

gem. Verteiler der 301 DS/DV

DB Netz AG  
Zentrale  
Betriebsgrundsätze/-prozesse  
Taunusstraße 45-47  
60329 Frankfurt am Main  
www.db.de

📍 Frankfurt (Main) Hbf

Volker Behrendt  
Telefon 030 29 75 70 83  
Telefax 030 29 75 70 82  
volker.behrendt@bahn.de  
Zeichen I.NBG.S Be 301 B 18\_62

15.03.2006

### **301 DS/DV - Bekanntgabe 6**

Die Bekanntgabe 6 tritt am 10.12.2006 in Kraft.

Sie beinhaltet eine weitgehende Harmonisierung der Regelungen der DS 301 und der DV 301.

Hierzu werden folgende Hinweise gegeben:

Die Bekanntgabe enthält zu den Signalen Vr 0, Zs 6 (DS 301), Zs 7 (DV 301), Zs 8 und Ne 4 Abweichungen von der ESO. Diese wurden mit Entscheidung des BMVBW EW 15/32.31.03/180 DB04(1) vom 23.03.2005 zugelassen.

Die Zulassung von der ESO abweichender Signale mit vorübergehender Gültigkeit und die Änderung von Anweisungen zur Durchführung der ESO erfolgten mit Schreiben des EBA 3424 Arsob-0105.doc vom 14.02.2006.

Im Signaltbuch sind Regelungen zu Signalen enthalten, die neu nicht mehr aufgestellt werden. Dies betrifft die folgenden Signale bzw. Ausführungen von Signalen und Mastschildern:

- Mastschild mit einem mit der Spitze nach oben weisenden Dreieck auf weißem Grund gem. DV 301 § 11 (1),
- Signal Vr 1/2 (DV 301),
- Signal Zs 10 (DS 301),
- Signal Zs 103 (DV 301),
- Signale Lf 4 und Lf 5 (DS 301 und DV 301),
- Signal Zp 9 (Lichtsignal) in Form eines senkrechten grünen Lichtstreifens gem. DV 301,
- Signal Ne 2 gem. DV 301 § 53 (2), § 53 (10) und § 53 (11) zur Kennzeichnung dreibegriffiger bzw. im verkürzten Abstand des Bremswegs aufgestellter Vorsignale,
- Signal Ne 6 in nicht rückstrahlender Ausführung,
- Signal So 106 (DV 301),

- Signal Bü 100/Bü101,
- Signal Bü 2 in nicht rückstrahlender Ausführung und
- Signal Pf 2 (DV 301).

Mit der Bekanntgabe 6 sind Signale der ESO, deren Anwendung im Bereich der DB Netz AG nicht mehr vorgesehen ist, nicht mehr im Signalbuch enthalten.

Der Anhang Orientierungszeichen wurde neu in das Signalbuch aufgenommen.

Dieser Bekanntgabe sind ausführliche Hinweise und Erläuterungen der OE I.NBGS beigefügt.

Mit der Bekanntgabe wird das Signalbuch neu gedruckt. Die vorhandenen Umschläge sind weiter zu verwenden.

gez. Dr. Brandau

DB Netz AG • Caroline-Michaelis-Straße 5-11 • 10115 Berlin

gemäß Verteiler der 301 DS/DV

DB Netz AG  
Zentrale  
Betriebsgrundsätze/-prozesse  
Signalanwendungen und  
besondere Betriebsverfahren  
Caroline-Michaelis-Straße 5-11  
10115 Berlin

Volker Behrendt  
Telefon 999-57083  
Fax 999-57082  
volker.behrendt@bahn.de  
Zeichen I.NBGS Be.301 B18

16.03.2006

## **Erläuterungen zu Änderungen der Regeln der 301 DS/DV im Rahmen der Bekanntgabe 6**

### **0. Vorbemerkungen:**

Soweit die Erläuterungen Änderungen der DS und der DV 301 betreffen, sind die entsprechenden AB der DS 301 und die Paragraphen und Absätze der DV 301 genannt. Betrifft die Änderung die DS 301 oder die DV 301 ist dies durch die Nennung der Fundstellen der DS oder der DV 301 kenntlich gemacht.

Die Erläuterungen folgen der Gliederung der DS 301. Texte der DV 301 sind daher vielfach nicht in ihrer Reihenfolge nach §§ und Absätzen erläutert.

In der DS 301 und 301 DS/DV wurde zur besseren Kenntlichmachung der Gliederung den dargestellten Texten der Eisenbahn-Signalordnung das Kürzel ESO vorangestellt (z. B. ESO (10)). Die Kennzeichnung der Ausführungsbestimmungen erfolgt mit dem Kürzel AB (z. B. AB 10). Zusätze der DB AG sind mit dem Wort „Zusatz“ gekennzeichnet. Auf den Kursivdruck der AB wird im Signalbuch auf Grund der geänderten Kennzeichnung verzichtet.

Das Signalbuch gibt nur die Texte der Eisenbahn-Signalordnung wieder, die für die Anwendung der Signale bei der Deutschen Bahn (und teilweise bei den NE-Bahnen) relevant sind.

Darüber hinaus werden von der ESO abweichende Signale mit vorübergehender Gültigkeit im Signalbuch genannt.

Die Signale des Abschnittes C der ESO (künftig wegfallende Signale), die bisher in der DS 301 genannt waren und die von den bisherigen §§ 2 bis 65 abweichenden und in ihnen nicht enthaltenen Signale der DV 301 sind in die betreffenden Abschnitte eingearbeitet worden. Diese Signale werden weiterhin neu nicht mehr aufgestellt.

### **1. Abschnitt Allgemeines:**

#### **ESO Geltungsbereich und Zuständigkeiten:**

Die Änderungen des Textes betreffen vor allem die Umbenennung des BMVBW und beruhen auf dem Zweiten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 21. Juni 2002 BGBl I Nr. 41 S 2191 ff.

**AB 1 (neu)/§ 1 (3):**

Die Begriffsbestimmungen für die Signale sind neu gefasst worden. Grundlage hierfür ist der Entwurf für die novellierte ESO (Arbeitspapier der Bund-Länder-Arbeitsgruppe des BMV, Stand 1995) sowie weiterer Unterlagen des BMVBW (neu BMVBS). Die Begriffsbestimmungen wurden in der neuen AB 1/im neuen § 1 (3) eingefügt.

Es ist notwendig, eine eindeutige Zuordnung zum Begriff „Signal“ herzustellen.

Der Begriff „Signal“ steht für ein Zeichen mit einer festgelegten Information. Die Kurzbezeichnung eines Signals (z. B. Zs 1) ist der Signalbegriff. Der Signalbegriff kann auch durch eine Langbezeichnung ergänzt sein (z. B. Ersatzsignal).

Die Einrichtung, mit der Zeichen (Signale) zu geben sind, wird in einem besonderen Punkt als „ortsfeste signaltechnische Einrichtung“ Hauptsignal, Vorsignal, Sperrsignal aufgeführt.

In den neuen Texten ist berücksichtigt, dass das Signal Hp 0 an Sperrsignalen gezeigt wird. Sperrsignale werden auch als Zugdeckungssignale an Bahnsteigen, Brückendeckungssignale und Deckungssignale an Rückfallweichen angewendet.

**AB 1a (neu)/§ 1(9):**

Die bisherige AB 1 wird neu AB 1a. Sie wurde um die Regelung der bisherigen AB 77 ergänzt, wonach ein Sperrsignal (Lichtsignal), das unmittelbar an einem Hauptsignal steht, dunkel ist, wenn das zugehörige Hauptsignal auf Fahrt steht.

**AB 2a/§ 62 Zuordnungstafel:**

Die Textänderungen berücksichtigen

1. die Vorteile der Nennung der mit der Zuordnungstafel zu kennzeichnenden Signale an einer Stelle (ähnlich der Regelung zu den Signalstandorten in AB 2/§ 1 (4)) und
2. die Übernahme von weiteren Signalen der ESO (Abschnitt B) in die DV 301.

Mit diesen Änderungen entfällt eine Vielzahl von Einzelregelungen.

**AB 2b (neu)/§ 1 (3b) (neu):**

Die neue AB / der neue Absatz regelt das Verhalten an Geschwindigkeitswechseln, die durch Signale gekennzeichnet sind. Hierbei ist es unerheblich, ob der Geschwindigkeitswechsel durch Hauptsignale, Zusatzsignale oder Langsamfahrtsignale gekennzeichnet ist. Wesentlich ist, dass die Herabsetzung der Geschwindigkeit gilt, wenn die Spitze des Zuges oder der Rangierfahrt das Signal erreicht. Die Heraufsetzung der zulässigen Geschwindigkeit gilt, wenn der Zug oder die Rangierfahrt den Bereich der geringeren Geschwindigkeit vollständig verlassen hat.

**AB 3/§ 1 (3):**

Die Regeln zum Ende des anschließenden Weichenbereichs wurden im ersten Anstrich dahingehend erweitert, dass sich innerhalb eines anschließenden Weichenbereichs mehrere gewöhnliche Halteplätze von Zügen befinden können. In diesem Falle endet der anschließende Weichenbereich am letzten gewöhnlichen Halteplatz. Die Bedingungen, die mit dem Signal am Anfang des anschließenden Weichenbereichs gegeben sind, gelten bis zum letzten gewöhnlichen Halteplatz.

Allgemein wird davon ausgegangen, dass hinter Ausfahrtsignalen Weichen folgen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es Ausfahrtsignale geben kann, denen keine Weichen folgen. In diesem Falle ist das Ende des anschließenden Weichenbereichs am Ausfahrtsignal. Im zweiten Anstrich wurde hierzu eine Ergänzung eingeführt.

Im dritten Anstrich wurde das Wort „Überleitstellen“ eingefügt, da diese in der EBO neben den Abzweigstellen genannt sind. Damit entfällt der bisherige Zusatz.

An die Regeln wurde in Analogie zur AB 2b/§ 1 (3b) die Regelung zum Verhalten bei einer höheren zulässigen Geschwindigkeit am Ende des anschließenden Weichenbereichs angefügt.

**DV 301 § 1 (5):**

Die Regeln zum Beleuchtungskalender in der DV 301 wurden gestrichen, da

- die Regeln der DS 301 ESO (8) und der neuen AB 3a bzw. DV 301 § 1(5) als ausreichend angesehen werden,
- Stellwerke modernerer Bauart mit Dämmerungsschaltern ausgerüstet sind,
- die Bediener von anderen Stellwerken ohne Dämmerungsschalter sowie die Anwender von Signalen an Fahrzeugen und von nicht ortsfesten Signalen die Entscheidung zur Beleuchtung nach tageszeitlichen, örtlichen und Witterungsbedingungen treffen.

An die Stelle der Definition „unsichtiges Wetter“ (Sichtweite unter 200m) tritt „zweifelsfreie Erkennbarkeit“ der Signale gem. ESO (8).

Unabhängig von ESO (8) ist es zulässig, auch am Tage das Nachtzeichen anzuwenden, wenn dadurch die Signale besser aufgenommen werden können.

Aus der Formulierung der ESO (8) erster Satz ist nicht abzuleiten, dass die Nachtzeichen der Signale mit Eintritt der vollen Tageshelle zu löschen sind.

**AB 4/§ 1(11):**

Die AB bzw. der Absatz wurde neu gegliedert und harmonisiert. Hierbei wurden auch das bei den Gleichstrom-S-Bahnen (GSB) Berlin und Hamburg angewendete weiß-schwarz-weiß-schwarz-weiße Mastschild und das im Geltungsbereich der DV 301 angewendete weiße Mastschild mit zwei schwarzen Punkten einbezogen. Auf technische Besonderheiten im jeweiligen Geltungsbereich der DS und DV 301 wurde eingegangen (siehe Vorsignalfunktion der mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild ausgerüsteten Sbk im Bereich der DV 301).

**DV 301 § 1 (13b) (alt):**

In der DV 301 ist die Definition des Sperrsignals nicht mehr an das weiße Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gebunden. Das weiße Mastschild mit zwei schwarzen Punkten wird weiterhin angewendet.

**AB 4/§ 1 (14):**

Der Zusatz der DB AG zu AB 4/§ 1 (14) verweist auf die rot-weiße Kennzeichnung von Formhauptsignalen (bisher nur in der DV 301 § 1 (14) enthalten). Er dient zur Klarstellung gegenüber der Kennzeichnung von Lichtsignalen durch Mastschilder, an denen Halt gezeigt werden kann. Die rot-weiße Kennzeichnung der Formhauptsignale enthält keine Information.

**AB 5/§ 1 (15):**

Der neue Regelungstext für die Kennzeichnung ungültiger Signale ist klarer gefasst. Er ist um die Regelung zur Kennzeichnung ungültiger Signale Lf 1 und EI 3 ergänzt worden.

Die neue Regelung zur Beleuchtung des Nachtzeichens des Signals Lf 1 bei als ungültig gekennzeichneten Signalen stellt eine Übereinstimmung zur Kennzeichnung des ungültigen Signals EI 3 dar.

Die Forderung nach dem Leuchten bzw. Beleuchten des Nachtzeichens bei den Signale Lf 1 und EI 3 wird auf den Fall beschränkt, in dem die Kennzeichnung mit einem weißen Kreuz wegen einer Abweichung vom La-Eintrag erfolgt (siehe Ril 406.1202 Abschn. 4 Abs. 12a)). Der geänderte Regelungstext eröffnet die Möglichkeit, im vorgenannten Fall die Signale Lf 2 und Lf 3 sowie EI 4 und EI 5 zu verdecken anstatt sie zu entfernen.

## **2. Abschnitt Die Signale:**

### **2.1 Hauptsignale**

#### **DV 301 § 2 (4):**

Die bisherige Regelung (Grundstellung der Hauptsignale) wurde gestrichen, es handelt sich um einen Planungshinweis. Für die Anwendung der Signale durch den Tf ist die Grundstellung nicht erheblich.

#### **AB 7/§ 3:**

Der Text der bisherigen AB 7 b)/§ 3 (2) wurde gestrichen, da das unterschiedliche Leuchten der Signallaternen an ihrer Rückseite keine betriebliche Bedeutung mehr hat.

#### **AB 9/§ 3 (1e) (neu):**

Der neue Text für die AB 9/§ 3 (1f) berücksichtigt, dass von der Regelung für den Abstand von Lichthauptsignalen, an deren Mast sich ein Lichtvorsignal befindet, von den Regeln der ESO (1000 bis 1300 m) abgewichen werden kann. Die bisher enthaltenen Sätze „Ist er kürzer als 950 m, sind die Vorsignale durch ein weißes Zusatzlicht nach AB 25 ergänzt. Das Signalbild Hp 1 braucht dann nicht gezeigt werden.“ sind entbehrlich, da sie in den Regelungen der AB 25/§ 4 (3a) und AB 1a (neu)/§ 1(9) hinreichend beschrieben sind. Die Sätze wurden daher gestrichen.

Der Regelungstext berücksichtigt darüber hinaus Hauptsignale, die zugleich Vorsignalfunktion besitzen. Dies können Ks-Signale oder HI-Signale (DV 301) sein.

#### **AB 10a (neu)/§ 3 (3):**

Die neue AB 10a/der § 3 (3) „Das Signal Hp 0 wird gezeigt am Hauptsignal oder am Sperrsignal.“ ist eine Voraussetzung dafür, dass das Lichtsignals Sh 0 nicht mehr genannt ist (siehe auch Erläuterung zu AB 1/§ 1 (3b)).

Wichtig ist hierbei, dass mit der Aufzählung in AB 1/§ 1 (3) g) die „ortsfesten signaltechnischen Einrichtungen“ benannt werden. Damit ist klargestellt, dass z. B. das Signal Hp 0 nicht ein Hauptsignal ist sondern ein an einem Hauptsignal oder Sperrsignal zu zeigendes Signalbild.

Die Nennung der Signale, an denen Hp 0 gezeigt werden kann, befindet sich in Übereinstimmung mit den Begriffsbestimmungen.

#### **AB 11/§ 8 (alt):**

Die Regelungen zur M-Tafel (in DV 301 bisher Signal Zs 2) wurden neu gefasst. Die M-Tafel ist nunmehr als Signal Zs 12 in den Abschnitt Zusatzsignale aufgenommen worden.

### **2.2 Vorsignale**

#### **AB 16 (neu)/§ 4 (1a) (neu):**

Die Neufassung der AB 16/§ 4 (1a) „Das Signal Vr 0 kann auch das Signal Hp 0 am Sperrsignal (Lichtsignal) ankündigen.“ ist wegen der Anwendung des Signals Hp 0 an Sperrsignalen, die Einfahrzugstraßen begrenzen können, notwendig.

#### **AB 23/§ 4 (4) (alt):**

Die bisherige AB/der Absatz bleibt frei. Das Leuchten der Signallaternen von hinten hat im Sinne der Signalanwendung keine Bedeutung. Die fortschreitende Ausrüstung von Hauptsignalen mit LED-Beleuchtung macht das Beobachten der Signallichter für den Bediener von hinten ohnehin unmöglich.

#### **DV 301 § 4 (3):**

Die Regelung der ESO (18) „Lichtvorsignale zeigen zwei nach rechts steigende Lichter“ ist in

die DV 301 übernommen worden. Gleichzeitig ist der Absatz, in dem die Anwendung von einem oder zwei Signallichtern an Vorsignalen im Bereich der DV 301 geregelt ist, gestrichen worden. Die Streichung ergibt sich aus dem Vorschlag bei den Signalen Vr 0 und Vr 1 der DV 301, wonach die Signale, die nicht an Hauptsignalen stehen nur ein Licht zeigen **können**. Damit wird die Möglichkeit der Vereinheitlichung im Rahmen von Instandhaltungs- bzw. Umbaumaßnahmen eröffnet. Ein sofortiger Umbau ist nicht vorgesehen.

**DS 301AB 25**

Die Regelung wurde um die Bestimmung ergänzt, dass Vorsignalwiederholer nicht durch Signal Ne 2 gekennzeichnet und durch Signal Ne 3 angekündigt werden.

**DV 301 § 4 (3a):**

Mit der erweiterten Formulierung werden alle im Bereich der DB Netz AG vorkommenden Bauformen von Vorsignalen berücksichtigt. Kombinationssignale in der Funktion eines Vorsignals, die im verkürzten Bremswegabstand stehen, werden durch ein Zusatzlicht über dem Signallicht kenntlich gemacht. Alle übrigen Vorsignale im Bereich der DV 301 werden durch das Signal Ne 2 nach § 53 Abs. 10 und 11 gekennzeichnet.

**DS 301 AB 27:**

Die AB bleibt frei, sie diene lediglich als Querverweis.

**DV 301 § 4 (4) (neu):**

Die Regeln zur Anwendung des Wärtervorsignals als nicht ortsfestes Vorsignal wurden in die DV 301 neu eingefügt. Die Regeln ersetzen die bisherigen Regeln zum Signal Sh 3 (Haltvor-scheibe – DV 301).

**AB 29/§ 4 (4a):**

Der bisherige erste Satz der AB 29 mit der Aussage zum Standort des Wärtervorsignals ist gestrichen worden, da die AB 2 die allgemeinen Regeln für die Aufstellung der Signale gibt. Die Besonderheit des möglichen Verzichts auf das Wärtervorsignal ist jedoch weiterhin in der AB 29 bzw. in § 4 Abs. 4a geregelt.

**DS 301 AB 30:**

Die Regelungen der bisherigen AB 30 zur möglichen betrieblichen Abschaltung des Vorsignals zum Brückendeckungssignal sind gestrichen. Regelungen zu Signalen, die zeitweilig betrieblich abgeschaltet sind, befinden sich in AB 1a (neu).

**2.3 Kombinationssignale (Ks)****ESO 19b/§ 5a (1):**

An Ks-Signalen wird das weiß-rot-weiße Mastschild – im DV-Bereich bzw. auch das Mastschild mit einem mit der Spitze nach oben weisenden roten Dreieck auf weißem Grund – angewendet. Der Begriff „Hauptsignalmastschild“ ist entfallen. Haben Ks-Signale zusätzlich eine Vorsignalfunktion, wird unter den o. g. Mastschildern das mit der Spitze nach unten weisende gelbe Dreieck angeordnet. Ks-Signale, die mit dem weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißen Mastschild gekennzeichnet sind (GSB Berlin und Hamburg), besitzen ebenfalls zusätzlich die Vorsignalfunktion (siehe AB 4 c) (neu) und § 1 (13a). Sie werden nicht durch das dreieckige gelbe Mastschild gekennzeichnet.

**ESO (19d)/§ 5a (3):**

Die Kennzeichnung von Vorsignalwiederholern mit einem weißen Ring um das Signallicht ist ohne Bedeutung und daher nicht mehr genannt. Vorsignalwiederholer im Ks-System werden durch das weiße Zusatzlicht unterhalb des Signallichts gekennzeichnet.

**2.4 Sv-Signale**

**AB 34/§ 6 (3b) (alt: § 69 (2)):**

Die Formulierung für das Verhalten am Signal Sv 0 ist harmonisiert worden und entspricht damit der AB 4 c)/§ 1 (13a) für die Vorbeifahrt an mit dem w-s-w-s-w Mastschild gekennzeichneten Hauptsignal.

