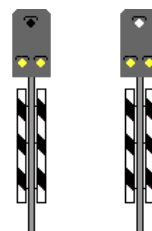
Anstatt des weißen Blinklichtes über der Scheibe und der gelben Umrahmung kann das Signal »Bü 1« auch ein weißes Licht über zwei waagrecht angeordneten gelben Lichtern bzw. rückstrahlenden Scheiben zeigen.



§ 64 (3)

Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so sind zwei Mastschilder nebeneinander angebracht; dies gilt nicht bei einer Kennzeichnung gemäß § 66 (4).

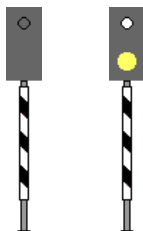
Der Signalschirm kann mit einer gelben Umrahmung versehen sein. Das Mastschild darf bis auf weiteres auch nicht rückstrahlend sein.



**Signal Bü 101**  
**Überwachungssignal**  
 Der Bahnübergängen darf befahren werden..

**Lichtsignal**

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



§ 64 (4)

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

§ 64 (4a)

Bis auf weiteres können die Signale auf Nebenbahnen in kürzerem Abstand, mindestens jedoch 50 m vor dem Bahnübergang stehen; stets sind sie jedoch vom Signal »So 15« erkennbar. Die Signale sind dann nicht gemäß § 64 (5) gekennzeichnet.

AB 228

§ 64 (5)

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



AB 229

§ 64 (6)

Ist das Überwachungssignal wiederholt, ist dies am Überwachungssignalwiederholer durch eine weiß umrandete, schwarze, quadratische Tafel mit runder weißer Scheibe gekennzeichnet. Die Scheibe ist rückstrahlend. Bei den Eisenbahnen des Bundes sind die weiße Umrandung und die Scheibe rückstrahlend.

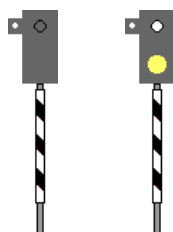


AB 243

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

Zusatz:

Diese Regel gilt nur für die Signale »Bü 100« und »Bü 101«



AB 244

Die Überwachungssignalwiederholer sind durch das weiße Zusatzlicht (AB 243) kenntlich; das weiße Zusatzlicht kann durch eine rückstrahlende runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund am Mastschild ersetzt sein.

Zusatz:

Diese Regel gilt nur für die Signale »Bü 100« und »Bü 101«.

AB 229a

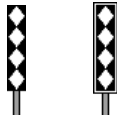
§ 64 (7)

Sind bei einem Überwachungssignal mit zwei gelben Lichtern die gelben Lichter erloschen, ist vor dem Bahnübergang zu halten und nach Sicherung weiterzufahren. Die Störung ist dem Fahrdienstleiter zu melden.

| § 64 (8)  
Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so sind die Verhaltensregeln für jeden dieser Bahnübergänge anzuwenden.

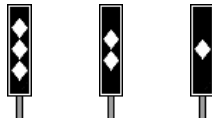
**Signal Bü 2  
Rautentafel**  
Ein Überwachungssignal ist zu erwarten.

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



Das Signal kennzeichnet den Anfang der Einschaltstrecke von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Überwachungssignal.  
Das Signal steht mindestens doppelt soviel Meter vor dem Überwachungssignal, wie die dort zulässige Geschwindigkeit in km/h beträgt.  
Die Rautentafel können bei Eisenbahnen des Bundes mit einem weißen, rückstrahlenden Rand versehen sein.

Auf die Rautentafel können weitere Rautentafeln folgen, bei denen die Anzahl der Rauten in Fahrtrichtung abnimmt. Es stehen in der Regel drei weitere Rautentafeln vor dem Überwachungssignal. Die in Fahrtrichtung letzte Rautentafel steht im Abstand von 100 m vor dem Überwachungssignal, die anderen Rautentafeln stehen in je 75 m Abstand voneinander davor.



ESO (46c)

Die Rautentafel kann bei Eisenbahnen des Bundes mit einem weißen rückstrahlenden Rand versehen sein.

AB 229b

Die Rautentafel kann vorübergehend auch nicht rückstrahlend sein.

| § 65 (1)  
**Signal So 15  
Warntafel**  
Überwachungssignal beachten.

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



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

| § 65 (2)  
Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so ist die entsprechende Anzahl anstelle des oberen schwarzen Streifens als schwarze Zahl dargestellt; dies gilt nicht bei Ankündigung gemäß § 66 (4).



| § 65 (3)  
Der Triebfahrzeugführer hat am Standort des Signals »So 15« zu prüfen, ob das Signal »Bü 1« leuchtet.