**AB 35a (neu)/§ 6(9):**

Die Regeln zur erlaubten Geschwindigkeit bei der Vorbeifahrt an den Signalen Sv 1, Sv 2 und Sv 3 wurden in der DS 301 analog zur entsprechenden Regel zum Signal Hp 1 eingefügt.

**AB 35b (neu)/§ 6 (14):**

In der DS 301 wurde die Aussage zur erlaubten Geschwindigkeit bei Langsamfahrt an den Signalen Sv 4, Sv 5 und Sv 6 eingefügt.

**2.5 Zusatzsignale****ESO Abs. 21:**

Der erste Satz der ESO (21) („Zusatzsignale ersetzen einen schriftlichen Befehl...“) wird im Signalbuch nicht mehr erwähnt. Der dort genannte Tatbestand entspricht nicht mehr der betrieblichen Praxis. Die Anwendung von Zusatzsignalen bzw. von schriftlichen Befehlen ist in der KoRil 408 hinreichend geregelt.

**AB 36/§ 7 (1):**

Zur Klarstellung ist neu in die AB aufgenommen worden, dass die Zusatzsignale für Zugfahrten gelten. Weiterhin ist neu geregelt, dass Zusatzsignale auch an Vorsignalen gezeigt werden können (z. B. Signal Zs 2v oder Zs 3v). Für die Signale Zs 2, Zs 2v, Zs 3, Zs 3v, Zs 6 (DS 301), Zs 7 (DV 301) und Zs 10 ist aufgenommen worden, dass sie über die bestehenden Regeln hinaus nicht nur an Hauptsignalen gezeigt werden, sondern auch allein aufgestellt sein können. Die Änderungen entsprechen den Regelungen der Planungsrichtlinien und der praktischen Anwendung der Signale.

**DV 301 Signal Zs 1:**

Das Signal Zs 1 in der Form der drei Lichter in Form eines A ist in der ESO, Teil B, enthalten. Es wird daher in den § 7 übernommen (bisher § 70). Das Signal Zs 101 ist im Entwurf der 4. VO zur Streichung vorgesehen und wird daher in der DV 301 nicht mehr erwähnt.

Damit können auch die entsprechenden Regeln des § 70 entfallen.

**AB 37, AB 47b/§ 7 (4), § 12 (7):**

Die Regel der DS 301, wonach beim Verlöschen des Signals Zs 1 bzw. Zs 8, bevor die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht weiterzufahren ist, wird gestrichen.

Zur Klarstellung wird geregelt, dass das Signal Zs 1, Zs 7/Zs 11 bzw. Zs 8 auch gilt, wenn es erlischt, bevor der Zug am Signal vorbeigefahren ist. Das impliziert auch die bisherige Regel der DS 301, wonach das Signal bereits gilt, während der Zug sich dem Signal nähert.

**DV 301 § 7 (5):**

Die Regel für die zulässige Geschwindigkeit bei Fahrten auf Ersatzsignal sind in KoRil 408.0456 Abschn. 3 enthalten. Deshalb wurden sie im Signalbuch gestrichen. Dies trifft auch zu auf die Regeln zur zulässigen Geschwindigkeit bei Fahrten auf Signal Zs 8.

**DV 301 § 7 (7):**

Die Regeln zur Anwendung des Signals Zs 1 bei zweifelhaftem oder erloschenem Hauptsignal sind in AB 4 bzw. § 1 (11) enthalten. Sie konnten daher an dieser Stelle gestrichen werden.

**DV 301 § 10 (2):**

Die Regelung zur Anordnung des Signals Zs 2 – Richtungsanzeiger – ist in der Ril 819.0204 Abschn. 3 enthalten. Eine gesonderte Regelung ist nicht erforderlich und daher hier gestrichen.

**DV 301 § 10 (4) Signal Zs 2v:**

Das Signal Zs 2v ist in die DV 301 eingefügt worden. Als Besonderheit ist zu berücksichtigen, dass das Signal Zs 4 – Richtungsanzeiger – (Signal der ESO, Abschnitt C) durch das Signal Zs 2v – Richtungsvoranzeiger – (Signal der ESO, Abschnitt B) angekündigt wird. In der praktischen Anwendung der Signale ergeben sich daraus jedoch keine Besonderheiten.

Das Vorhandensein von weißen Buchstaben an Richtungsvoranzeigern im Bereich der ehem. DR ist nicht ausgeschlossen. Über die Planungsrichtlinien ist ausgeschlossen, dass solche Signale neu errichtet werden.

**AB 38a./§ 9 (4):**

Die AB 38 ist in die DS 301 neu eingefügt worden. Die Herabsetzung der Geschwindigkeit mittels Signal Zs 3 an Hauptsignalen, denen kein Weichenbereich folgt, kann dort erfolgen, wo Hauptsignale im verkürzten Abstand des Bremswegs der Strecke aufeinander folgen. Die dann gezeigte Geschwindigkeit gilt für die Vorbeifahrt der Spitze am Signal. Das weitere Verhalten richtet sich nach den sonst am Hauptsignal gezeigten Signalen.

**DV 301 § 9 (4a):**

Die Regelung Signalisierung von Stumpfgleiseinfahrten mittels Signal Zs 3, Kennziffer 3, 2 oder 1, ist wegen der angestrebten Harmonisierung der Texte in die DV 301 übernommen worden. Stumpfgleiseinfahrten werden künftig mit Signal Zs 13 signalisiert.

**AB 40/§ 9 (4a):**

In AB 40 bzw. § 9 (4a) wird der Begriff „Signal Hp 2“ durch „Hauptsignal“ ersetzt. Das beinhaltet alle Möglichkeiten der Geschwindigkeitssignalisierung an Hauptsignalen einschließlich der HI-Signale.

**AB 41/§ 9 (2):**

Die Regelung, dass das Formsignal des Signals Zs 3 rückstrahlend oder bei Dunkelheit beleuchtet ist, wurde geändert. Die Bedingung, nach der auf die rückstrahlende Eigenschaft bzw. auf die Beleuchtung verzichtet werden kann, wenn die angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung für alle Fahrstraßen gilt, ist ein Planungshinweis, der in der Ril 819 näher beschrieben ist. Im Signalbuch wird daher neu darauf hingewiesen, dass das Signal auch nicht rückstrahlend oder beleuchtet sein **kann**.

**DV 301 § 9 (7):**

Die bisherige Regelung im zweiten Satz des § 9 Abs. 7 der DV 301, nach der am Hauptsignal mit Signal Zs 3 eine höhere Geschwindigkeit zugelassen sein kann, als mit Signal Zs 3v angekündigt war, trifft vor allem bei verkürzten Abständen zu. Hierbei kann es vorkommen, dass, nachdem der Zug am Signal Zs 3v vorbeigefahren, ist eine „Aufwertung“ des Geschwindigkeitsbegriffs (Umschalten von einer geringeren auf eine höhere Geschwindigkeit) am folgenden Hauptsignal erfolgt. Da dies nicht nur bei der Geschwindigkeitssignalisierung mittels Signalen Zs 3 und Zs 3v vorkommen kann und der zwischenzeitliche Wechsel auf eine höhere Geschwindigkeit oder von Halt auf Fahrt nicht sicherheitskritisch ist, konnte die Regel in der DV 301 entfallen.

**DS 301 Signale Zs 4 und Zs 5/DV 301 Signale Zp 10 und Zp 11:**

Die Signale Zs 4 – Beschleunigungsanzeiger – /Zp 10 – K-Scheibe – und Zs 5 – Verzögerungsanzeiger – /Zp 11 – L-Scheibe – werden im Signalbuch nicht mehr genannt. Eine Abfrage bei den Netz-Niederlassungen im Jahre 2002 ergab, dass die Signale nur sehr selten genutzt

und als entbehrlich angesehen werden. Hinzu kommt, dass die Nutzung entsprechender Aufträge über den Zugfunk diese Signale entbehrlich gemacht haben.

**DV 301 § 12 (2):**

Die Anordnung des Signals Zs 6 / Zs 7 ist in der Ril 819 zu regeln, grundsätzlich gilt jedoch AB 36/ (§ 7). Die Regelung wurde daher gestrichen.

**DV 301 § 13a (2):**

Die Anordnung des Vorsichtssignals ist in der Ril 819 zu regeln, grundsätzlich gilt jedoch AB 36 (§ 7). Die Regelung wurde daher gestrichen.

**Signal Zs 8:**

Das Signal Zs 8 in der Form der DV 301 § 12 (1) – Ein weiß blinkender Lichtstreifen von rechts nach links steigend – wird aus Gründen der Harmonisierung auch in die DS 301 eingeführt.

**DV 301 §12 (5):**

Für die Anordnung des Signals Zs 8 gilt AB 36 (§ 7). Die Dauer des Blinkens des Signals Zs 8 hat keine Auswirkungen auf die Signalbedeutung.

**Signal Zs 10:**

Die Verfügung Vst.Pn 5103 (Z.ZP) Baos IV wird im Signalbuch nicht mehr aufgeführt. Die in den bisherigen „Vorschriften für die Anwendung des neuen Signals Zs 10“ der Verfügung gegebenen Regeln zum Signal sind vollständig.

**AB 47d:**

Die AB ist entfallen, die bisher dort enthaltene Regel ist in AB 2 enthalten.

**Signal Zs 12:**

Das Signal Zs 12 – M-Tafel – ist neu aufgenommen worden. Mit der als von der ESO abweichendes Signal mit vorübergehender Gültigkeit eingeführten M-Tafel entfällt in der DS 301 die AB 11 bzw. in der DV 301 der § 8.

In AB 47g/§ 13b (2) wurde die Möglichkeit der Übermittlung des Auftrags durch die örtliche Aufsicht aufgenommen.

Die Erweiterungen gegenüber der bisherigen AB 11 hinsichtlich der Anwendung der M-Tafel waren notwendig, um gleiche Bedingungen für die Anwendung wie beim Ausstellen schriftlicher Befehle zu schaffen. Die M-Tafel wird vor allem bei den GSB Berlin und Hamburg angewendet.

**Signal Zs 13:**

Das Signal Zs 13 (neu) – Stumpfgleisanzeiger – wird in der DS 301 und der DV 301 eingeführt. Das Signal Zs 6 der DV 301 wird gleichzeitig aufgehoben.

Die Anwendung des Signals bietet bei gleichzeitigem Verzicht auf die besondere Geschwindigkeitssignalisierung betriebliche und wirtschaftliche Vorteile.

Die Signalisierung von Einfahrten in Stumpfgleise reiner Kopfbahnhöfe ist nicht vorgesehen. Die Information über die Einfahrt in Kopfbahnhöfe erfolgt über den Fahrplan (siehe KoRil 408.0341A01 Abschn. 4 Abs. 5 b) und 408.0341A02 Abschn. 7 c), Zeichen „H“).

**DV 301 Signal Zs 103:**

Das Signal Zs 103 ist in den Abschnitt „Zusatzsignale“ eingearbeitet worden. Es wird neu nicht mehr aufgestellt.

**DV 301 Signal Zs 106:**

Die Nennung des Signals Zs 106 der DV 301 entfällt.

## **2.6 Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten**

### **DV 301 § 20:**

Die Signale Ts 1, Ts 2 und Ts 3 der ESO Teil B sind in die DV 301 aufgenommen worden. Das Signal Ts 1 ersetzt das Signal Sp 1. Eine Anwendung der Signale Ts 2 und Ts 3 ist jedoch nicht geplant. Die bisherige Regel in Abs. 2 „Ob das Schiebetriebfahrzeug den Zug am Signal verlassen soll, ist in den Örtlichen Richtlinien zur DV 408 geregelt.“ ist in der KoRil 408.0441 ausreichend berücksichtigt. Schiebelokomotiven, die von der Strecke zurückkehren, bekommen einen Befehl. Wenn regelmäßig geschoben wird, kann auf den Befehl verzichtet werden. Dies ist dann in den ÖRil geregelt.

### **DS 301 AB 49 und 50:**

Die AB sind ersatzlos entfallen.

## **2.7 Langsamfahrsignale**

### **AB 58/§ 21 (10a):**

Die Regeln zur Kennzeichnung ungültiger Signale Lf 1 wurden in AB 5/§ 1 (15) übernommen.

### **AB 59, 63b, 71c/§§ 21 (15a), 21 (18a), 23b (2):**

In den genannten AB bzw. Absätzen wurde die Regelung aufgenommen, dass die Signale Lf 2, Lf 3 und Lf 7 quadratisch sein dürfen. Die Regelung bedeutet eine Anpassung an gültige Zeichnungen. Mit der quadratischen Form wird die rückstrahlende Fläche vergrößert und damit eine verbesserte Erkennbarkeit für den Triebfahrzeugführer herbeigeführt. Die Vereinheitlichung soll außerdem eine Vereinfachung in der Beschaffung und Vorhaltung erbringen.

### **AB 63a (neu)/§ 21 (17a) (neu):**

Der neue Text behandelt die Signalisierung an den Halteplätzen beginnender Züge sowie von „seitlichen Einfahrten“ in vorübergehende Langsamfahrstellen. Zu berücksichtigen ist, dass mit „einmündenden Hauptgleisen“ sowohl Hauptgleise der freien Strecke an Abzweig- oder Überleitstellen als auch Hauptgleise in Bahnhöfen erfasst werden.

## **2.7 Schutzsignale**

### **DV 301:**

Die Signale der ESO Teil B Sh 0 und Sh 1 (Formsignale) sind an Stelle der Signale Gsp 0 und Gsp 1 in die DV 301 eingeführt worden. Das Signal Sh 3 der ESO Teil B ersetzt das Signal Sh 1 der DV 301. Das Signal Sh 3 der DV 301 wird nicht mehr genannt (siehe 2.2 Vorsignale). Die Regeln zum Signal Gsp 2 – Gleissperre ist abgelegt – werden in § 14 weiter geführt.

### **DV 301 § 24:**

Die bisher im § 14 enthaltenen Regeln zu den Signalen Gsp 0 und Gsp 1 werden – soweit noch zutreffend – in § 24 der DV 301 übernommen. Ausschlaggebend hierfür ist die weitgehende Harmonisierung der Texte der DS 301 und der DV 301.

### **DS 301 AB 73:**

Das Lichtsignal Sh 0 wird im Signalbuch nicht mehr genannt. Das Signal Sh 1 wird weiterhin als Form- und Lichtsignal angewendet.

Die bisherige Aufzählung über die Verwendung der Signale Sh 0 und Sh 1 ist wegen der Streichung des Lichtsignals Sh 0 entfallen. Die Aufzählung betrifft nur noch Formsignale. Hier ist der Abgleich mit den Regeln zum Signal Hp 0 erfolgt: „Das Signal Hp 0 wird gezeigt am Hauptsignal, Sperrsignal und Zugdeckungssignal an Bahnsteigen.“

Die Anwendung des Signals Sh 0 an Stumpfgleisen (Haupt- oder Nebengleise) regelt die Ril 819. Im Bereich der DV 301 sind alle Stumpfgleise mit Signalen Sh 0 – Formsignal – (vorher

Gsp 0) am Gleisabschluss versehen. Im Bereich der DS 301 sind die Hauptgleise (Stumpfgleise) mit Signal Sh 2 und die Nebengleise mit Signal Sh 0 (Formsignal) versehen.

**DS 301 AB 77 (bleibt frei):**

Die Regelung, nach der ein Sperrsignal (Lichtsignal), das unmittelbar an einem Hauptsignal steht, dunkel ist, wenn das zugehörige Hauptsignal auf Fahrt steht, ist in AB 1a / § 1 (6) neu aufgenommen worden. In AB 1 sind Sperrsignale neu definiert.

**AB 81/§ 24 (9):**

Der erste Satz wurde gestrichen. Die Signalbedeutung für das Signal Sh 1 ist eindeutig.

**DV 301 § 14 (12) (alt):**

Die Kreisscheibe entfällt. Hiermit werden die Regeln in DS und DV 301 weitgehend harmonisiert. Die Zustimmungen sind im Signalbuch nicht mehr geregelt, somit ist auch die Kreisscheibe bedeutungslos geworden. In diesem Zusammenhang ist jedoch darauf hinzuweisen, dass in der DV 301 für Signale ohne Kreisscheibe nicht mehr die Wahrnehmung der Verwandlung des Signals Sh 0 in Sh 1 (alt Gsp 0 in Gsp 1) bzw. des Aufleuchtens des Signals Ra 12 als Kriterium für die gegebene Zustimmung gilt. Hieraus können sich örtlich besondere Vorsichtsmaßnahmen ergeben um zu verhindern, dass das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 irrtümlich als Zustimmung zur Rangierfahrt aufgenommen wird.

**DS 301 AB 86, 92, 93 und 94:**

Die Regeln zum Signal Sh 2, die die Anwendung als Brückendeckungssignal betreffen, sind gestrichen, da diese Anwendung durch allgemeine Regeln zu Schutzsignalen und die Regeln zum Signal Sh 2 abgedeckt ist.

**DS 301 AB 86, 96 und 97/DV 301 § 26 (8) (alt) und (9) (alt):**

Die Regeln zum Wasserkransignal bzw. zum Nachtzeichen des Signals Sh 2 am Wasserkran wurden gestrichen. Sie enthalten Sachverhalte, die durch die allgemeinen Regeln zum Signal Sh 2 geregelt sind. Im Text der ESO (26) zum Signal Sh 2 wird „oder am Ausleger des Wasserkrans“ nicht mehr genannt.

**AB 93 /§ 26 (7):**

Das Aufheben des Haltauftrages des Signals Sh 2 durch Wegdrehen, Wegklappen, Entfernen oder schriftlichen Befehl ist in der DS 301 neu geregelt. In der DV 301 wird die Möglichkeit des Erteilens von Signal Zs 1 und Zs 8 gestrichen. Die Anwendung des Signals Sh 2 an Hauptsignalen ist nicht vorgesehen, es sei denn, das Signal ist vorübergehend nicht vorhanden. Die besondere Anwendung des Signals Sh 2 als Brückendeckungssignal (bisher in DS 301 AB 92) wird nicht mehr erwähnt. Die Möglichkeit des Wegklappens am bestehenden Brückendeckungssignal ist in DS 301 AB 93 bzw. DV 301 § 26 (7) berücksichtigt.

## **2.8 Rangiersignale**

**DV 301 § 37 und § 38:**

Die Regeln für die Anwendung der Signale Ra 1 bis Ra 9 wurden harmonisiert. Wegen der gleichen Regelungsinhalte konnten die Texte der ESO Abschnitt B zu den Signalen und der zugehörigen AB übernommen werden.

Bei den Signalen Ra 1 und Ra 2 entfällt das Wort „mehrmals“ in der Signalbeschreibung. Dies bedeutet nicht, dass das Signal nicht mehrmals gegeben werden darf, wenn dadurch eine bessere Signalaufnahme durch den Triebfahrzeugführer ermöglicht werden kann.

**DV 301 § 38 (11):**

Die Regeln für die Abstände der Güterwagen beim Ablaufen sind in der KoRil 408.0825 Abschn. 3 gegeben. Daraus ergeben sich die jeweilig möglichen und einzuhaltenden Geschwindigkeiten beim Abdrücken. Der Absatz wurde gestrichen.

**DV 301 § 38 (13):**

Der Auftrag zum Anhalten wird auch durch Signal Ra 5 oder mündlich erteilt (Rangierfunk).

**Signal Ra 10:**

Die Anwendung der weißen Tafel ohne Aufschrift im Geltungsbereich der DS 301 ist nunmehr möglich. Sie entspricht der künftigen einheitlichen Anwendung. Gleichzeitig wurde aus Gründen der Harmonisierung das Signal Ra 10 mit der Aufschrift „Halt für Rangierfahrten“ in die DV 301 übernommen.

**AB 121/§ 39 (2):**

Der Standort des Signals Ra 10 links vom Gleis ist nun einheitlich geregelt. Abweichungen hiervon sind in der Örtlichen Richtlinie zur KoRil 408.01 – 09 genannt.

**Signal Ra 11:**

Das Signal Ra 11 wurde in der DV 301 mit der Signalbedeutung „Wartezeichen – Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten“ versehen. Daraus folgt, dass die Regeln der AB 122 bzw. des § 40 (4) einfacher gefasst werden.

**AB 123/§ 40 (3):**

Die Regel zum Standort des Signals Ra 11 ist in AB 2/§ 1 (4) gegeben. Sie wurde daher in AB 123 gestrichen. Die Rückseite des Signals Ra 11 ist unterschiedlich. Sie kann grau, schwarz oder (z.B. bei niedrig stehenden Signalen) mit dem Gefahrenanstrich versehen sein. Sie ist aus Sicht der Signalanwendungen nicht relevant.

Die Regel zur Beleuchtung des Signals wurde harmonisiert. Das Signal Ra 11a (DV 301) ist weiterhin zu beleuchten.

**2.9 Weichensignale:**

Bei den Regeln zu den Weichensignalen sind die Regeln der ESO Abschnitt B und der entspr. AB in die DV 301 übertragen worden, soweit das bisher noch nicht geschehen war.

**AB 129b/§ 42 (4):**

In der DS 301 AB 129b ist neu geregelt, dass bei Weichensignalen an Rückfallweichen die weißen Symbole der Signale Wn 1 und Wn 2 auf orangefarbenem Grund dargestellt sind.

**2.10 Signale für das Zugpersonal (Zp)****AB 141 (neu)/ §§ 31, 32, 34:**

Das Signal Zp 6 – Kommen – der DV 301 ist neu Signal Zp 11. Das Signal Zp 8 – Türen schließen – der DV 301 wurde neu als Signal Zp 10 in der DS und DV 301 aufgenommen. Die Bremsprobensignale Zp 12 bis Zp 14 der DV 301 sind neu als Signale Zp 6, Zp 7 und Zp 8 in die DV 301 übernommen worden.

**AB 132/§ 30 (4):**

In der DV 301 wurde die Bestimmung neu aufgenommen, nach der das Signal Zp 1 vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung und ohne Drehkreuze oder andere Abschlüsse wiederholt zu geben ist bzw. – wenn der Triebfahrzeugführer diese Bahnübergänge nicht rechtzeitig erkennen kann – im Abstand von 10 bis 15 Sekunden zu geben ist.

**Signal Zp 8/§ 34 (6a) (neu):**

Für das Signal Zp 8 – Bremse in Ordnung – ist das Tageszeichen „Beide Hände werden senkrecht hochgehalten“ und das Nachtzeichen „Die weiß leuchtende Handlaterne wird mehrmals in Form einer liegenden Acht bewegt.“ nunmehr – wie bisher im DV-Bereich – einheitlich im DS- und im DV-Bereich anzuwenden. Das Tages- und das Nachtzeichen sind wegen ihrer eindeutigen Form nicht mit anderen Signalen oder Zeichen zu verwechseln (z. B. Zustimmung geben

oder Signal Ra 1). Mit der beschriebenen Form kann die mündliche Meldung des die Bremsprobe durchführenden Mitarbeiters entfallen. Die Aufnahme des Handsignals ist durch den Triebfahrzeugführer zu bestätigen.

Die in der ESO Abschnitt B enthaltene Signalbeschreibung des Signals Zp 8 für das Tageszeichen „Eine Hand wird senkrecht hochgehalten.“ und das Nachtzeichen „Die weiß leuchtende Handlaterne wird senkrecht hochgehalten.“ wird im Signalbuch nicht mehr erwähnt.

#### **Signal Zp 10 (neu in DS 301) AB 141/§ 31a:**

Das Signal, das das Zugpersonal zum Schließen der Türen auffordert, war bisher in der DS 301 nur in AB 140 erwähnt und in der DV 301 als Signal Zp 8 vorhanden. Das Signal ist neu als Signal Zp 10 – Türschließauftrag – Türen schließen im DS- und DV-Bereich anzuwenden.

Das Signal hat das Signalbild „Ein waagerechter weißer Lichtstreifen.“ Hierdurch sind Verwechslungen mit dem Signal Zs 2 (Richtungsanzeiger) ausgeschlossen.

Das Signal kann bei S-Bahnen im Bereich der DS 301 im nichtleuchtenden Ring des Lichtsignals Zp 9 als ein weiß leuchtendes „T“ erscheinen.

### **2.11 Fahrleitungssignale**

#### **AB 155a. (neu)/§ 15 (2) (neu):**

Ausgehend von den Begriffen im Regelwerk für den elektrischen Betrieb (Ril 462.0101, Abschn. 1) und für die Gleichstrom-S-Bahnen Berlin und Hamburg in der Ril 464.001A01 wurde zur Klarstellung aufgenommen „Die Fahrleitungssignale gelten für den elektrischen Betrieb mit Oberleitung oder Stromschiene.“

#### **AB 156/§ 15 (3):**

Es ist neu geregelt, dass für einen am Signal EI 3 angebrachten Richtungspfeil die Fahrtrichtung in der La angegeben ist.

Am Signal EI 4 ist der am Signal EI 3 angebrachte Richtungspfeil wiederholt, wenn auch das Signal EI 4 vor der Gleisverzweigung steht.

#### **AB 167/§ 17 (3):**

Die Änderung für den Abstand zwischen den Signalen EI 3 und EI 4 resultiert daraus, dass sie dem Regelungsstand zum Abstand zwischen den Signalen EI 1v und EI 1 entspricht und gleiche Bedingungen geschaffen werden.

#### **AB 167a (neu)/§ 17 (4):**

Die Regel zur Wiederholung des Signals EI 3 an Halteplätzen von Zügen ist in die DS 301 neu eingefügt worden. Die Anordnung von „Bügel-Ab“-Strecken im Anschluss an Halteplätze von Zügen ist möglich.

#### **DV 301 § 17 (4a) (alt):**

Die Möglichkeit, das Signal EI 3 als ungültig zu kennzeichnen ist in AB 5 / § 1 (15) ausdrücklich genannt. Die vorgeschlagene Regelung zur Beleuchtung entspricht der Regel zur Anwendung des Nachtzeichens bei ungültigem Signal Lf 1.

#### **DV 301 § 18 (2):**

Die bisherigen enthaltenen Regeln sind entfallen.

#### **DV 301 § 19:**

Das Signal EI 7 (DV 301) wird nicht mehr genannt. Die Anwendung des Signals beschränkte sich bisher auf den Bereich der Berliner Gleichstrom-S-Bahn. Es wird dort nicht mehr benötigt.

## 2.12 Signale an Zügen

### **AB 179/§ 45 (2) [neu: §45 (4)]:**

Die Regelung, nach der das Nachtzeichen des Signals Zg 1 auf der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes auch bei Tage zu führen ist, wurde generell eingeführt. Damit ist das Nachtzeichen an allen Zügen auf den Eisenbahnen des Bundes zu führen.

### **Signal Zg 2:**

Mit der neuen Signalbeschreibung dürfen rot-weiße oder rot-gelbe Tafeln des Tageszeichens angewendet werden. Damit ist es möglich, z. B. die Zeichen der französischen oder der dänischen Bahn im Bereich der DB Netz AG anzuwenden.

Im Signaltabellensystem sind drei Möglichkeiten des Aussehens von Schlussignalen abgebildet: Zeichen mit zwei roten Dreiecken auf weißem Grund, zwei roten Dreiecken auf gelbem Grund und je einem gelben und roten Rechteck. Die Darstellungen geben keinen Hinweis auf Abmaße oder Proportionen im Sinne einer Regelzeichnung. Zeichen, die die dargestellten Merkmale besitzen, sind auf allen Strecken der DB Netz AG zugelassen. Hiervon abweichende Zeichen (z. B. das Schlussignal der ÖBB) werden, wie bisher auch, zwischen den Bahnen besonders vereinbart und nach Abstimmung zwischen EVU und DB Netz AG in den Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01 –09 bekannt gegeben.

Weiterhin ist geregelt, dass bei der Verwendung von zwei Zeichen des Schlusssignals immer zwei gleiche Zeichen zu verwenden sind, also z. B. zwei rote Lichter, zwei Tafeln mit roten Dreiecken auf weißem Grund oder zwei Tafeln mit roten und gelben Rechtecken. Eine „Vermischung“ von verschiedenen aussehenden Zeichen ist nicht zugelassen.

### **DV 301 § 46 (6):**

Der letzte Satz des § 46 (6) der DV 301 („Auf Strecken mit automatischem Streckenblock ...“) wurde gestrichen.

## 2.13 Signale an einzelnen Fahrzeugen

### **AB 187a (neu)/§ 47 (4) (neu):**

In den Regeln zum Signal Fz 1 ist bestimmt, dass an Stelle des Signals Fz 1 das Signal Zg 1 geführt werden kann und dass das Signal Zg 1 geführt werden muss, wenn Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder Postensicherung befahren werden. In der neuen AB 187a / im § 47 (4) wird hierüber hinaus klargestellt, dass (in Ergänzung der Regelung der ESO (44)) das Signal Zg 1 auch am Tage geführt werden muss, wenn beim Rangieren Bahnübergänge befahren werden müssen, die nicht technisch oder nicht durch Posten gesichert sind.

## 2. 14 Rottenwarnsignale DV 301:

Die Besonderheiten, die die DV 301 bisher für Signalthörner enthielt, mit denen Rottenwarnsignale gegeben werden, sind gestrichen worden (z. B. „Bis auf weiteres dürfen auch andere von der ehem. DR zugelassene Signalmittel verwendet werden.“). Die zulässigen Sicherungsmittel für Sicherungsposten sind in der GUV-R 2150 „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“ genannt. Einklang-Signalthörner sind danach nicht zugelassen.

## 2.15 Nebensignale

In die DV 301 wurden aus Gründen der Harmonisierung Nebensignale (Ne) der ESO Teil B neu aufgenommen und bestimmte Sonstige Signale (So) werden nicht mehr genannt. Dies betrifft die Signale Ne 1 anstelle So 5, Ne 2 anstelle So 3, Ne 3 anstelle So 4, Ne 4 anstelle So 2, Ne 5 anstelle So 8, Ne 6 anstelle So 9 und Ne 7 anstelle So 7.

**DV 301 Signal Ne 1 (neu, alt So 5):**

Kleinwagenfahrten auf der freien Strecke sind Zugfahrten (Sperrfahrt KI, siehe KoRil 408.0201 Abschn. 10 und 408.0202 Abschn. 1). Daher sind Kleinwagen in der Signalbedeutung nicht mehr genannt.

**DV 301 § 52 (alt § 56 (2)):**

Für das Aufstellen der Trapeztafel gelten die Ril 819.0301 und 819.1502 (Planungshinweis). Daher wurde der Hinweis auf die Ril 436 gestrichen.

**DV 301 § 56 (4) (alt):**

Der Absatz wurde gestrichen. Die Regeln für die Einfahrt von Zügen, für die ein Halt an der Trapeztafel (Ne 1) angeordnet ist, gibt die Ril 436.004.

**DV 301 § 53:**

Die Signale So 3a, So 3b, So 3c und So 3d der DV 301 werden nicht mehr genannt. Sie werden unter dem Signal Ne 2 in der DV 301 zusammengefasst. Die bestehenden Unterschiede der bisherigen Signale So 3b), So 3c) und So 3d) zum Signal Ne 2 sind in einzelnen Absätzen beschrieben und dargestellt. Eine besondere Kennzeichnung dreibegriffiger Formvorsignale ist neu nicht notwendig.

Der Ersatz der Signale erfolgt im Rahmen der Instandhaltung.

**AB 204/§ 53 (3):**

Die Änderung (Ergänzung des Textes) berücksichtigt HI-Signale und Ks-Signale gleichermaßen. Bei den HI-Signalen kann und bei Ks-Signalen ist das gelbe Dreieck vorhanden.

**AB 206a/§ 53 (7):**

Bei der Anwendung der Vorsignaltafel bei Bauzuständen im DV-Bereich wird unterstellt, dass das Signal Ne 2 ohne Unterscheidung nach zwei- und dreibegriffigen Vorsignalen zum Einsatz kommt.

**AB 207a/§ 55 (13):**

Die Regelung umfasst sowohl die Kennzeichnung von Ks-Signalen wie auch HI-Signalen.

**AB 212/§ 54 (7):**

Auf Querverweise wurde verzichtet. Sie sind entbehrlich.

Der Text der AB 212 ist dem Stand der Planungsrichtlinie angepasst.

**AB 213/§ 54 (8):**

Die Regel zur Kennzeichnung der ersten Vorsignalbake mit dem weißen, auf der spitze stehenden Dreieck, wenn das Vorsignal in einem um mehr als 5% kürzerem Abstand als dem Bremsweg der Strecke vor dem Hauptsignal aufgestellt ist, wurde in die DV 301 übernommen. Um sofortigen Nachrüst- oder Umbauaufwand zu vermeiden, ist in die DV 301 zusätzlich die Bestimmung aufgenommen worden, dass die Kennzeichnung vorübergehend nicht vorhanden sein kann.

**AB 218/ 56 (2):**

Die Regelung, nach der vom Grundsatz der AB 2 bzw. § 1 (4) abweichende Standorte der Haltetafel nicht bekannt gegeben werden, entspricht dem Erfordernis der Praxis. Unabhängig hiervon ist die Haltetafel durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn die Haltetafel auf Grund Ihres Standorts zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde oder für beide Gleise zureffend ist.

**AB 220a./§ 56 (5):**

Die Fußnote zum blinkenden „H“ wurde gestrichen. Damit ist die Anwendung des „Bedarfshaltanzeigers“ im Netz der DB Netz AG möglich.

**Signal Ne 7 a) und b)/§ 58 (2):**

Für das Signal Ne 7 (Schneepflugtafel) ist die Signalbeschreibung „eine gelbe Pfeilspitze mit schwarzem Rand...“ neu eingeführt worden. Die gelbe Pfeilspitze ist vor weißem Hintergrund (Schnee) besser zu erkennen.

**DV 301 § 70a:**

Das Signal So 106 (Kreuztafel) ist in den Abschnitt Nebensignale eingearbeitet worden. Es wird neu nicht mehr aufgestellt.

**2.16 Signale für Bahnübergänge****AB 225/§ 63 (2):**

Die neue Regel ermöglicht die Anwendung der Signale bei BÜ mit Schranken und automatischer Gefahrenraumüberwachung. Sie stellt eine Erweiterung zur Regel dar, nach der die Anwendung der Signale BÜ 0/, BÜ 2 und BÜ 3 vor Bahnübergängen mit Blinklichtern oder Lichtzeichen mit oder ohne Halbschranken vorgesehen ist.

**DS 301 Signale BÜ 100/101, BÜ 102 und BÜ 103:**

Das Signal BÜ 100 wurde neu nach BÜ 0 und das Signal BÜ 101 wurde nach BÜ 101 eingefügt. Gleichzeitig wurden die relevanten Bestimmungen aus dem Teil C der ESO in den Text eingefügt.

**Signale BÜ 2 (Rauten tafel) und BÜ 3 (Merktafel):**

Zu den beiden Signalen ist jeweils ein Zusatz eingefügt worden, der darauf hinweist, dass die Signale vorübergehend nicht rückstrahlend sein können. Damit ist es möglich, auf die Nennung der Signale BÜ 102 und BÜ 103 zu verzichten. Nicht rückstrahlende Signale dürfen neu nicht mehr aufgestellt werden.

**DV 301§ 65 (5) Satz 2 :**

Die Regelung im 2. Satz des § 65 Abs. 5 (alt Abs. 8) hinsichtlich eines vom Bremsweg der Strecke abweichenden Abstands des Signals BÜ 0/1 vor dem Bahnübergang auf Nebenbahnen muss bestehen bleiben, solange entsprechende Anlagen noch existieren.

**AB 232/§ 66 (4) (alt § 65 (18 a)):**

Die Aufstellung der BÜ-Ankündetafel am Anfang der Einschaltstrecke kann mit dem Standort des Signals So 15 verbunden sein, sie ist aber nicht zwingend. Die Regelung der DV 301 § 65 (18 a)) (neu § 66 (4)) letzter Satz wird daher gestrichen.

**3. Anhang Orientierungszeichen:**

Der Anhang Orientierungszeichen wurde neu in das Signalbuch aufgenommen. Die wesentlichen Erläuterungen hierzu können dem Anhang selbst entnommen werden.

**4. Übersicht über die in der DV 301 enthaltenen Signale, die durch Signale des Teils B der ESO ersetzt wurden:**

Signale der DV 301 (alt)	Signale der ESO, Teil B (neu in DV 301)
Signal Zs 2	Signal Zs 12
Signal Zs 6	Signal Zs 13
Signal Sp 1	Signal Ts 1

<b>Signale der DV 301 (alt)</b>	<b>Signale der ESO, Teil B (neu in DV 301)</b>
Signal Gsp 0	Signal Sh 0
Signal Gsp 1	Signal Sh 1
Signal Sh 1	Signal Sh 3
Signal Sh 3	wird als Signal nicht mehr angewendet sondern ist unter ESO Abs. 19 und AB 29/§ 4 (4a) geregelt
Signal So 11	Signal Ra 13
Signal Zp 12	Signal Zp 6
Signal Zp 13	Signal Zp 7
Signal Zp 14	Signal Zp 8
Signal Zp 8	Signal Zp 10
Signal Zp 6	Signal Zp 11
Signal EI 1/2	ist unter AB 160/§ 16 (4a) geregelt
Signal So 5	Signal Ne 1
Signal So 3a	Signal Ne 2
Signal So 3b	ist in § 53 Abs. 2 geregelt
Signal So 3c	ist in § 53 Abs. 10 geregelt
Signal So 3d	ist in §53 Abs. 11 geregelt
Signal So 4	Signal Ne 3
Signal So 2	Signal Ne 4
Signal So 8	Signal Ne 5
Signal So 9	Signal Ne 6
Signal So 7	Signal Ne 7
Signal So 16	Signal Bü 0/1
Signal Pf 1	Signal Bü 4

gez. Lichtwardt

# Signalbuch (SB)

## 301 DS/DV

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB Netz AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu. Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB Netz AG.

**301 DS/DV**

**Herausgeber:**

DB Netz AG  
Zentrale  
Betriebsgrundsätze/ -prozesse  
Signalanwendungen und besondere Betriebsverfahren (I.NBGS)  
Caroline-Michaelis-Straße 5-11  
10115 Berlin

Bearbeitung:

Volker Behrendt (I.NBGS Be)

Telefon: 0 30 - 29 75 70 83

intern: 9 99 - 5 70 83

**Vertrieb:**

DB Services Technische Dienste GmbH  
Druck und Informationslogistik  
Kriegsstraße 1  
76131 Karlsruhe

**Verteiler:**

**Die 301 DS/DV ist**

- zugänglich zu machen
  - Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
  - Lehrkräften für den Bahnbetrieb,
  - Mitarbeitern mit betrieblichen Planungs-, Leitungs- und Überwachungsaufgaben,
- persönlich zuzuteilen
  - Triebfahrzeugführern,
  - Zugführern.

<b>Bekanntgaben zur 301 DS/DV</b>			
Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	gültig ab	eingearbeitet (Namenszeichen und Datum)
1	Anpassung an DS 408/DV 408	26.09.99	eingearbeitet
2	El-Signale, Bü-Signale	01.05.00	
3	Änderungen zu Allgemeines, Signale Zs 3, El 6 und Zg 2	10.06.01	
4	Standorte von Signalen an Gleisen entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung, Formsignale Zs 6 (DS 301) und Zs 7 (DV 301) Signale Zs 8. Ne 2, Ne 4 (DS 301), und Zs 8, So 2, So 4 (DV 301)	15.12.02	
5	Geschwindigkeitssignalisierung, Anwendung der Signale Lf 6 und Lf 7 auf Haupt- und Nebenbahnen	15.12.03	
6	Harmonisierung von Texten der DS und DV 301	10.12.06	

Die 301 DS/DV mit Stand der Bekanntgabe 6 entspricht der DS 301 mit Stand der Bekanntgabe 18 und der DV 301 mit Stand der Berichtigung 17.