AB 230

Das Signal »Bü 2« kennzeichnet den Anfang der Einschaltstrecke von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Überwachungssignal.

| § 65 (4)  
Das Signal »So 15« kennzeichnet gleichzeitig den Einschaltpunkt von Blinklichtern, wenn das Signal »So14« nicht aufgestellt ist.

AB 231

Das Signal »Bü 2«

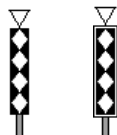
Das Signal »So 15«

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

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

AB 231a

Ist bei Eisenbahnen des Bundes der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5% kürzer als der Bremsweg der Strecke, befindet sich am Signal »Bü 2« ein rückstrahlendes, auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand.  
Bei beschränktem Raum kann das Dreieck vor dem Signal »Bü 2« stehen.



**Signal So 14  
Warnpfahl**

Kennzeichnung des Einschaltpunktes von Blinklichtern.

**Formsignal**

Ein schwarz-weiß waagrecht gestreifter Pfahl.



Zusatz:

Das Signal kennzeichnet auch den Einschaltpunkt von Lichtzeichen.

§ 66 (2)

Der Merkpfahl kennzeichnet den Anfang - der Merkpfahl der Gegenrichtung an demselben Gleis das Ende - der Schaltstrecke von Bahnübergangssicherungsanlagen.

§ 66 (3)

Ist die Schaltstrecke durch das Signal »So 15« begrenzt, so ist kein Merkpfahl aufgestellt.

AB 232

§ 66 (4)

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

a) Eine schwarzumrandete gelbe, rückstrahlende Bü-Ankündetafel am Anfang der Schaltstrecke weist auf die Lage des zugehörigen Bahnübergangs mit Blinklichtern oder Lichtzeichen hin. Die Bü-Ankündetafel kann wiederholt sein.



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



c) Der Anfang einer gemeinsamen Schaltstrecke für mehrere Bahnübergänge mit Blinklichtern oder Lichtzeichen wird über die Bü-Ankündetafel für den ersten zugehörigen Bahnübergang durch eine weiße, rückstrahlende Tafel mit der Aufschrift »Bü / Bü« angezeigt. Innerhalb einer gemeinsamen Schaltstrecke ist vor jedem zugehörigen Bahnübergang außer der Bü-Kennzeichentafel die Bü-Ankündetafel für den folgenden Bahnübergang aufgestellt. Der letzte zugehörige Bahnübergang mit Blinklichtern oder Lichtzeichen ist nach b) gekennzeichnet.



**Signal Bü 3  
Merktafel**

Kennzeichnung des Einschaltpunktes von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung.

**Formsignal**

Eine schwarz-weiß waagrecht gestreifte, rückstrahlende Tafel.



AB 232a

Die Merktafel kann vorübergehend auch nicht rückstrahlend sein.

AB 232a

Das Signal »Bü« kennzeichnet den Anfang einer Schaltstrecke von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung. Zusätzlich können Bü-Ankündetafeln und Bü-Kennzeichentafeln aufgestellt sein. Hierfür gilt AB 232.

AB 233a (bleibt frei)

**Signal Bü 4  
Pfeiftafel**  
Etwa 3 Sekunden lang pfeifen.

**Formsignal**

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



AB 234 (bleibt frei)

AB 235

§ 67 (2)

Vor Bahnüberbrängen stehen in der Regel zwei Signale, vor Bahnüberbrängen von Fußwegen und von Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr steht nur ein Signal.

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

AB 236

§ 67 (3)

Wo Züge zwischen Pfeiftafel und dem Bahnübergang planmäßig halten, ist die Pfeiftafel hinter dem Halteplatz des Zuges wiederholt.

Über der vor dem Halteplatz stehenden Pfeiftafel ist dann eine rechteckige weiße Tafel mit zwei senkrechten schwarzen Streifen angebracht; diese Pfeiftafel gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten.



AB 237

§ 67 (3a)

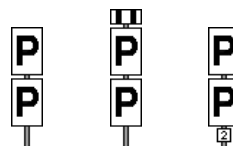
Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

§ 67 (4)

**Signal Pf 2  
Pfeiftafel vor Bahnübergängen**  
Zweimal pfeifen !

**Formsignal**

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



§ 67 (5)

Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.

§ 67 (6)

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

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

Hinsichtlich des Standorts wird auf § 22 Abs. 6 verwiesen.

§ 67 (7)

Das Signal »Pf 2« wird auch vor durch zugbedienten Halbschrankenanlagen gesicherten Bahnübergängen aufgestellt, wenn auf zweigleisigen Strecken für das Fahren entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung kein Signal »So 16« aufgestellt ist.