<b>Inhaltsverzeichnis</b>		Seite
Erläuterungen zum gemeinsamen Signalbuch		21
<b>DS 301</b>	<b>DV 301</b>	
Vorbemerkungen zum Signalbuch		22
<b>Allgemeines Eisenbahn-Signalordnung</b>		23 *
a) Geltungsbereich und Zuständigkeiten		23 *
b) Begriffsbestimmungen		24 *
<i>AB 2a Zuordnungstafel</i>	Signal So 20 Zuordnungstafel	27
<b>Hauptsignale (Hp)</b>		33
Signal Hp 0 Halt		35
Signal Hp 1 Fahrt		37
Signal Hp 2 Langsamfahrt		38
<b>Vorsignale (Vr)</b>		40
* Signal Vr 0 Halt erwarten		45
Signal Vr 1 Fahrt erwarten		48
Signal Vr 2 Langsamfahrt erwarten		51
	Signal Vr 1/2 Fahrt oder Langsamfahrt erwarten	54
<b>Kombinationssignale (Ks)</b>		55
Signal Ks 1 Fahrt		57
Signal Ks 2 Halt erwarten		57

<b>DV 301</b>		Seite
<b>Lichthaupt- und Lichtvorsignale (HI)</b>		58
Signal HI 1	Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit	59
Signal HI 2	Fahrt mit 100 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit	59
Signal HI 3a	Fahrt mit 40 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit	59
Signal HI 3b	Fahrt mit 60 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit	59
Signal HI 4	Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen	60
Signal HI 5	Fahrt mit 100 km/h	60
Signal HI 6a	Fahrt mit 40 km/h, dann mit 100 km/h	60
Signal HI 6b	Fahrt mit 60 km/h, dann mit 100 km/h	60
Signal HI 7	Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen	61
Signal HI 8	Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen	61
Signal HI 9a	Fahrt mit 40 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h)	61
Signal HI 9b	Fahrt mit 60 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h)	61
Signal HI 10	"Halt" erwarten	62
Signal HI 11	Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten	62
Signal HI 12a	Geschwindigkeit 40 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten	62
Signal HI 12b	Geschwindigkeit 60 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten	62
<b>DS 301</b>		
<b>DV 301</b>		
<b>Haupt- und Vorsignalverbindungen (Sv)</b>		63
Signal Sv 0	Zughalt! Weiterfahrt auf Sicht	64
Signal Sv 1	Fahrt! Fahrt erwarten	65
Signal Sv 2	Fahrt! Halt erwarten	65
Signal Sv 3	Fahrt! Langsamfahrt erwarten	65
Signal Sv 4	Langsamfahrt! Fahrt erwarten	66



DS 301		DV 301	Seite
<b>Langsamfahrsignale (Lf)</b>			85
Signal Lf 1	Langsamfahr-scheibe		86
		Signal Lf 1/2 Langsamfahr- beginnscheibe	90
Signal Lf 2	Anfangscheibe		91
Signal Lf 3	Endscheibe		93
Signal Lf 4	Geschwindigkeitstafel		94
Signal Lf 5	Anfangtafel		95
Signal Lf 6	Geschwindigkeits-Ankündesignal		96
Signal Lf 7	Geschwindigkeitssignal		98
		Signal Lf 4 Geschwindigkeitstafel	99
		Signal Lf 5 Eckentafel	103
<b>Schutzsignale (Sh)</b>			104
Signal Sh 0	Halt! Fahrverbot		105 *
Signal Sh 1	Fahrverbot aufgehoben		106 *
		Signal Ra 12 Rangierfahrtsignal	106
		Signal Gsp 2 Gleissperre ist abgelegt	108
Signal Sh 2	Schutzhalt		109
Signal Sh 3	Kreissignal		110 *
Signal Sh 5	Horn- und Pfeifsignal		112

DS 301	DV 301	Seite
<b>Signale für den Rangierdienst (Ra)</b>		114
	(So)	
<b>A. Rangiersignale</b>		114
Signal Ra 1	Wegfahren	116
Signal Ra 2	Herkommen	117
Signal Ra 3	Aufdrücken	118
Signal Ra 4	Abstoßen	119
Signal Ra 5	Rangierhalt	120
<b>B. Abdrücksignale</b>		121
Signal Ra 6	Halt! Abdrücken verboten	122
Signal Ra 7	Langsam abdrücken	123
Signal Ra 8	Mäßig schnell abdrücken	124
Signal Ra 9	Zurückziehen	125
<b>C. Sonstige Signale für den Rangierdienst</b>		126
Signal Ra 10	Rangierhalttafel	126
Signal Ra 11	Wartezeichen	127 *
Signal Ra 12	Signal So 12 Grenzzeichen	128
Signal Ra 13	Isolierzeichen	129 *

DS 301	DV 301	Seite
<b>Weichensignale (Wn)</b>		130
<b>Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen</b>		130
Signal Wn 1	Gerader Zweig	130
Signal Wn 2	Gebogener Zweig	131
<b>Signale für doppelte Kreuzungsweichen</b>		133
Signal Wn 3	Gerade von links nach rechts	133
Signal Wn 4	Gerade von rechts nach links	133
Signal Wn 5	Bogen von links nach links	134
Signal Wn 6	Bogen von rechts nach rechts	134

DS 301	DV 301	Seite
<b>Signale für das Zugpersonal (Zp)</b>		135
<b>A. Signale des Triebfahrzeugführers</b>		135
Signal Zp 1	Achtungssignal	135
Signal Zp 2	Handbremsen mäßig anziehen	136
Signal Zp 3	Handbremsen stark anziehen	136
Signal Zp 4	Handbremsen lösen	136
Signal Zp 5	Notsignal	136
<b>B. Bremsprobesignale</b>		137
Signal Zp 6	Bremse anlegen	138 *
Signal Zp 7	Bremse lösen	139 *
Signal Zp 8	Bremse in Ordnung	140 *
<b>C. Abfahrtsignal</b>		141
Signal Zp 9	Abfahren	141
* Signal Zp 10	Türschließauftrag	142 *
<b>D. Rufsignale</b>		143 *
Signal Zp 11	Kommen	143 *
Signal Zp 12	Grennzeichenfrei	144 *

DS 301	DV 301	Seite
<b>Fahrleitungssignale (EI)</b>		145
Signal EI 1v	Signal EI 1 erwarten	146
Signal EI 1	Ausschaltsignal	147 *
Signal EI 2	Einschaltsignal	148
Signal EI 3	"Bügel ab"=Ankündesignal	149
Signal EI 4	"Bügel ab"=Signal	150
Signal EI 5	"Bügel an"=Signal	151
Signal EI 6	Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern	153 *
<b>Signale an Zügen (Zg)</b>		154
Signal Zg 1	Spitzensignal	154
Signal Zg 2	Schlußsignal	155
<b>Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)</b>		158
Signal Fz 1	Rangierlokomotivsignal	158
Signal Fz 2	Gelbe Fahne	159
<b>Rottenwarnsignale (Ro)</b>		160
Signal Ro 1	Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge	160
Signal Ro 2	Arbeitsgleise räumen	161
Signal Ro 3	Arbeitsgleise schnellstens räumen	161
Signal Ro 4	Fahnschild	161

DS 301	DV 301	Seite
<b>Nebensignale (Ne)</b>		162 *
	<b>(So)</b>	
Signal Ne 1 Trapeztafel		162 *
Signal Ne 2 Vorsignaltafel		163 *
Signal Ne 3 Vorsignalbaken		167 *
Signal Ne 4 Schachbretttafel		169 *
Signal Ne 5 Haltetafel		171 *
Signal Ne 6 Haltepunkttafel		172 *
Signal Ne 7 Schneepflugtafel		173 *
	Signal So 1 Endtafel	175
*	<b>Signale für Rückfallweichen</b>	175
*	Signal So 17 Ankündigungsbake	176 *
*	Signal So 18 Überwachungssignal einer Rückfallweiche	177 *
	Signal So 19 Hauptsignalbaken	179
	Signal So 106 Kreuztafel	180
	<b>Signale für Bahnübergänge (Bü)</b>	181 *
	<b>(So), (Pf)</b>	
Signal Bü 0 Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung		181 *
Signal Bü 100 Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung		182
Signal Bü 1 Der Bahnübergang darf befahren werden		183 *
Signal Bü 101 Der Bahnübergang darf befahren werden		184
Signal Bü 2 Rautentafel	Signal So 15 Warntafel	187
	Signal So 14 Merkpfehl	185
Signal Bü 3 Merktafel		192
Signal Bü 4 Pfeiftafel		193 *
	Signal Pf 2 Pfeiftafel vor Bahnübergängen	194
Signal Bü 5 Läutetafel		196
	Signal Zs 9 Bahnübergangstafel	197

DS 301	DV 301	Seite
<b>Anhänge</b>		
* <b>Anhang I Orientierungszeichen</b>		198 *
* Zugfunktafel		198 *
* „ICE“-Zeichen		199 *
* Kennzeichnung der Stelle zur Sicherung an BÜ		199 *
* Fahrtanzeiger		200 *
* Hinweistafel auf Zp 9-Bedienstelle		201 *
* LZB-Bereichskennzeichen		201 *
* LZB-Blockkennzeichen		201 *
* Hektometerzeichen		202 *
* NBÜ-Kennzeichen		202 *
* Bezeichnungstafel für Tunnel		202 *
* Unbesetzte Fernsprechstelle		203 *
* Pfeil für Hinweis auf nächste Sprechstelle		203 *
* Schild „elektrische Streckentrennung“		204 *
* Kennzeichnung der Hebelgewichte an ortsgestellten Weichen		205 *
	<b>Anhang II Übersicht zu den Lichtsignalen HI 1 bis HI 12</b>	206

<b>Inhaltsverzeichnis DV 301</b>			Seite	
		Vorbemerkungen zum Signalbuch	22	*
		<b>Allgemeines</b>	23	
§ 1		Eisenbahn-Signalordnung	23	*
		a) Geltungsbereich und Zuständigkeiten		*
		b) Begriffsbestimmungen	24	*
§ 2		– (bleibt frei)		*
§ 2a		–(bleibt frei)		*
§ 3		<b>Hauptsignale (Hp)</b>	33	
	Signal	Hp 0 Halt	35	
	"	Hp 1 Fahrt	37	
	"	Hp 2 Langsamfahrt	38	
§ 4		<b>Vorsignale (Vr)</b>	40	
	Signal	Vr 0 Halt erwarten	45	
	"	Vr 1 Fahrt erwarten	48	
	"	Vr 1/2 Fahrt oder Langsamfahrt erwarten	54	
	"	Vr 2 Langsamfahrt erwarten	51	
§ 5		<b>Lichthaupt- und Lichtvorsignale (HI)</b>	58	
	Signal	HI 1 Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit	59	
	"	HI 2 Fahrt mit 100 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit	59	
	"	HI 3a Fahrt mit 40 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit	59	
	"	HI 3b Fahrt mit 60 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit	59	
	"	HI 4 Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen	60	
	"	HI 5 Fahrt mit 100 km/h	60	
	"	HI 6a Fahrt mit 40 km/h, dann mit 100 km/h	60	
	"	HI 6b Fahrt mit 60 km/h, dann mit 100 km/h	60	
	"	HI 7 Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen	61	
	"	HI 8 Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen	61	
	"	HI 9a Fahrt mit 40 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h)	61	
	"	HI 9b Fahrt mit 60 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h)	61	
	"	HI 10 "Halt" erwarten	62	
	"	HI 11 Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten	62	
	"	HI 12a Geschwindigkeit 40 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten	62	
	"	HI 12b Geschwindigkeit 60 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten	61	

§ 5a			<b>Kombinationssignale (Ks)</b>	55
	Signal	Ks 1	Fahrt	57
	"	Ks 2	Halt erwarten	57
§ 6			<b>Haupt- und Vorsignalverbindungen (Sv)</b>	63
*	Signal	Sv 0	Zughalt! Weiterfahrt auf Sicht	64
	"	Sv 1	Fahrt! Fahrt erwarten	65
	"	Sv 2	Fahrt! Halt erwarten	65
	"	Sv 3	Fahrt! Langsamfahrt erwarten	65
	"	Sv 4	Langsamfahrt! Fahrt erwarten	66
	"	Sv 5	Langsamfahrt! Langsamfahrt erwarten	66
	"	Sv 6	Langsamfahrt! Halt erwarten	66
§ 7			<b>Zusatzsignale (Zs)</b>	68
	Signal	Zs 1	Ersatzsignal	68
*	§ 8		–(bleibt frei)	
	§ 9	"	Zs 3 Geschwindigkeitsanzeiger	72
		"	Zs 3v Geschwindigkeitsvoranzeiger	74
	§ 10	"	Zs 4 Richtungsanzeiger	70
*		"	Zs 2v Richtungsvoranzeiger	71
*	§ 11	"	Zs 13 Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger	81
*	§ 12	"	Zs 7 Gegengleisanzeiger	75
*		"	Zs 8 Gegengleisfahrt-Ersatzsignal	77
	§ 13	"	Zs 9 Bahnübergangstafel (Bü-Tafel)	197
	§ 13a	"	Zs 11 Vorsichtsignal	76
*	§ 13b	"	Zs 12 M-Tafel	80
	§ 14	Signal	Gsp 2 Gleissperre ist abgelegt	108
			<b>Fahrleitungssignale (EI)</b>	145
§ 15				145
§ 16	Signal	EI 1v	Signal EI 1 erwarten	146
		EI 1	Ausschaltsignal	147
	"	EI 2	Einschaltsignal	148
§ 17	"	EI 3	"Bügel ab"=Ankündesignal	149
	"	EI 4	"Bügel ab"=Signal	150
	"	EI 5	"Bügel an"=Signal	151
§ 18	"	EI 6	Halt für Fahrzeuge	153
			mit gehobenen Stromabnehmern	
*	§ 19		(bleibt frei)	

			<b>Signal für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten ( Ts )</b>	83	*
§ 20	Signal	Ts 1	Nachschieben einstellen	83	*
	"	Ts 2	Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten	83	*
	"	Ts 3	Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten	84	*
			<b>Langsamfahrsignale (Lf)</b>	85	
§ 21	Signal	Lf 1	Langsamfahrtscheibe	86	
	"	Lf 1/2	Langsamfahrbeginnscheibe	90	
	"	Lf 2	Anfangscheibe	91	
	"	Lf 3	Endscheibe	93	
§ 22	"	Lf 4	Geschwindigkeitstafel	100	
§ 23	"	Lf 5	Eckentafel	103	
§ 23a	"	Lf 6	Geschwindigkeits-Ankündesignal	96	
§ 23b	"	Lf 7	Geschwindigkeitssignal	98	
			<b>Schutzsignale (Sh)</b>	104	*
§ 24	Signal	Sh 0	Halt! Fahrverbot	105	*
	"	Sh 1	Fahrverbot aufgehoben (bleibt frei)	106	*
§ 25					*
§ 26	"	Sh 2	Schutzhalt (bleibt frei)	109	*
§ 27					*
§ 28	"	Sh3	Kreissignal	112	
§ 29	"	Sh 5	Horn- und Pfeifsignal	113	
§ 30			<b>Signale für das Zugpersonal (Zp)</b>	135	
§ 30a			<b>A. Signale des Triebfahrzeugführers</b>	135	*
	Signal	Zp 1	Achtungssignal	135	
	"	Zp 2	Handbremsen mäßig anziehen	136	
	"	Zp 3	Handbremsen stark anziehen	136	
	"	Zp 4	Handbremsen lösen	136	
	"	Zp 5	Notsignal	136	
§ 31			<b>B. Bremsprobensignale</b>	137	*
	"	Zp 6	Bremse anlegen	138	*
	"	Zp 7	Bremse lösen	139	*
	"	Zp 8	Bremse in Ordnung	140	*
§ 32			<b>C. Abfahrtsignal</b>	141	*
	"	Zp 9	Abfahren	14	
§ 32a			<b>Türschließeauftrag</b>	142	*
	"	Zp 10	Türen schließen	142	*
§ 33			<b>D. Rufsignale</b>	143	*
	"	Zp 11	Kommen	143	
	"	Zp 12	Grenzzzeichenfrei	144	

*	§§ 35 und 36		(bleiben frei)		
			<b>Signale für den Rangierdienst (Ra), (So)</b>		14
*	§ 37		<b>A. Rangiersignale</b>		114
		Signal	Ra 1	Wegfahren	116
		"	Ra 2	Herkommen	117
		"	Ra 3	Aufdrücken	118
		"	Ra 4	Abstoßen	119
		"	Ra 5	Rangierhalt	120
*	§ 38		<b>B. Abdrücksignale</b>		121
		"	Ra 6	Halt! Abdrücken verboten	122
		"	Ra 7	Langsam abdrücken	123
		"	Ra 8	Mäßig schnell abdrücken	124
		"	Ra 9	Zurückziehen	125
*	§ 39		<b>C. Sonstige Signale für den Rangierdienst</b>		126
		"	Ra 10	Rangierhalttafel	126
*	§ 40	"	Ra 11	Wartezeichen	127
	§ 41	"	Ra 12	Rangierfahrtsignal	106
*		"	So 12	Grenzezeichen	128
*		"	Ra 13	Isolierzeichen	129
	§ 42		<b>Weichensignale (Wn)</b>		130
	§ 43		<b>Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen</b>		130
		Signal	Wn 1	Gerader Zweig	130
		"	Wn 2	Gebogener Zweig	131
	§ 44		<b>Signale für doppelte Kreuzungsweichen</b>		133
		"	Wn 3	Gerade von links nach rechts	133
		"	Wn 4	Gerade von rechts nach links	133
		"	Wn 5	Bogen von links nach links	134
		"	Wn 6	Bogen von rechts nach rechts	134
			<b>Signale an Zügen (Zg)</b>		154
	§ 45	Signal	Zg 1	Spitzensignal	154
	§ 46	"	Zg 2	Schlussignal	155
			<b>Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)</b>		158
	§ 47	Signal	Fz 1	Rangierlokomotivsignal	158
	§ 48	"	Fz 2	Gelbe Fahne	159

§ 49			(bleibt frei)		
			<b>Rottenwarnsignale (Ro)</b>	160	
§ 51	Signal	Ro 1	Vorsicht!	160	
	"		Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge		
	"	Ro 2	Arbeitsgleise räumen	161	
	"	Ro 3	Arbeitsgleise schnellstens räumen	161	
	"	Ro 4	Fahnschild	161	
			<b>Nebensignale (Ne), (So)</b>	162	*
§ 52	"	Ne 1	Trapeztafel	162	*
§ 53	"	Ne 2	Vorsignaltafel	163	*
§ 54	"	Ne 3	Vorsignalbaken	167	*
§ 55	"	Ne 4	Schachbretttafel	169	*
§ 56	"	Ne 5	Haltetafel	171	*
§ 57	"	Ne 6	Haltepunkttafel	172	*
§ 58	"	Ne 7	Schneepflugtafel	173	*
§ 59	Signal	So 1	Endtafel	175	*
			<b>Signale für Rückfallweichen</b>	176	
§ 60	Signal	So 17	Ankündigungsbake	176	*
		So 18	Überwachungssignal einer Rückfallweiche	177	
§ 61	Signal	So 19	Hauptsignalbaken	179	*
§ 62	"	So 20	Zuordnungstafel	27	
§ 63			<b>Signale für Bahnübergänge (Bü), (So), (Pf)</b>	181	*
§ 64	Signal	Bü 0	Halt vor dem Bahnübergang!	181	*
	"		Weiterfahrt nach Sicherung		
	"	Bü 1	Der Bahnübergang darf befahren werden	183	*
§ 65	Signal	So 15	Warntafel	187	*
§ 66	"	So 14	Merkpfahl	189	*
§ 67	Signal	Bü 4	Pfeiftafel	193	*
	Signal	Pf 2	Pfeiftafel vor Bahnübergängen	194	
§ 68	Signal	Bü 5	Läutetafel	196	*

	§ 70	Signal	Zs 103	Rautentafel	82
	§ 70a	Signal	So 106	Kreuztafel	180
		<b>Anhänge</b>			
*		Anhang I		Orientierungszeichen	198
		Anhang II		Übersicht zu den Lichtsignalen HI 1 bis HI 12	206

### **Erläuterungen zum gemeinsamen Signalbuch**

Das gemeinsame Signalbuch ist eine Zusammenstellung der Bestimmungen des Signalbuches (SB) DS 301 der ehem. DB und des Signalbuches (SB) DV 301 der ehem. DR.

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

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

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

Auf frei bleibende Textstellen der DV 301 ist im Gegensatz zur DS 301 nicht hingewiesen. \*

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

**Vorbemerkungen zum Signalbuch**

- a) Das Signalbuch enthält \*
- \* - die wesentlichen Bestimmungen über die bei der DB AG im Bereich \*
  - \* der ehemaligen Deutschen Bun- | der ehemaligen Deutschen \*
  - \* desbahn | Reichsbahn \*
- verwendeten Signale der Eisenbahn-Signalordnung (ESO), und
- \* - die dazu erlassenen Ausfüh- | - die den Ausführungsbestim- \*
  - \* rungsbestimmungen (AB), | mungen entsprechenden Be- \*
  - \* | stimmungen, \*
  - \* - Bestimmungen über die Anwendung der von der ESO abweichenden \*
  - \* Signale mit vorübergehender Gültigkeit sowie \*
  - \* - Zusätze der DB AG; sie werden mit dem Wort „Zusatz“ gekennzeich- \*
  - \* net.
- Wegen der Erweiterung der ESO siehe Einigungsvertrag vom 31. August 1990 (BGBl. II., Seite 889) Anlage I, Kapitel XI, Sachgebiet A, Abschnitt III.
- \* Die DS 301 gilt bei den Eisen- | Die DV 301 gilt bei den Eisenbahnen \*
  - \* bahnen des Bundes im Bereich | des Bundes im Bereich der ehem. \*
  - \* der ehem. Deutschen Bundes- | Deutschen Reichsbahn. \*
  - \* bahn. | \*
- b)
- \* Die Ausführungsbestimmungen | Die den Ausführungsbestimmungen \*
  - \* enthalten Anweisungen zur Durchführung der ESO. | entsprechenden Bestimmungen \*
- c) Für die Aufstellung ortsfester Signale gilt das entsprechende technische \*
- Regelwerk. \*
- d) Wo das Signalbuch zusätzliche Bestimmungen erfordert, die in verschiede- \*
- denartigen Einrichtungen und örtlichen Verhältnissen begründet sind, \*
- werden sie bekannt gegeben:
- \* - in der Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen \*
  - \* und anderen Besonderheiten (La), \*
  - \* - in den Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01 – 09, \*
  - \* - im Fahrplan, \*
  - \* - in der Betriebs- und Bauanweisung (Betra), \*
  - \* - bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) in der Sammlung be- \*
  - \* trieblicher Vorschriften. \*

## Allgemeines

§ 1

## 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 nichtöf- \*
- \* fentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens. \*
- ESO (2) \*
- Die Signale der ESO müssen mindestens in dem Umfang angewandt wer- \*
- den, den die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen (EBO und ESBO) \*
- vorschreiben. \*
- ESO (3) \*
- Abweichungen von der ESO können im Einzelfall zulassen \*
- \* 1. das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die \*
- \* Eisenbahnen des Bundes (EB), \*
- \* 2. die zuständigen obersten Landesverkehrsbehörden für die nichtbundes- \*
- \* eigenen Eisenbahnen (NE) im Einvernehmen mit dem Bundesministeri- \*
- \* um für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. \*
- ESO (4) \*
- Von der ESO abweichende Signale mit vorübergehender Gültigkeit kann bei \*
- Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt, bei den nichtbundes- \*
- eigenen Eisenbahnen die zuständige oberste Landesverkehrsbehörde im \*
- \* Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Woh- \*
- \* nungswesen, genehmigen. \*
- ESO (5) \*
- Anweisungen zur Durchführung der ESO können bei Eisenbahnen des Bun- \*
- des vom Eisenbahn-Bundesamt, 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 Kennt- \*
- \* nis zu geben. \*

DS 301	DV 301
--------	--------

**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 festgeleg- \*  
 \* ten Information zur Gewährleistung des sicheren Bewegens von Eisen- \*  
 \* bahnfahrzeugen. \*
- \* b) Signalbegriff \*  
 \* Der Signalbegriff ist die Kurzbezeichnung eines Signals (z. B. Zs 1), \*  
 \* 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 o- \*  
 \* der des Signaltones. \*
- \* e) Signalbild \*  
 \* Das Signalbild umfasst die für ein sichtbares Signal festgelegten For- \*  
 \* men, Farben und Merkmale (z. B. Symbole, Buchstaben, Zahlen). \*  
 \* Ein sichtbares Signal kann ein Formsignal, Lichtsignal oder ein Hand- \*  
 \* signal sein. \*
- \* f) Signaltone \*  
 \* Der Signaltone umfasst das hörbare Signal, das aus einem oder mehre- \*  
 \* ren Tönen besteht, für die die Dauer und, wenn erforderlich, auch die \*  
 \* Tonhöhe festgelegt sind. \*

DS 301	DV 301
* g) 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 Schiebebühne 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 Signalbilder ein weißes Licht (Kennlicht).	
	Dies gilt nicht für das Überwachungssignal einer Rückfallweiche.
* Bei den NE kann auf die Anwendung des Kennlichts verzichtet werden.	* * * * *
* Ein Sperrsignal (Lichtsignal), das unmittelbar an einem Hauptsignal steht, ist dunkel, wenn das Hauptsignal Fahrt zeigt oder an diesem das Signal Zs 1,	* * * * *
*                     Zs 7   Zs 11	* * * * *
*                     oder Zs 8 gezeigt wird	
* (s. aber AB 28).   (siehe aber § 4 (3b)).	* * * * *

DS 301	DV 301
ESO (7)	§ 1(3a) *
Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend. Die Abbildungen dienen zur Erläuterung.	
AB 2.	§ 1 (4)
Ortsfeste Signale sowie die Langsamfahrtsignale Lf 1, Lf 2 und Lf 3, das Schutzhaltssignal 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 Infrastrukturunternehmer	*
* 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.	*

DS 301	DV 301
AB 2a	§ 62 (1) <b>Signal So 20</b>

**- Zuordnungstafel -**

Das durch die Zuordnungstafel gekennzeichnete Signal gilt für das Gleis,  
auf das die Spitze des Dreiecks weist.

Ein schwarzes Rechteck mit weißem Dreieck.



§ 62 (2)

Das weiße Dreieck der Zuordnungstafel ist rückstrahlend.

Die Zuordnungstafel ist zu beleuchten, wenn auch das gekennzeichnete Signal zu beleuchten ist.

§ 62 (3)

- \* Ein Signal ist durch die Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund
- \* seines Standorts zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nach-
- \* bargleis gültig sein würde.

Die Zuordnungstafel wird in Verbindung mit folgenden Signalen angewandt:


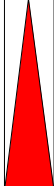
- \* - Signal Ts 1,
- \* - Signale Lf 1, Lf 2, Lf 3, Lf 4, Lf 5, Lf 6 und Lf 7,
- \* - Signale El 1v, El 1, El 2, El 3, El 4 und El 5,
- \* - Signale Ne 1, Ne 2, Ne 3, Ne 4, Ne 5 und Ne 7,
- \* - Signale Bü 0/1, Bü 4 und Bü 5.
- \* - Bü 2, Bü 3,
- Signale So 1, So 14, So 15 und So 19,
- Signal Pf 2.

- \* Sollen die Signale für beide Gleise gültig sein, sind sie durch zwei Zuordnungs-
- \* tafeln zu kennzeichnen.

Die Zuordnungstafel ist über dem zu kennzeichnenden Signal – bei Signalen Bü 0/1 über dem Mastschild – angebracht.

- \* Ist das durch Zuordnungstafel gekennzeichnete Signal zusätzlich durch
- \* einen oder durch mehrere Richtungspfeile ergänzt, sind die Richtungspfeile
- \* unterhalb des zu kennzeichnenden Signals angebracht.

DS 301	DV 301
* 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 Einfahrsignal oder Zwischensignal am folgenden Hauptsignal oder an einem etwa davor liegenden – bei mehreren, am letzten – gewöhnlichen Halteplatz des Zuges,	* *
- bei einer Fahrt auf Ausfahrsignal hinter der letzten Weiche im Fahrweg, wenn keine Weiche vorhanden ist, am Ausfahrsignal,	* *
- 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.	* *

DS 301	DV301
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.	*
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 obenweisendem 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 Lichthauptsignal, 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 Lichthauptsignal, 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.



DS 301	DV 301
	<p>d) An einem durch ein rotes Mastschild gekennzeichneten Lichthauptsignal, 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.</p> <p>Zusatz:  Es gilt die Ril 432.</p>  <p>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.</p> 
<p>* Zusatz:  * Die Maste der Formhauptsignale sind zur besseren Erkennbarkeit rot-weiß gekennzeichnet.  * Diese Kennzeichnung enthält keine Information.</p>	<p style="text-align: right;">§ 1 (14)</p> <p>*  *  *  *</p>

DS 301	DV 301
--------	--------

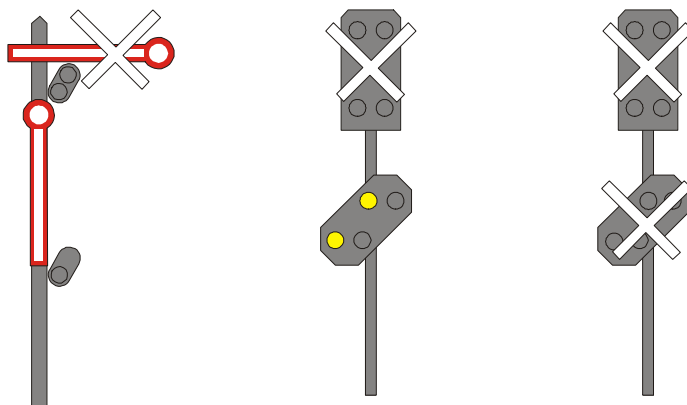
AB 5. § 1 (15)  
 Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem \*  
 Rand gekennzeichnet oder es ist verdeckt.

\* 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 auf-  
 \* gestellt oder verdeckt. Die gelben Lichter leuchten während der Dunkelheit. \*

\* Ist das Signal EI 3 durch ein weißes Kreuz mit schwarzem \*  
 \* Rand als ungültig gekennzeichnet, sind die Signale EI 4 und EI 5 nicht auf-  
 \* gestellt oder verdeckt. Es ist bei Dunkelheit beleuchtet. \*

Beispiele für die Kennzeichnung:



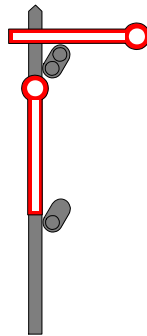
(Vorsignal ist gültig)

DS 301	DV 301
<b>Hauptsignale (Hp)</b>	
ESO (10)	§ 3 (1)
Hauptsignale 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.	
* Zusatz:	
* Steht ein Hauptsignal 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 Hauptsignal ist die Zustimmung des Wärters abzuwarten.	
ESO (11)	§ 3 (1a)
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.	
ESO (12) bleibt frei	
AB 6.	§ 3 (1b)
Hauptsignale werden verwendet als	
- Einfahrsignale,	
- Ausfahrsignale,	
- Zwischensignale,	
- Blocksignale,	
- Deckungssignale vor Gefahrstellen.	
* Zusatz:	
* Zwischensignale sind Hauptsignale des Bahnhofs, die keine Einfahr- oder Ausfahrsignale sind.	

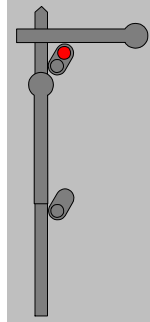
DS 301	DV 301
AB 7.	§ 3 (1c)
* Die Nachtzeichen der Formsignale müssen in der Regel so lange leuchten, wie Züge der betreffenden Fahrtrichtung verkehren.	*
* In Bahnhöfen, auf denen nicht ständig rangiert wird, kann zugelassen werden, dass bei Ausfahr- und Zwischensignalen auf die Anwendung der Nachtzeichen verzichtet wird, solange die zugehörigen Gleise nicht befahren werden. Signale, die eine Gruppe bilden, müssen jedoch gleichzeitig leuchten.	*
Die Nachtzeichen mehrflügler Formsignale dürfen nur gleichzeitig gelöscht werden.	*
* Zusatz:	*
* Die Regelungen zum zeitweisen Verzicht auf die Anwendung der Nachtzeichen sind in den Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408.01 – 09 gegeben.	*
AB 8. (bleibt frei)	
ESO (13)	§ 3 (1d)
Ein Lichthauptsignal kann mit einem Lichtvorsignal für ein folgendes Hauptsignal an einem Signalträger vereinigt sein.	*
Das Hauptsignal befindet sich dann über dem Vorsignal.	*
Wenn mehrere solcher Signale einander folgen, stehen sie in festgelegten Abständen.	*
Der Abstand zwischen ihnen beträgt in der Regel 1000 bis 1300 m.	*
AB 9.	§ 3 (1e)
* Der in ESO (13) genannte Abstand bezieht sich auf den Bremsweg der Strecke von 1000 m.	*
* Lichthauptsignale 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 (Hauptsignal mit Vorsignalfunktion). Die Bestimmungen für Vorsignale zu Signalabständen und der Kennzeichnung verkürzter Signalabstände gelten dann sinngemäß.	*
AB 10.	§ 3 (1f)
Bei den Eisenbahnen des Bundes bestimmt der Eisenbahninfrastrukturunternehmer – bei den NE der Betriebsleiter – auf welchen Bahnhöfen den Mitarbeitern auf den Betriebsstellen und der Zugaufsicht durch Fahrtanzeiger die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt angezeigt wird.	*

**Signal Hp 0**  
**Halt**  
Formsignal  
Tageszeichen

Ein Signalfügel - bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel - zeigt waagrecht nach rechts. \*



Nachtzeichen  
Ein rotes Licht.

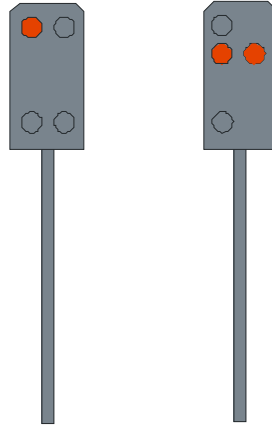


DS 301

DV 301

Lichtsignal

Ein rotes Licht oder zwei rote Lichter waagrecht nebeneinander. \*



- \* AB 10a. | § 3 (3) \*
- \* Das Signal Hp 0 wird gezeigt am Hauptsignal oder am Sperrsignal. | \*
- AB 11. (bleibt frei) |
- AB 11a. | § 3 (4) \*
- 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 Licht- |
- \* tern verlischt beim Aufleuchten des |
- \* Signals Sh 1 ein rotes Licht. |

**Signal Hp 1**

**Fahrt**

Formsignal

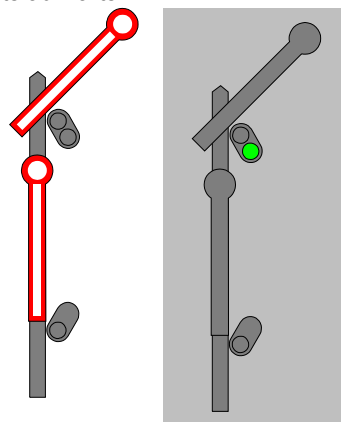
Tageszeichen

Nachtzeichen

Ein Signalflügel - bei zweiflügligen

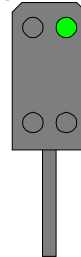
Ein grünes Licht.

Signalen der obere Flügel - zeigt schräg nach rechts aufwärts.



Lichtsignal

Ein grünes Licht.



AB 12.

§ 3 (6)

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

\*  
\*

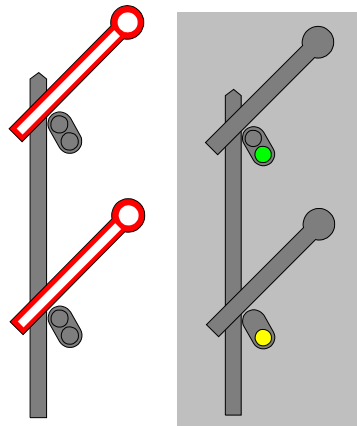
**Signal Hp 2  
Langsamfahrt**

Formsignal

Tageszeichen    Nachtzeichen

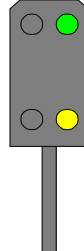
Zwei Signalfügel  
zeigen schräg nach rechts aufwärts.

Ein grünes  
und senkrecht darunter ein gelbes  
Licht.



Lichtsignal

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht.



DS 301	DV 301
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 den Eisenbahnen 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)	

DS 301	DV 301
<b>Vorsignale (Vr)</b>	
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)	

DS 301	DV 301
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.	
Vorsignale zu ortsfesten Signalen werden nach	
AB 204	§ 54 (2) und (4)
durch Vorsignaltafeln gekennzeichnet.	
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 an Hauptsignalen stehen, kann bis auf weiteres nur ein Licht gezeigt werden.

DS 301	DV 301
AB 22. Bei den über dem Gleis angebrachten Formvorsignalen befindet sich der Flügel über der Scheibe.	§ 4 (2a) *
* AB 23. (bleibt frei).	
AB 24. Die Nachtzeichen der Formvorsignale müssen so lange leuchten wie die der zugehörigen Haupt- oder Schutzsignale.	§ 4 (2b) *
ESO (18) Die Lichtvorsignale zeigen zwei nach rechts steigende Lichter.	§ 4 (3) *

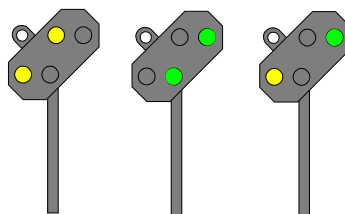
DS 301	DV 301
--------	--------

AB 25. Lichtvorsignale, die in einem um mehr als 5 % kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke vor dem zugehörigen Signal stehen, sind durch ein weißes Zusatzlicht über dem linken Signallicht etwa in Höhe des rechten Signallichtes kenntlich.

§ 4 (3a)

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 27 (bleibt frei)

DS 301	DV 301
AB 28.	§ 4 (3b)
Lichtvorsignale am Standort von Lichthauptsignalen sind dunkel, wenn sie für die eingestellte Fahrstraße nicht gelten oder das Hauptsignal Hp 0 zeigt.	*
ESO (19)	§ 4 (4)
Die Wärtervorsignale zeigen die senkrechte runde Scheibe wie bei ortsfesten Formvorsignalen, jedoch unbeweglich und ohne Flügel, bei Nacht zwei gelbe nach rechts steigende Lichter.	*
AB 29.	§ 4 (4a)
* 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.	*

DS 301

DV 301

§ 4 (5)

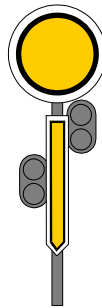
Signal Vr 0

\*

Halt erwarten

Formsignal  
Tageszeichen

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

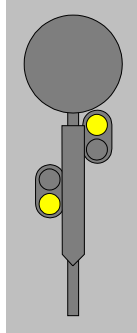


DS 301

DV 301

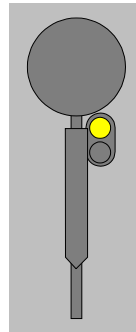
Nachtzeichen

Zwei gelbe Lichter  
nach rechts steigend.



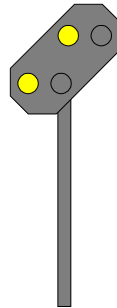
§ 4 (5a) \*

An Vorsignalen, die nicht an Haupt-  
signalen stehen, kann bis auf weite-  
res nur ein gelbes Licht gezeigt wer-  
den. \*



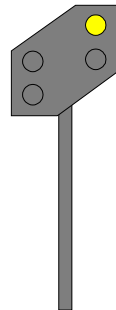
## Lichtsignal

Zwei gelbe Lichter  
nach rechts steigend.



(Textwiederholung: § 4 (5a) \*

An Vorsignalen, die nicht an Haupt-  
signalen stehen, kann bis auf weite-  
res nur ein gelbes Licht gezeigt wer-  
den. \*



DS 301

DV 301

§ 4 (6)

**Signal Vr 1**

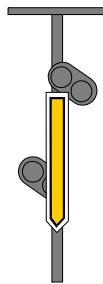
**Fahrt erwarten**

Formsignal

Tageszeichen

Die runde Scheibe liegt waagrecht.

Wo ein Flügel vorhanden ist, zeigt er senkrecht nach unten.

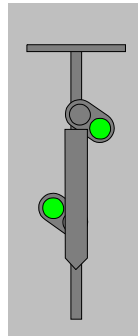


DS 301

DV 301

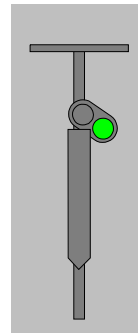
Nachtzeichen

Zwei grüne Lichter  
nach rechts steigend.



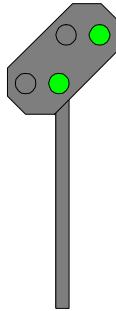
§ 4 (6a) \*

An Vorsignalen, die nicht an Haupt-  
signalen stehen, kann bis auf weite-  
res nur ein grünes Licht gezeigt \*



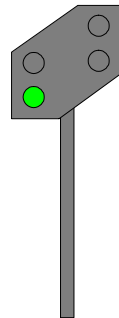
## Lichtsignal

Zwei grüne Lichter  
nach rechts steigend.



(Textwiederholung: § 4 (6a) \*

An Vorsignalen, die nicht an Haupt-  
signalen stehen; kann bis auf weite-  
res nur ein grünes Licht gezeigt  
werden. \*



\* AB 30.(bleibt frei)

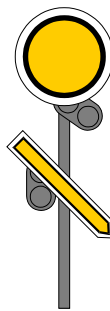
DS 301

DV 301

§ 4 (10)

**Signal Vr 2**  
**Langsamfahrt erwarten**  
Formsignal  
Tageszeichen

Die runde Scheibe steht senkrecht, der Flügel zeigt schräg nach rechts  
abwärts.



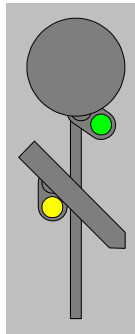
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

DS 301

DV 301

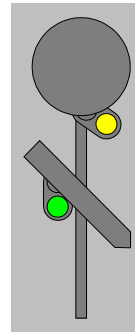
Nachtzeichen

Ein gelbes Licht und nach rechts steigend ein grünes Licht. \*



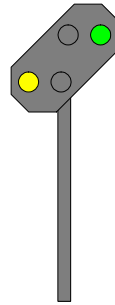
§ 4 (10a) \*

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



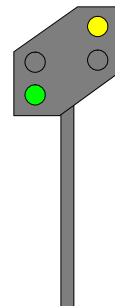
## Lichtsignal

Ein gelbes Licht und nach rechts steigend ein grünes Licht.



(Textwiederholung: § 4 (10a) \*

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





**Kombinationssignale (Ks)**

ESO (19a)

§ 5a (1)

Kombinationssignale sind Lichtsignale, die die Fahraufträge mit einem Signallicht anzeigen.

Die Signale können die Funktion eines

- Hauptsignals,
  - eines Vorsignals oder
  - eines 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.

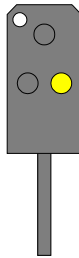
Das Mastschild ist rückstrahlend.



- \* Das dreieckige gelbe Mastschild ist grundsätzlich unter dem weiß-rot- \*  
 \* weißen Mastschild angeordnet. \*

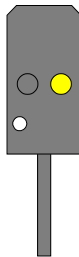
DS 301	DV 301
ESO (19c)	§ 5a (2)

\* Kombinationssignale mit Vorsignalfunktion, die in einem um mehr als 5 % verkürzten Abstand des Bremswegs der Strecke 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)
-----------	----------

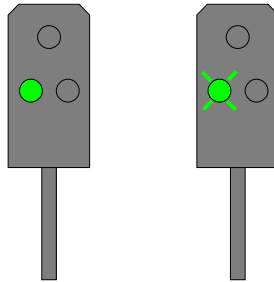
Vorsignalwiederholer zeigen bei Ks 1 mit Zs 3v und bei Ks 2 ein weißes Zusatzlicht unter dem Signallicht.