Das Signal steht mindestens 200 m, höchstens 350 m vor dem Bahnübergang und ist links vom Gleis aufgestellt.

§ 67 (8)

Vom Signal ab ist 3 Sekunden lang und kurz vor dem Bahnübergang erneut zu pfeifen. Bei unsichtigem Wetter oder wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Wegübergang nähern, ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen.

Hat das Triebfahrzeugpersonal beiderseits der Strecke freie Sicht und nähern sich dem Wegübergang keine Menschen oder Fahrzeuge in gefährdender Weise, dann darf das erneute Pfeifen kurz vor dem Wegübergang unterbleiben.

§ 67 (9)

Folgen mehrere Bahnübergänge so dicht aufeinander, daß das Signal »Pf 2« für einen folgenden Wegübergang bereits vor dem rückgelegenen Wegübergang aufgestellt werden müsste, dann wird nur ein Signal »Pf 2« aufgestellt.

Die Anzahl der Wegübergänge wird auf einer am Signal angebrachten weißen Tafel in schwarzer Aufschrift angezeigt. Kurz vor einem folgenden Wegübergang ist erneut zu pfeifen.

§ 67 (10)

Wo Züge zwischen dem Signal »Pf 2« und dem Wegübergang planmäßig halten, steht eine weitere Pfeiftafel »Pf 2« hinter dem Halteplatz des Zuges.

Über dem vor dem Halteplatz stehenden Signal ist dann ein Wiederholungszeichen in Form einer rechteckigen, weißen Tafel mit zwei senkrechten schwarzen Strichen vorhanden.

Das Signal mit Wiederholungszeichen gilt nur für die vor dem Wegübergang nicht haltenden Züge.

§ 67 (11)

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

§ 68 (1)

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

**Formsignal**

Eine weiße rechteckige Tafel mit schwarzem Rand und einem schwarzen »L«.



Das Signal ist durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund seines Standortes zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.

Über der vor dem Halteplatz stehenden Läutetafel ist dann eine rechteckige weiße Tafel mit zwei senkrechten schwarzen angebracht; diese Läutetafel gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten.

AB 238

§ 68 (2)

Das Signal kann vor Bahnübergängen ohne allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr stehen.  
Von dem Signal ab ist zu läuten, bis die Spitze des Zuges den Bahnübergang überquert hat.

AB 239

§ 68 (3)

Das Signal ist durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund seines Standortes zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.

Über der vor dem Halteplatz stehenden Läutetafel ist dann eine rechteckige weiße Tafel mit zwei senkrechten schwarzen Streifen

(AB236)

(§ 67 (3))

angebracht; diese Läutetafel gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten.

§ 13 (1)

**Signal Zs 9**

**Bahnübergangstafel (Bü-Tafel)**

Nach dem zulässigen Vorbeifahren an dem Halt zeigendem oder gestörtem Lichthauptsignal.

Halt vor dem Bahnübergang ! – Weiterfahrt nach Sicherung.

**Formsignal**

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



§ 13 (2)

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

§ 13 (3)

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

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

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

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

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

#### Zugfunktafel

Zugfunkgerät (ZF) auf angegebenen Kanal einstellen.

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



#### »ICE«- Zeichen

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

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



#### Kennzeichnung der Stelle zur Sicherung an Bahnübergängen

Eine quadratische, weiße, schwarzumrandete Tafel mit schwarzen Schriftzügen.



##### Schild »Automatik HET«

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



##### Schild »HET«

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



##### Schild »Automatik-ET«

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



##### Schild »ET«

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

#### Fahrtanzeiger

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

Der Fahrtanzeiger hat folgendes Aussehen:

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



Die Zustimmung gilt in Blickrichtung.

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



Die Zustimmung gilt entgegen der Blickrichtung.

Bei bestehenden Anlagen kann statt der Lichtpunkte ein senkrechter Lichtstreifen gegeben sein.

### Hinweistafel auf Zp 9-Bedienstelle

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



### LZB-Bereichskennzeichen

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

Eine schwarzumrandete, weiße Tafel mit schwarzem »LZB«.



### LZB-Blockkennzeichen

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

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



### Hektometerzeichen

Kennzeichnung der Streckenkilometrierung

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



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

### NBÜ-Kennzeichen

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



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

### Bezeichnungstafel für Tunnel

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



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

### Unbesetzte Fernsprecherstelle

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



### Pfeil für Hinweis auf nächste Sprechstelle



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

### Schild »Elektrischen Streckentrennung«

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



Anfang



Ende