\*

**Signal Ks 1**  
**Fahrt**

Ein grünes Licht bzw. ein grünes Blinklicht.



ESO (19e)

§ 5a (5)

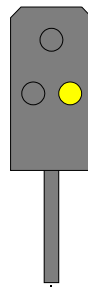
Das Signal zeigt grünes Blinklicht, wenn an diesem Signal ein Signal Zs 3v gezeigt wird.

§ 5a (6)

Das Signal erlaubt die Anwendung der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit.

§ 5a (7)

**Signal Ks 2**  
**Halt erwarten**  
Ein gelbes Licht.



ESO (19f)

Das Signal erlaubt die Vorbeifahrt und kündigt Halt an.

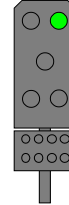
DS 301	DV 301
	<p style="text-align: center;"><b>Lichthaupt- und Lichtvorsignale (HI)</b></p> <p style="text-align: right;">§ 5 (1)</p> <p>Die Lichthaupt- und Lichtvorsignale bestehen aus bei Tag und bei Dunkelheit leuchtenden Lampen, die an einem Signalschirm angebracht sind.</p> <p>Hinsichtlich der Kennzeichnung der Lichthauptsignale durch Mastschilder wird auch auf § 1 Absatz 11 a) bis d) verwiesen. *</p> <p style="text-align: right;">§ 5 (2)</p> <p>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).</p> <p style="text-align: right;">§ 5 (3)</p> <p>Bei einem Lichthauptsignal, das aus zwei Lichtern besteht, zeigt das untere Licht die Geschwindigkeit an, die am Signal nicht überschritten werden darf.</p> <p>Ist anschließend ein Weichenbereich vorhanden, dann gilt die Geschwindigkeitsanzeige vom Signal ab im anschließenden Weichenbereich (siehe § 3 Abs. 9).</p> <p>Dem unteren gelben Licht kann ein gelb- oder grünleuchtender Lichtstreifen zugeordnet sein.</p> <p>Das obere Licht gibt die Geschwindigkeit an, die am nächsten Signal nicht überschritten werden darf.</p> <p style="text-align: right;">§ 5 (4)</p> <p>Lichtvorsignale sind zur Unterscheidung von den Lichthauptsignalen durch die Vorsignaltafel (Signal Ne 2) kenntlich gemacht. *</p> <p>An einem Lichtvorsignal, kann nur das Signal HI 1, HI 4, HI 7 oder HI 10 erscheinen.</p> <p>Lichtvorsignale im verkürzten Abstand des Bremswegs der Strecke sind gemäß § 53 Abs. 9 und 10, Lichtvorsignalwiederholer gemäß § 4 Abs. 3a, letzter Satz, gekennzeichnet. *</p> <p style="text-align: right;">§ 5 (5)</p> <p>Eine übersichtliche Darstellung der Signale enthält der Anhang II.</p>

§ 5 (6)

**Signal HI 1**

**Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit**

Ein grünes Licht

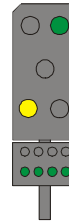


§ 5 (7)

**Signal HI 2**

**Fahrt mit 100 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit**

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

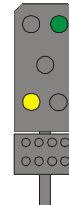


§ 5 (8)

**Signal HI 3a**

**Fahrt mit 40 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit**

Ein gelbes Licht, darüber ein grünes Licht

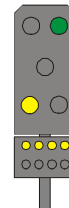


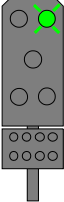
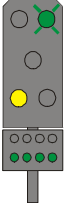
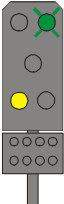
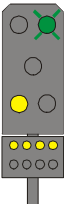
§ 5 (9)

**Signal HI 3b**

**Fahrt mit 60 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit**

Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein grünes Licht

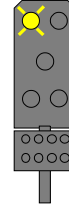


DS 301	DV 301
	<p style="text-align: right;">§ 5 (10)</p> <p style="text-align: center;"><b>Signal HI 4</b>  <b>Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen</b>  Ein grünes Blinklicht</p> 
	<p style="text-align: right;">§ 5 (11)</p> <p style="text-align: center;"><b>Signal HI 5</b>  <b>Fahrt mit 100 km/h</b>  Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein grünes Blinklicht</p> 
	<p style="text-align: right;">§ 5 (12)</p> <p style="text-align: center;"><b>Signal HI 6a</b>  <b>Fahrt mit 40 km/h, dann mit 100 km/h</b>  Ein gelbes Licht, darüber ein grünes Blinklicht</p> 
	<p style="text-align: right;">§ 5 (13)</p> <p style="text-align: center;"><b>Signal HI 6b</b>  <b>Fahrt mit 60 km/h, dann mit 100 km/h</b>  Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein grünes Blinklicht</p> 

§ 5 (14)

**Signal HI 7**

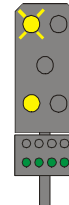
**Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen**  
Ein gelbes Blinklicht



§ 5 (15)

**Signal HI 8**

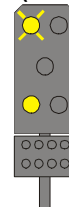
**Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen**  
Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein gelbes Blinklicht



§ 5 (16)

**Signal HI 9a**

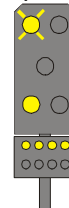
**Fahrt mit 40 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h)**  
Ein gelbes Licht, darüber ein gelbes Blinklicht

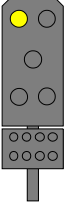
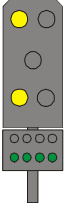
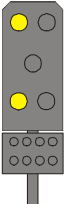
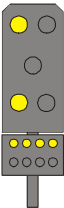


§ 5 (17)

**Signal HI 9b**

**Fahrt mit 60 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h)**  
Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein gelbes Blinklicht



DS 301	DV 301
	<p style="text-align: right;">§ 5 (18)</p> <p style="text-align: center;"><b>Signal HI 10</b> "Halt" erwarten</p> <p>Ein gelbes Licht</p> 
	<p style="text-align: right;">§ 5 (19)</p> <p style="text-align: center;"><b>Signal HI 11</b> Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten</p> <p>Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen, darüber ein gelbes Licht</p> 
	<p style="text-align: right;">§ 5 (20)</p> <p style="text-align: center;"><b>Signal HI 12a</b> Geschwindigkeit 40 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten</p> <p>Zwei gelbe Lichter übereinander</p> 
	<p style="text-align: right;">§ 5 (21)</p> <p style="text-align: center;"><b>Signal HI 12b</b> Geschwindigkeit 60 km/h ermäßigen, "Halt" erwarten</p> <p>Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein gelbes Licht</p> 

DS 301	DV 301
--------	--------

### Haupt- und Vorsignalverbindungen (Sv)

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)

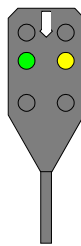
Die Signale können sich rechts oder links neben oder über dem Gleis \*  
befinden. \*

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. \*

DS 301	DV 301
--------	--------

AB 33. § 6 (3) \*  
 Signale (ausgenommen Signal Sv 0), die in einem um mehr als 5 %  
 kürzeren Abstand als dem erforderlichen Bremsweg vor dem folgenden  
 Signal stehen, sind durch einen weißleuchtenden Pfeil über den  
 Signalbildern kenntlich. \*

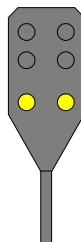


§ 6 (3a) \*

**Signal Sv 0**

**Zughalt! Weiterfahrt auf Sicht** \*

Zwei gelbe Lichter waagerecht nebeneinander.



AB 34. § 6 (3b) \*  
 \* Züge dürfen nach dem Anhalten vor diesem Signal ohne Zustimmung vorbei  
 \* fahren. \*  
 \* Hierfür und für das Verhalten nach der Vorbeifahrt sind die vom \*  
 \* Eisenbahninfrastrukturunternehmer für die Gleichstrom-S-Bahnen Berlin und \*  
 \* Hamburg gegebenen Richtlinien zu beachten. \*  
 \* Zusatz: \*  
 \* Es gelten \*  
 - bei der S-Bahn Berlin die Ril 432 (SBS) und \*  
 - bei der Gleichstrom-S-Bahn Hamburg die Örtlichen Richtlinien zur KoRil \*  
 \* 408.01 – 09. \*

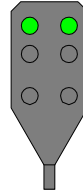
AB 35. § 6 (4) \*  
 Bestimmte Signale können an Stelle des Signals Sv 0 das Hauptsignal Hp 0 \*  
 zeigen. \*

§ 6 (5)

**Signal Sv 1**

**Fahrt! Fahrt erwarten**

Zwei grüne Lichter waagrecht nebeneinander.

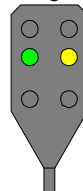


§ 6 (6)

**Signal Sv 2**

**Fahrt! Halt erwarten**

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

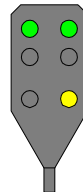


§ 6 (8)

**Signal Sv 3**

**Fahrt! Langsamfahrt erwarten**

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



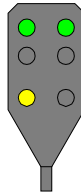
§ 6 (9)

- \* 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 ist.

**Signal Sv 4**

**Langsamfahrt! Fahrt erwarten**

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

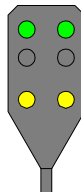


§ 6 (11)

**Signal Sv 5**

**Langsamfahrt! Langsamfahrt erwarten**

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

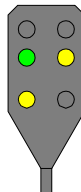


§ 6 (12)

**Signal Sv 6**

**Langsamfahrt! Halt erwarten**

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



DS 301	DV 301
AB 35b.	§ 6 (14)
* 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 Infrastrukturunternehmer kann andere	*
* abweichende Geschwindigkeiten bekannt geben.	*
* Zusatz:	*
* Bei den Eisenbahnen des Bundes werden andere abweichende	*
* Geschwindigkeiten im Fahrplan oder in der La angegeben.	*
	§ 6 (15) (bleibt frei) *

DS 301	DV 301
--------	--------

§ 7

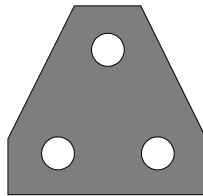
**Zusatzsignale (Zs)**

<p>AB 36.</p> <p>* Ortsfeste Zusatzsignale werden in der Regel an Haupt- oder Vorsignalen gezeigt.</p> <p>* Die Signale</p> <p>Zs 2, Zs 6 und Zs 10</p> <p>ESO (21) (Auszug)</p>	<p> </p> <p>Zusatzsignale gelten für Zugfahrten. (siehe aber Signal Zs 103)</p> <p> </p> <p>Zs 2v, Zs 3, Zs 3v, Zs 4, und Zs 7</p> <p> </p> <p><b>Signal Zs 1</b></p>	<p>§ 7 (1)</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>§ 7 (2)</p> <p>*</p>
--	---	--

**- Ersatzsignal -**

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

Drei weiße Lichter in Form eines A.

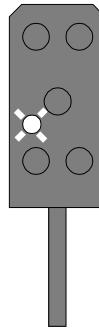


DS 301

DV 301

\*

Ein weißes Blinklicht.



37.

§ 7 (3)

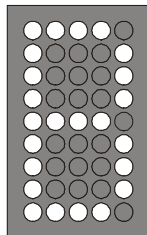
\* Das Ersatzsignal gilt auch, wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges am \*  
\* Signal vorbeigefahren ist.

DS 301	DV 301
Signal Zs 2	Signal Zs 4

§ 10 (1)

**- Richtungsanzeiger -  
Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung**

Ein weißleuchtender Buchstabe.



AB 38.

§ 10 (3)

- \* Der Richtungsanzeiger gibt durch einen Kennbuchstaben an, für welche
- \* Fahrtrichtung oder für welches Streckengleis mehrerer nebeneinander ver-
- \* laufender Strecken das Hauptsignal auf Fahrt steht.
- \* Er wird auch angewandt, wenn dem Triebfahrzeugführer bei größeren
- \* Bahnhöfen die Einfahrt in einen bestimmten Bahnhofsteil (z. B. Rangier-
- \* oder Personenbahnhof) angezeigt werden soll.
- \* Der Infrastrukturunternehmer gibt die verwendeten Kennbuchstaben be- \*  
\* kannnt. \*
- \* Zusatz: \*
- \* Die verwendeten Buchstaben sind im Fahrplan enthalten. \*
- \* Außerdem können die verwendeten Buchstaben in den Örtlichen Richtlinien \*  
\* zur KoRil 408.01 – 09 enthalten sein. \*

DS 301	DV 301
--------	--------

§ 10 (4)

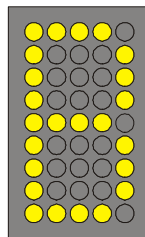
**Signal Zs 2v**  
**- Richtungsvoranzeiger -**  
**Richtungsanzeiger**

(Zs 2)

(Zs 4)

erwarten  
 Lichtsignal  
 Ein gelbleuchtender Buchstabe.

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*



§ 10 (5) \*

Der Richtungsvoranzeiger darf bis auf weiteres auch weißleuchtend sein.

**Signal Zs 3  
- Geschwindigkeitsanzeiger -**

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

**Formsignal**

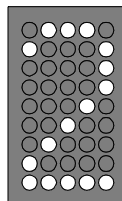
Eine weiße Kennziffer auf dreieckiger schwarzer Tafel mit weißem Rand.

Die Tafel steht in der Regel auf der Spitze;  
bei beschränktem Raum kann die Spitze nach oben zeigen.



**Lichtsignal**

Eine weißleuchtende Kennziffer.



Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahr-  
geschwindigkeit zugelassen ist. \*

DS 301	DV 301
<p>* AB 38a.</p> <p>* Das Signal wird auch an Blocksignalen selbsttätiger Blockstellen (Sbk) angewendet, wenn das nächste Signal im verkürzten Bremswegabstand folgt.</p> <p>* In diesem Falle gilt die angezeigte Geschwindigkeit bei Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.</p> <p>AB 39.</p> <p>Die Kennziffer 3 kann anzeigen, dass in Stumpfgleise eingefahren wird oder dass ein ausreichender Durchrutschweg fehlt.</p> <p>Die Kennziffern 1 und 2 können anzeigen, dass besonders früh zu halten oder in ein besetztes Gleis einzufahren ist.</p> <p>AB 40.</p> <p>* 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.</p> <p>AB 41.</p> <p>* Das Formsignal ist rückstrahlend oder bei Dunkelheit beleuchtet, es kann bis auf weiteres nicht rückstrahlend oder beleuchtet sein.</p> <p>* Das Formsignal an Lichthauptsignalen zeigt mit der Spitze nach oben.</p>	<p style="text-align: right;">§ 9 (4)</p> <p style="text-align: right;">§ 9 (4a)</p> <p style="text-align: right;">§ 9 (2)</p>

DS 301	DV 301	§ 9 (5)
--------	--------	---------

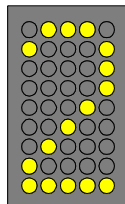
**Signal Zs 3v**  
**- Geschwindigkeitsvoranzeiger -**  
**Geschwindigkeitsanzeiger (Zs 3) erwarten** \*

Lichtsignal  
 Eine gelbleuchtende  
 Kennziffer.

Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahr-  
 geschwindigkeit zugelassen ist. \*

§ 9 (7)

§ 9 (5)



Formsignal

\* Eine gelbe Kennziffer auf dreieckiger schwarzer Tafel mit gelbem Rand. \*



Das Formsignal ist rückstrahlend.

§ 9 (6)

\* AB 42. bis AB 45. (bleibt frei) |



DS 301	DV 301
--------	--------

- AB 47.
- \* Wird das Formsignal vorübergehend 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.

Signal Zs 7

Signal Zs 11

§ 13a (1)

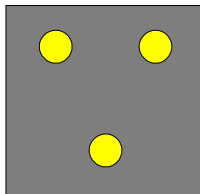
- Vorsichtsignal -

**Am Signal Hp 0 oder am 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.



AB 47a. Der Auftrag, auf Sicht weiterzufahren, gilt bis zum nächsten Hauptsignal.

§ 13a (4)

§ 13a (3)

- \* Das Signal gilt weiter, auch wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

- \* Zusatz:
- \* Für das Verhalten nach der Vorbeifahrt sind
- \* - 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
- \* zu beachten.

**Signal Zs 8**

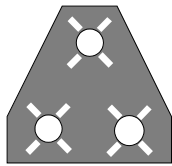
\* **- Gegengleisfahrt-Ersatzsignal -** \*

\* **Am Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal vorbeifahren, der** \*

\* **Fahrweg führt in das Streckengleis entgegen der gewöhnlichen Fahrt-** \*

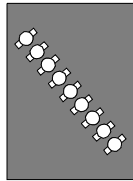
\* **richtung** \*

Lichtsignal  
Drei blinkende weiße Lichter  
in Form eines A.



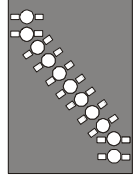
\* Ein weißblinkender Lichtstreifen von rechts nach links steigend. \*

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*



\* Die Enden des weißblinkenden Lichtstreifens können nach oben und unten senkrecht abgebogen sein. \*

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*



\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

DS 301	DV 301
AB 47b.	§ 12 (9) *
* Der Auftrag, das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung zu befahren, gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor eine Abzweig- oder Überleitstelle, gilt der Auftrag nur bis dahin.	* *
	§ 12 (6) (bleibt frei)
	§ 12 (7)
* Das Gegengleisfahrt-Ersatzsignal gilt auch, wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges am Signal vorbeigefahren ist.	* *

\*

**Signal Zs 10  
- Endesignal -**

**Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung**

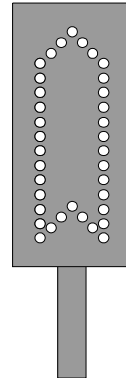
**Formsignal**

Ein weißer Pfeil mit der Spitze nach oben auf pfeilförmiger, schwarzer Tafel.



**Lichtsignal**

Ein weißleuchtender Pfeil mit der Spitze nach oben.



AB 47c.

- \* Das Signal Zs 10 gilt nur für Zugfahrten, die durch Fahrtstellung eines Hauptsignals zugelassen worden sind, 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.



\* **Signal Zs 13** \*

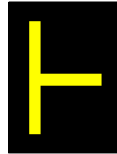
\* **- Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger -** \*

\* **Fahrt in ein Stumpfgleis oder** \*

\* **in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg.** \*

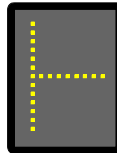
\* **Formsignal** \*

\* 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) \*
- \* Der Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger erscheint am Hauptsignal für die Einfahrt eines Zuges in \*
- \* - ein Stumpfgleis (Stumpfgleise der Kopfbahnhöfe 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 | § 9 (4) Sätze 3 und 4 \*
- \* gezeigt wird. \*

DS 301	DV 301
	<p data-bbox="1118 452 1206 479">§ 70 (6)</p> <p data-bbox="805 479 1206 591"><b>Signal Zs 103 - Rautentafel - Das Halt zeigende Hauptsignal gilt nicht für Rangierabteilungen.</b></p> <p data-bbox="810 591 1201 645">Eine rechteckige schwarze Tafel mit weißen Rauten.</p> <div data-bbox="986 663 1023 846" style="text-align: center;">  </div> <p data-bbox="1118 864 1235 896">§ 70 (7) *</p> <p data-bbox="805 909 1235 963">Die Rautentafel ist am Hauptsignal angebracht. *</p>

**Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Ts)**

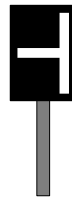
ESO (22)	§ 20 (1)
Die Signale gelten für Schiebelokomotiven, die von der freien Strecke zurückkehren, und für Sperrfahrten, die zum Ausgangsbahnhof zurückkehren.	

§ 20 (1a)

**Signal Ts 1**

**Nachschieben einstellen**

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

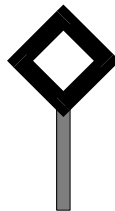


§ 20 (2)

**Signal Ts 2**

**Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten**

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

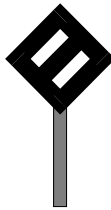


DS 301	DV 301
--------	--------

§ 20 (3)

**Signal Ts 3**

**Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten**  
 Auf Signal Ts 2 ein schwarzer nach rechts steigender Streifen.



\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

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

§ 20 (4)

\*

\* AB 49 und 50 (bleibt frei)

**Langsamfahrsignale (Lf)**

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.

\*

\*

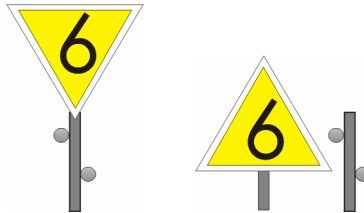
**Signal Lf 1****- Langsamfahrstange -**

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

**Tageszeichen**

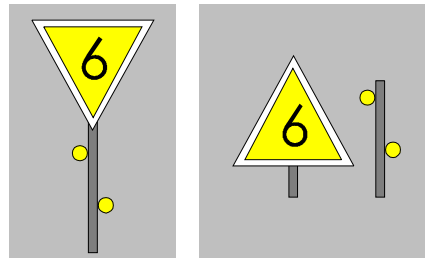
Eine auf der Spitze stehende dreieckige gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.

Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

**Nachtzeichen**

Unter dem beleuchteten Tageszeichen zwei schräg nach links steigende gelbe Lichter.

Bei beschränktem Raum befinden sich die Lichter vor dem Tageszeichen.



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

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

DS 301	DV 301
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)

DS 301	DV 301
--------	--------

AB 55. Das Signal Lf 1 steht in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem Signal Lf 2.	§ 21 (6)
---	----------

- |  |          |
|--|----------|
| * 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. | § 21 (7) |
|--|----------|



- |  |   |
|--|---|
| * Züge werden durch Befehl oder die La verständigt, für welche Richtung das Signal gilt.<br>Bei einem rückstrahlenden Signal Lf 1 muss auch der Richtungspfeil rückstrahlend sein. | * |
|--|---|

AB 56. 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.	§ 21 (8)
--	----------

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.

DS 301	DV 301
AB 57.	§ 21 (9)
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. *	
AB 58.	§ 21 (10)
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 Lf 1 ist dann mit Befehl, in der La oder in einer betrieblichen Anweisung bekannt gegeben. *	

**Signal Lf 1/2**  
**- Langsamfahrbeginnscheibe -**  
**Auf dem am Signal beginnenden, in der Regel durch eine End-**  
**scheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwin-**  
**digkeit nicht überschritten werden.**

Eine rechteckige, gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.



Zusatz: Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.

§ 21 (12)

Die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Gleisabschnitt verlassen hat.

Für die Anwendung der Kennziffern gilt Abs. 4a sinngemäß.

Das Signal Lf 1/2 ist bei Dunkelheit zu beleuchten.

Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf Ausnahmen zulassen.

§ 21 (13)

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.

§ 21 (14)

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.

§ 21 (14a)

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

DS 301

DV 301

§ 21 (15)

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

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. \*

	DS 301	DV 301	
*	AB 60.		§ 21 (16) *
*	Das Signal Lf 2 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
	angebrachte Richtungspfeil wiederholt, wenn auch das Signal Lf 2 vor der Strecken- oder Fahrwegverzweigung steht.		
	Bei einem rückstrahlenden Signal Lf 2 ist auch der Richtungspfeil rückstrahlend.		
*	AB 63a.		§ 21 (17a) *
*	Innerhalb einer vorübergehenden Langsamfahrstelle ist ein weiteres Signal		*
*	Lf 1 – ohne die gelben Lichter – und unmittelbar dahinter ein weiteres Signal		*
*	Lf 2 aufgestellt,		*
*	a) am Halteplatz der Züge, wenn Züge in der vorübergehenden Langsamfahrstelle planmäßig beginnen oder ihre Fahrt mit Personalwechsel fortsetzen,		*
*	b) hinter der letzten Weiche im Fahrweg, wenn Züge von einmündenden Hauptgleisen in die vorübergehende Langsamfahrstelle einfahren und die am Hauptsignal zugelassene Geschwindigkeit geringer ist als in der Langsamfahrstelle.		*
*	Der Standort dieser zweiten Signale ist dann mit	Befehl, in der La oder in	*
*	einer betrieblichen Anweisung bekannt gegeben.		*

DS 301

DV 301

§ 21 (18)

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

Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende weiße Scheibe mit 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.

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

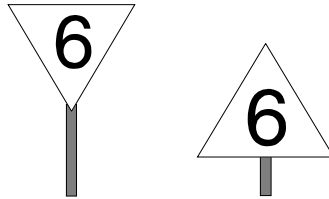
noch AB 64 | (noch § 21 (19))  
\* Das Signal Lf 3 ist nicht aufgestellt, wenn eine zweite Langsamfahrstelle unmittelbar anschließt. \*

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**



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

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

Bei 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 gemäß AB 68c 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,

a) 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,

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

c) wo die Geschwindigkeit vor Bahnübergängen ermäßigt werden muss.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung muss am Signal Lf 5, wo dieses nicht aufgestellt ist, vor dem Bahnübergang durchgeführt sein.

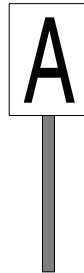
Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

\*

AB 69.

\* (bleibt frei)

**Signal Lf 5  
- Anfangtafel -  
Die auf der Geschwindigkeitstafel (Lf 4) angezeigte Ge-  
schwindigkeitsbeschränkung muss durchgeführt sein**



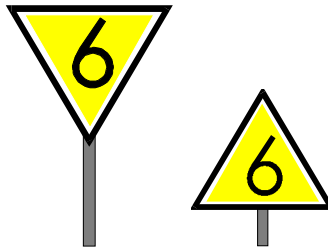
Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende weiße Tafel mit schwarzem A.

AB 69a.  
\* (bleibt frei)

AB 70.  
Das Signal Lf 5 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.

AB 71.  
\* (bleibt frei)

**Signal Lf 6**  
**- Geschwindigkeits-Ankündesignal -**  
**Ein Geschwindigkeitssignal (Lf 7) ist zu erwarten**



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

Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache 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 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, für welche Richtung das Signal gilt.

- \* Zusatz: \*
- \* Bei den Eisenbahnen des Bundes ist die Richtung im Fahrplan angegeben. \*



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

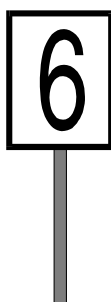
Auf Nebenbahnen – ausgenommen bei Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Bahnübergängen – kann das Signal Lf 6 mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde entfallen, wenn ein sonstiger durch die Gestaltung der Bahnanlagen geeigneter Anhalt für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist. Dieser geeignete Anhalt ist dann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

- \* AB 71b. (bleibt frei) \*

DS 301	DV 301
--------	--------

§ 23b (1)

**Signal Lf 7**  
**- Geschwindigkeitssignal -**  
**Die angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab nicht überschritten werden**



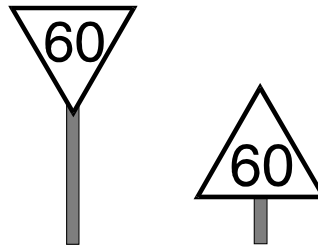
Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.  
 Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

- 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 und 16 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) \*

DS 301	DV 301
<ul style="list-style-type: none"> <li>* AB 71f.</li> <li>* Ein zu signalisierender Geschwindigkeitswechsel liegt auch vor, wenn an</li> <li>* Abzweigstellen und an Streckenverzweigungen in Bahnhöfen bei Übergang</li> <li>* von einer Strecke auf eine andere eine Geschwindigkeitsänderung zu be-</li> <li>* achten ist.</li> </ul>	<p style="text-align: right;">§ 23b (5)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Ein zu signalisierender Geschwindigkeitswechsel liegt außerdem am</li> <li>* Ende einer durch ein Hauptsignal</li> <li>* oder Signal Zs 3 angezeigten Geschwindigkeitsbeschränkung vor.</li> <li>* Das Signal Lf 7 ist in diesen Fällen</li> <li>* hinter der letzten auf der Abzweig-</li> <li>* oder Überleitstelle oder bei der Aus-</li> <li>* fahrt befahrenen Weiche aufgestellt,</li> <li>* ausgenommen dann, wenn eine</li> <li>* Geschwindigkeitsbeschränkung</li> <li>* angezeigt wird.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>* AB 71g.</li> <li>* Auf Nebenbahnen – ausgenommen bei Geschwindigkeitsbeschränkungen</li> <li>* vor Bahnübergängen – kann das Signal Lf 7 mit Genehmigung der Auf-</li> <li>* sichtsbehörde entfallen, wenn ein sonstiger geeigneter Anhalt durch die</li> <li>* Gestaltung der Bahnanlagen für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist.</li> <li>* Dieser geeignete Anhalt ist dann im Fahrplan bekannt gegeben.</li> </ul>	<p style="text-align: right;">§ 23b (6)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Auf Nebenbahnen – ausgenommen bei Geschwindigkeitsbeschränkungen</li> <li>* vor Bahnübergängen – kann das Signal Lf 7 mit Genehmigung der Auf-</li> <li>* sichtsbehörde entfallen, wenn ein sonstiger geeigneter Anhalt durch die</li> <li>* Gestaltung der Bahnanlagen für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist.</li> <li>* Dieser geeignete Anhalt ist dann im Fahrplan bekannt gegeben.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>* AB 71h.</li> <li>* Wenn zur Kennzeichnung des Endes einer Geschwindigkeitsbeschränkung</li> <li>* nach dem Befahren von Bahnübergängen unter dem hierfür aufgestellten</li> <li>* Signal Lf 7 eine Tafel mit der Aufschrift „BÜ“ angebracht ist, darf die Ge-</li> <li>* schwindigkeit erhöht werden, wenn das führende Fahrzeug die Mitte des</li> <li>* Bahnübergangs erreicht hat.</li> </ul>	<p style="text-align: right;">§ 23b (7)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Wenn zur Kennzeichnung des Endes einer Geschwindigkeitsbeschränkung</li> <li>* nach dem Befahren von Bahnübergängen unter dem hierfür aufgestellten</li> <li>* Signal Lf 7 eine Tafel mit der Aufschrift „BÜ“ angebracht ist, darf die Ge-</li> <li>* schwindigkeit erhöht werden, wenn das führende Fahrzeug die Mitte des</li> <li>* Bahnübergangs erreicht hat.</li> </ul>



**Signal Lf 4**  
**- Geschwindigkeitstafel -**  
**Die angezeigte Geschwindigkeit darf nicht überschritten werden**



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

- a) die Geschwindigkeitswechsel der im VzG festgelegten und, soweit zutreffend, im Fahrplan bekannt gegebenen Geschwindigkeiten für die Streckengleise und die durchgehenden Hauptgleise der Bahnhöfe.
- b) 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.

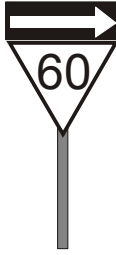
Der Mindestabstand beträgt jedoch auf Hauptbahnen 300 m und auf Nebenbahnen 150 m.

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

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

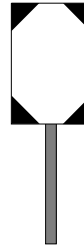
Besondere Regelungen für Bahnhöfe, Abzweigstellen und nicht technisch gesicherte Bahnübergänge sind in den Absätzen 4 und 6 genannt.

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

DS 301	DV 301
	<p style="text-align: right;">§ 22 (4)</p> <p>Ein zu signalisierender Geschwindigkeitswechsel im Streckengleis oder im durchgehenden Hauptgleis eines Bahnhofs liegt auch vor</p> <p>a) an den Abzweigstellen und an Streckenverzweigungen in Bahnhöfen, wenn beim Übergang von einer Strecke auf eine andere eine Geschwindigkeitsänderung zu beachten ist.</p> <p>b) am Ende einer durch ein Hauptsignal angezeigten Geschwindigkeitsbeschränkung.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bei einem rückstrahlenden Signal Lf 4 muss auch der Richtungspfeil rückstrahlend sein.</p> <p>(bleibt frei)</p> <div style="text-align: right;">  <p>§ 22 (5) *</p> </div>

DS 301	DV 301
	<p style="text-align: right;">§ 22 (6)</p> <p>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. Hinsichtlich der Vereinigung mit Signal Pf 2 wird auf § 67 Abs. 6 verwiesen. *</p> <p>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. *</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: right;">§ 22 (7)</p> <p>Das Signal Lf 4 wird auch angewandt zur Ankündigung eines Hauptsignals, durch das auch bei dem Signal Hp 1 oder Hp 1 (Lichtsignal) 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.</p> <p style="text-align: right;">§ 22 (8)</p> <p>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. *</p>

**Signal Lf 5**  
**- Eckentafel -**  
**Die durch das Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muss durchgeführt sein**



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>1</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 gemäß § 22 Abs. 4 angebrachte Richtungspfeil zu wiederholen, wenn auch das Signal Lf 5 vor der Strecken- oder Fahrwegverzweigung 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>1</sup> Das Signal Lf 5 kann – ausgenommen in den genannten Fällen vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen auf Nebenbahnen – bis auf weiteres nicht aufgestellt sein.

DS 301	DV 301
<b>Schutzsignale (Sh)</b>	
ESO (24)	§ 24 (1)
Schutzsignale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln, den Auftrag zum Halten zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbots anzuzeigen.	
ESO (25)	
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 (Ra 11) verbunden sein.	
* Wegen des Lichtsignals Sh 1 beim Wartezeichen s. 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.	
* (bleibt frei)	
AB 78.	
* (bleibt frei)	

DS 301	DV 301
--------	--------

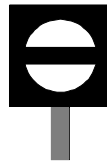
§ 24 (5)

**Signal Sh 0**

**Halt! Fahrverbot**

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

\*



AB 79.

§ 24 (6)

Bei Gleiswaagen und Drehscheiben zeigt das Signal an, dass sie nicht befahren werden dürfen.

Das Gleissperrensinal zeigt an, dass die Gleissperre aufgelegt ist.

AB 80.

§ 24 (7)

\* Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer bestimmt, wo die Stellung des Signals auch von hinten erkennbar sein soll. Es zeigt dann bei Tage zwei weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund waagerecht nebeneinander; bei Dunkelheit sind die Scheiben rückstrahlend oder beleuchtet.

<b>DS 301</b>	<b>DV 301</b>
noch ESO (25)	§ 24 (8) *

Signal Sh 1

**Fahrverbot aufgehoben**

Formsignal

Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe.

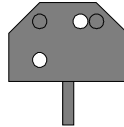


§ 41 (1)


**Signal Ra 12**  
- Rangierfahrtsignal -  
Rangierfahrt erlaubt

Lichtsignal

Zwei weiße Lichter nach rechts steigend.



DS 301	DV 301
AB 81. * In Verbindung mit Signal Hp 0 zeigt das Signal an, dass das Haltgebot für Rangierfahrten aufgehoben ist.	§ 24 (9) , § 41 (2) *
AB 82. Durch das Signal Sh 1 am Gleissperrensinal wird keine Zustimmung des Weichenwärters erteilt.	
AB 83. Wenn mehrere Rangierfahrten vor dem Signal halten oder sich ihm nähern, gilt die Zustimmung nur für die erste Rangierfahrt.	§ 24 (10), § 41 (4) Satz 1 *
Erlischt das Lichtsignal, bevor die Spitze der Rangierfahrt daran vorbeigefahren ist, so ist das erneute Aufleuchten des Signals abzuwarten.	§ 41 (4) zweiter Satz Erlischt das Signal, * * *
AB 84. * Ist das Formsignal mit einem Wartezeichen verbunden, so ist stets eine besondere Zustimmung des Weichenwärters zur Vorbeifahrt abzuwarten.	§ 24 (11) * *
AB 85. * Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer bestimmt, wo die Stellung des Formsignals auch von hinten erkennbar sein soll. Es zeigt dann bei Tage eine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ist die Scheibe rückstrahlend oder beleuchtet.	§ 24 (12) * * * *

DS 301	DV 301
	<p data-bbox="1107 472 1206 501">§ 14 (13)</p> <p data-bbox="810 501 1198 611"> <b>Signal Gsp 2</b>  <b>Gleissperre ist abgelegt</b>            Ein senkrechter, schwarzer Streifen auf runder, weißer Scheibe.         </p> <div data-bbox="956 629 1053 831" style="text-align: center;">  </div> <p data-bbox="1107 851 1206 880">§ 14 (14)</p> <p data-bbox="804 880 1206 958">           Durch das Signal Gsp 2 wird keine Zustimmung des Weichenwärters erteilt.         </p> <p data-bbox="1107 963 1206 992">§ 14 (15)</p> <p data-bbox="804 992 1233 1122">           Nach rückwärts erscheint bei Tage eine kleine, weiße, runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ist die Scheibe rückstrahlend oder beleuchtet. *         </p>

**Signal Sh 2**

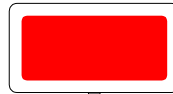
**Schutzhalt**

\*

Tageszeichen

Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand.

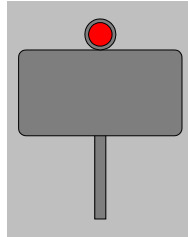
\*



Nachtzeichen

Ein rotes Licht am Tageszeichen  
oder am Ausleger des Wasserkrans.

\*



AB 86.

Das Signal wird verwendet als

- \* - Wärterhaltscheibe,
- \* - Abschlussignal eines Einfahrstumpfgleises.

§ 26 (2) \*

\*

\*

\*

	DS 301	DV 301	
	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	*
	a)	zur Kennzeichnung einer Gleisstelle, die vorübergehend nicht befahren	*
		werden darf,	*
	b)	zur Kennzeichnung einer Stelle, an der Züge ausnahmsweise anhalten	*
		sollen.	*
	AB 89.		§ 26 (5) *
		Auf freier Strecke wird die Wärterhaltscheibe in mindestens 50 m Sicher-	*
		heitsabstand 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 Wär-	*
		terhaltscheibe 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)		

DS 301	DV 301
AB 93.	§ 26 (7)
* Der Haltauftrag wird durch Entfernen oder Wegdrehen bzw. Wegklappen	*
* des Signals aufgehoben, soweit der Auftrag zur Vorbeifahrt an der Wärter-	*
* haltscheibe nicht durch Befehl erteilt wird.	*
AB 94.	
* (bleibt frei)	
AB 95.	§ 26 (8)
* Bei ausreichender Außenbeleuchtung oder bei einfachen Verhältnissen wird	*
* am Abschlussignal des Einfahrstumpfgleises nur das Tageszeichen ge-	*
* zeigt.	*
* AB 96. (bleibt frei)	
* AB 97. (bleibt frei)	
AB 98. (bleibt frei)	

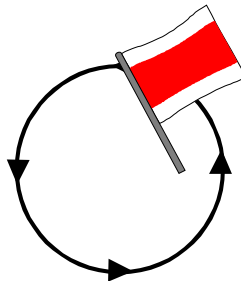
DS 301	DV 301
--------	--------

§ 28 (1) \*

Signal Sh 3

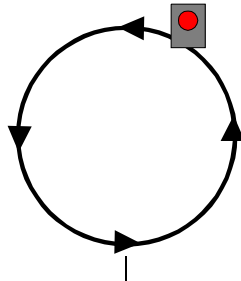
- Kreissignal -  
Sofort halten  
Tageszeichen

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



Nachtzeichen  
Eine Laterne, \*

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



AB 99.

§ 28 (2)

Das Kreissignal wird gegeben, wenn ein Zug oder eine Rangierfahrt sofort zum Halten gebracht werden muss. \*

\* Wenn es zweifelhaft ist, ob der Zug oder die Rangierfahrt das Signal wahrnehmen werden, ist auch das Horn- und Pfeifsignal (Sh 5) anzuwenden. \*

AB 100. bis AB 105. (bleibt frei) |

DS 301	DV 301
--------	--------

| § 29 (1)

**Signal Sh 5**  
**- Horn- und Pfeifsignal -**  
**Sofort halten**

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne.



AB 106. | § 29 (2)

Das Signal wird gegeben,

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

DS 301	DV 301
--------	--------

**Signale für den Rangierdienst (Ra)**

		<b>(So)</b>		*
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.				*
<b>A. Rangiersignale</b>				
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.				*

DS 301	DV 301
AB 107.	§ 37 (1c)
<p>Die Signale sind gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben.            Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden (siehe aber            * Signal Ra 5). *</p>	
AB 108.	§ 37 (2)
<p>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.</p>	
	§ 37 (3)
<p>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.</p>	

**Signal Ra 1  
Wegfahren**

Mit der Mundpfeife oder dem Horn  
Ein langer Ton



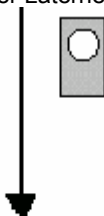
und mit dem Arm  
Tageszeichen

Senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten. \*



Nachtzeichen

Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten. \*



<p>AB 110. Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung vom Signalgeber wegfahren. AB 111. Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.</p>		<p>§ 37 (6) § 37 (6a)</p>	<p>* * * *</p>
---	--	-------------------------------	----------------------------

**Signal Ra 2  
Herkommen**

Mit der Mundpfeife oder dem Horn  
Zwei mäßig lange Töne



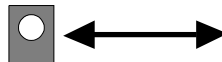
und mit dem Arm  
Tageszeichen

Langsame waagerechte Bewegung des Arms hin und her. \*



Nachtzeichen

Langsame waagerechte Bewegung der Laterne hin und her. \*



AB 112. | § 37 (8)

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

AB 113. | § 37 (8a)

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 3  
Aufdrücken**

Mit der Mundpfeife oder dem 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.

§ 37 (10)

Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge zum An- oder Ab-  
kuppeln usw. aufdrücken. \*

\* Nach dem Aufdrücken ist auch ohne Haltauftrag anzuhalten. \*

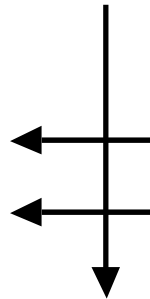
**Signal Ra 4**  
**Abstoßen**

Mit der Mundpfeife oder dem Horn  
Zwei lange Töne und ein kurzer Ton



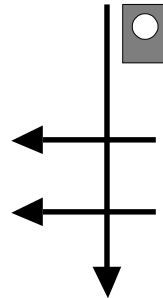
und mit dem Arm  
Tageszeichen

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)

\*

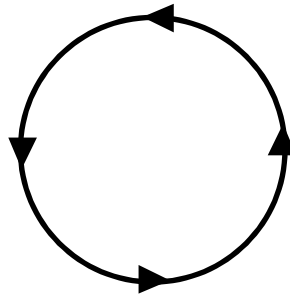
**Signal Ra 5****Rangierhalt**

\*

Mit der Mundpfeife oder dem Horn  
Drei kurze Töne schnell nacheinander

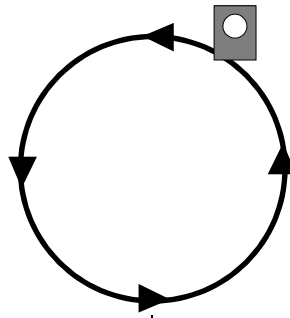


und mit dem Arm  
Tageszeichen  
Kreisförmige Bewegung des Arms.



Nachtzeichen  
Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.

\*



AB 116. § 37 (14)  
Das Signal gilt bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar aufgenommen wird. \*

DS 301	DV 301
--------	--------

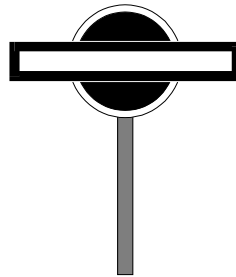
### B. Abdrücksignale

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

**Signal Ra 6****Halt! Abdrücken verboten** \*

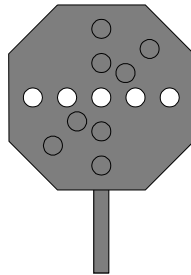
Formsignal

Ein waagerechter weißer Balken mit schwarzem Rand.



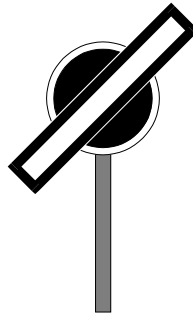
Lichtsignal

Ein waagerechter weißer Lichtstreifen.

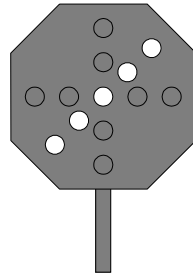


**Signal Ra 7**  
**Langsam abdrücken**  
Formsignal

Ein weißer Balken mit schwarzem Rand schräg nach rechts aufwärts.



**Lichtsignal**  
Ein weißer Lichtstreifen schräg nach rechts aufwärts.



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

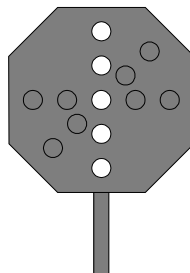
Ein senkrechter weißer Balken mit schwarzem Rand.



Lichtsignal

Ein senkrechter Lichtstreifen.

\*



DS 301

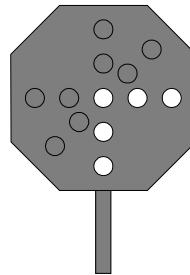
DV 301

§ 38 (12)

**Signal Ra 9  
Zurückziehen**

Lichtsignal

Ein senkrechter Lichtstreifen, vom oberen Ende nach rechts abweigend ein  
waagerechter Lichtstreifen. \*



AB 120.

§ 38 (13)

Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll entgegen der Ablaufrichtung vom  
Ablaufberg wegfahren. \*

**C. Sonstige Signale für den Rangierdienst**

**Signal Ra 10**

**- Rangierhalttafel -**

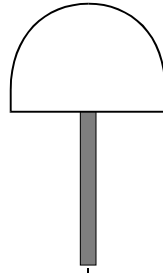
**Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden**

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



Die weiße Tafel kann auch ohne Aufschrift sein.

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*



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

§ 39 (2) \*

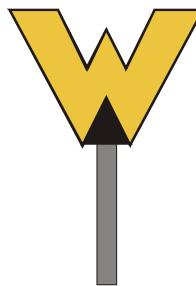
**Signal Ra 11**

**- Wartezeichen -**

**Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten**

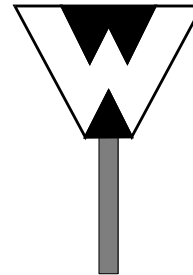
a) Signal Ra 11a

Ein gelbes W mit schwarzem Rand.



b) Signal Ra 11b

Ein weißes W mit schwarzem Rand



AB 122.

Bevor mit der Spitze einer Rangierfahrt am Wartezeichen vorbeigefahren werden darf, muss der Weichenwärter eine Zustimmung gegeben haben.

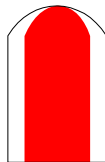
Die Zustimmung wird gegeben:

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>* a) durch Lichtsignal Sh 1</li> <li>b)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>a) beim Signal Ra 11 a durch Signal Ra 12,</li> <li>b) beim Signal Ra 11 b</li> </ul> |
|---|--|

\* mündlich oder durch Hochhalten eines Armes oder einer weiß leuchtenden Handleuchte.

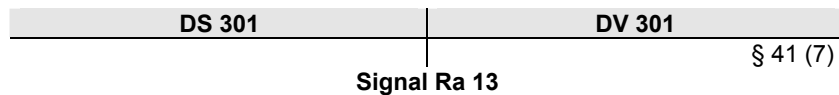
DS 301	DV 301
	§ 40 (5) *
	Das Signal Ra 11a wird nur in Verbindung mit dem Signal Ra 12 angewandt. Das Signal Ra 11b wird alleinstehend sowie an Drehscheiben und Schiebebühnen, und zwar stets ohne das Signal Ra 12 angewandt. Das Signal Ra 11b an Drehscheiben und Schiebebühnen zeigt an, dass diese von 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.	*
<b>Signal Ra 12</b>	<b>Signal So 12</b>
	§ 41 (5)

- Grennzeichen -  
**Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf**  
 Ein rot-weißes Zeichen.

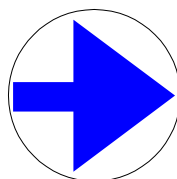


AB 124. § 41 (6)  
 Das Signal steht im Winkel zwischen beiden Gleisen, und zwar entweder

- ein Zeichen in der Mitte zwischen beiden Gleisen oder
- je ein Zeichen neben der inneren Schiene jedes Gleises.



- Isolierzeichen -  
**Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung**  
 Auf weißem Grund ein blauer Pfeil.



- |  |  |          |
|--|--|----------|
| AB 125.  |  | § 41 (8) |
| Das Isolierzeichen gibt an, wie weit ein Gleis freizuhalten ist, damit das Umstellen von Weichen und Signalen nicht verhindert wird. |  |          |
| * Zusatz:  |  | *        |
| * Das Signal kann auch vor Zugeinwirkungsstellen von Automatik-Hilfseinschalttasten der BÜ angeordnet sein.                          |  | *        |
| AB 126.  |  | § 41 (9) |
| Das Signal steht rechts oder links vom Gleis.<br>Der blaue Pfeil weist auf das zugehörige Gleis.                                     |  |          |
|  |  | *        |

**Weichensignale (Wn)**

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**

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen:

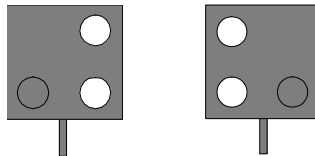
Formsignal

Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund. \*



Lichtsignal

Zwei übereinander stehende weiße Lichter.



AB 127. | § 43 (2)

\* Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal den Fahrweg durch den schwächer gebogenen Zweig an. \*

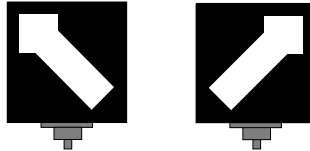
**Signal Wn 2**  
**Gebogener Zweig**

\*

Von der Weichenspitze aus gesehen:

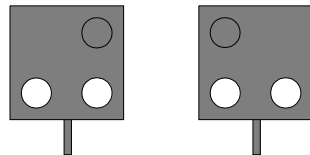
**Formsignal**

Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach links oder rechts aufwärts.



**Lichtsignal**

Zwei nebeneinander stehende weiße Lichter.



AB 128.

- \* Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal den Fahrweg durch den stärker gebogenen Zweig an.

AB 129.

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

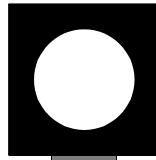
DS 301	DV 301
--------	--------

Formsignal

§ 43 (4) \*

Vom Herzstück aus gesehen: (bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen)

Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund. \*

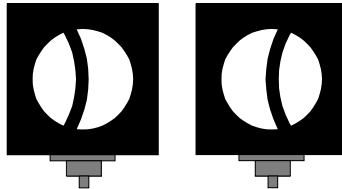


|

§ 43 (5)

Vom Herzstück aus gesehen: (bei Außenbogenweichen)

Eine nach links oder rechts geöffnete Sichel auf runder weißer Scheibe mit 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 oder Streifen den Fahrweg, und zwar gibt der untere Pfeil oder Streifen die Fahrt in die Weiche, der obere die Fahrt aus der Weiche an. \*

**Signal Wn 3**

§ 44 (3)

**Gerade von links nach rechts**

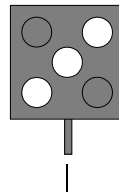
Formsignal

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



Lichtsignal

Die Lichter bilden eine von links nach rechts steigende Linie.



§ 44 (4)

**Signal Wn 4****Gerade von rechts nach links**

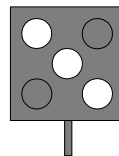
Formsignal

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



Lichtsignal

Die Lichter bilden eine von rechts nach links steigende Linie.



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

\*

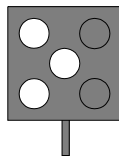
Formsignal

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**

\*

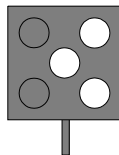
Formsignal

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

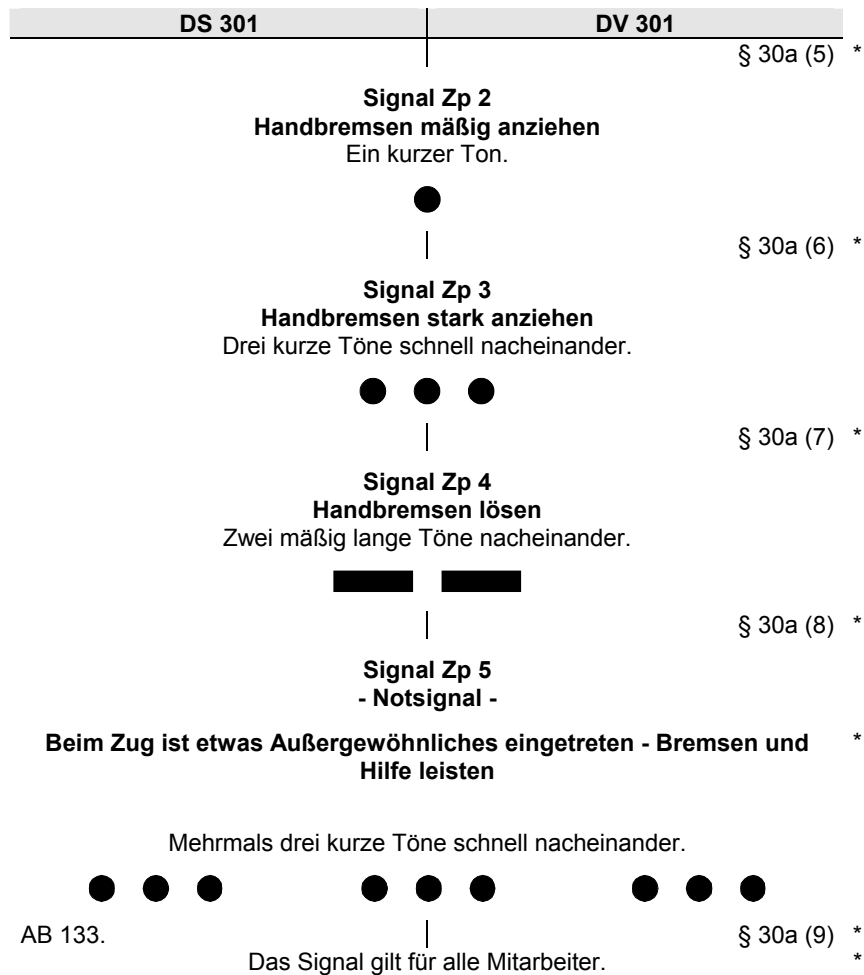


Lichtsignal

Die Lichter bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel.



DS 301	DV 301	
		§ 30
<b>Signale für das Zugpersonal (Zp)</b>		
ESO (35)		§ 30 (1)
Zu den Signalen für das Zugpersonal gehören		*
A. die Signale des Triebfahrzeugführers,		*
B. die Bremsprobesignale,		*
C. das Abfahrtsignal,		*
D. die Rufsignale.		*
<b>A. Signale des Triebfahrzeugführers</b>		
ESO (36)		§ 30a (1)
Die hörbaren Signale werden mit der Pfeife oder der sie ersetzenden		*
Einrichtung des Fahrzeugs gegeben.		*
		§ 30a (2)
<b>Signal Zp 1</b>		
<b>- Achtungssignal -</b>		
<b>Achtung</b>		
Ein mäßig langer Ton.		
		§ 30a (3)
AB 132.		*
Das Signal dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu bestätigen, dass		*
ein Signalauftrag wahrgenommen wurde.		*
Es ist zu geben, z. B.		*
- um Personen zu warnen,		*
- vor dem Ingangsetzen von Militär- und Arbeitszügen,		*
- wenn Schranken nicht geschlossen sind,		*
* - zur Bestätigung, dass ein Durchfahrauftrag (Zp 9) wahrgenommen		*
wurde,		*
- wenn Bremser 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.		*

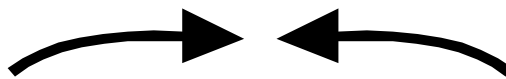


DS 301	DV 301
--------	--------

**B. Bremsprobesignale**

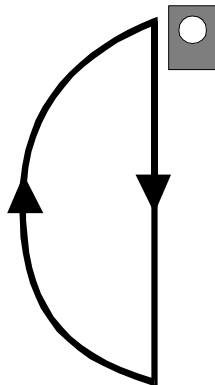
<p>ESO (37)</p> <p>Bremsprobesignale regeln die Bremsprobe an luftgebremsten Zügen und Rangierabteilungen. Sie werden auch bei Bremsprüfungen angewandt.</p> <p>ESO (38)</p> <p>Bremsprobesignale werden als Hand- oder als Lichtsignale gegeben.</p> <p>AB 134.</p> <p>Bremsprobesignale dienen zur Verständigung zwischen den die Bremsprobe ausführenden Mitarbeitern.</p> <p>AB 135.</p> <p>Die Lichtsignale können sich rechts oder links vom Gleis befinden.</p>	<p> </p> <p> </p> <p> </p> <p> </p> <p> </p> <p> </p> <p> </p>	<p>§ 31 (1) *</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>§ 31 (2) *</p> <p>*</p> <p>§ 3 ( 2a) *</p> <p>*</p> <p>§ 31 (3) *</p> <p>*</p>
--	--	---

**Bremse anlegen**  
Handsignal  
Tageszeichen  
Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen.

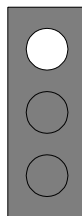


Nachtzeichen

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



Lichtsignal  
Ein weißes Licht.



**Signal Zp 7**

**Bremse lösen**

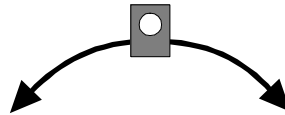
Handsignal  
Tageszeichen

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



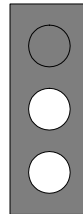
**Nachtzeichen**

Die weißleuchtende Handlaterne wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen. \*



**Lichtsignal**

Zwei weiße Lichter senkrecht übereinander.

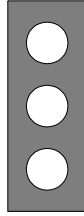


## Signal Zp 8

**Bremse in Ordnung**

## Lichtsignal

Drei weiße Lichter senkrecht übereinander.



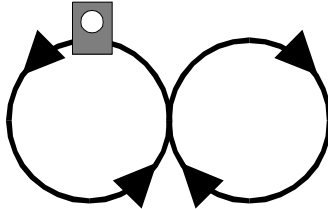
## Handsignal

## Tageszeichen

Beide Arme werden gestreckt senkrecht hochgehalten.

## Nachtzeichen

Die weißleuchtende Handlaterne wird mehrmals in Form einer liegenden Acht bewegt.



AB 136 (bleibt frei)

AB 136a.

Die Aufnahme des Handsignals ist zu bestätigen.

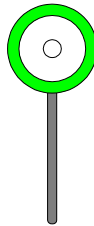
§ 31 (6a)

§ 31 (7)

C. Abfahrtsignal

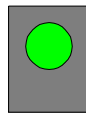
§ 32 (1)

Signal Zp 9  
 Abfahren  
 Handsignal  
 Tageszeichen  
 Eine runde weiße Scheibe mit grünem Rand

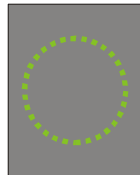


oder das Nachtzeichen des Signals.  
 oder  
 bei den NE auch das Hochhalten einer Hand.

Nachtzeichen  
 Ein grünes Licht.

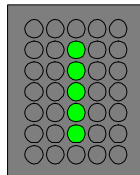


Lichtsignal  
 Ein grünleuchtender Ring.



\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

\* AB 136b:  
 \* Als Signalbild des Lichtsignals kann bis auf weiteres verwendet werden:  
 \* Ein senkrechter grüner Lichtstreifen. Dieses Signal wird neu nicht mehr  
 \* aufgestellt).





DS 301	DV 301
--------	--------

**D. Rufsignale**

|  
**Signal Zp 11**

§ 33 (1) \*

**Kommen**

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



AB 144.

| § 33 (2)

Das Signal wird gegeben, um Mitarbeiter herbeizurufen oder auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal die Einfahrt eines Zuges zu veranlassen. \*


\* Zusatz: \*

\* Das Signal wird auch gegeben, um den Zugführer bzw. Triebfahrzeugführer an den Signalfernsprecher zu rufen. \*

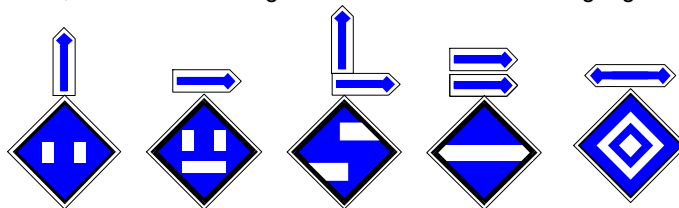
noch AB 144.

| § 33 (3)

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

DS 301	DV 301
	§ 33 (4) *
<p><b>Signal Zp 12</b></p> <p><b>Grenzzeichenfrei</b></p> <p>Zwei kurze, ein langer und ein kurzer Ton.</p>	
	
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 KoRil 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.	
AB 147. bis AB 154. bleiben frei.	

DS 301	DV 301
<b>Fahrleitungssignale (EI)</b>	
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 Fahrleitungs-Abschnitte.	
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.	



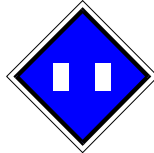
## Signale EI 1v, EI 1 und EI 2

- \* AB 156a | § 16 (1)  
 \* Die Signale sind ortsfest.  
 AB 157. |  
 \* Wo Fahrleitungs-Schutzstrecken nur zeitweilig das Ausschalten der Trieb- \*  
 fahrzeuge erfordern, ist für die Einfahrt in die Fahrleitungs-Schutzstrecke ein  
 veränderliches Aus- und Einschaltsignal (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. \*

§16 (2a)

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

Zwei weiße Rechtecke waagrecht nebeneinander.



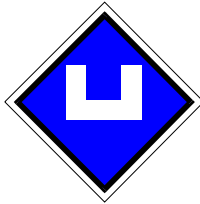
AB 158a. | §16 (2b)  
 Das Signal wird bei einfachen örtlichen Verhältnissen nicht gezeigt.

AB 158b. | §16 (2c)

- \* Das Signal befindet sich grundsätzlich im halben Abstand des Bremswegs \*  
 \* der Strecke vor dem Signal EI 1. \*



**Signal EI 2**  
**- Einschaltsignal -**  
**Einschalten erlaubt**  
 Ein geschlossenes weißes U.



AB 161. § 16 (6)

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

AB 162.

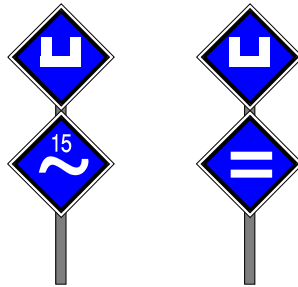
\* Auf eingleisigen Strecken kann das Einschaltsignal unmittelbar links neben dem Gleis stehen.

Zusatz: Diese Regel wird bei der DB AG nicht angewendet.

AB 162a. § 16 (8)

\* 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. \*





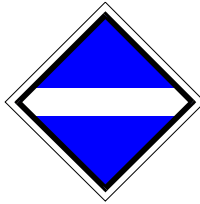
DS 301

DV 301

§ 17 (5)

**Signal EI 4**  
**- „Bügel ab“-Signal -**  
**Bügel ab**

Ein waagerechter weißer Streifen.



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

AB 169. | \*  
Am Signal müssen die Stromabnehmer völlig gesenkt sein.

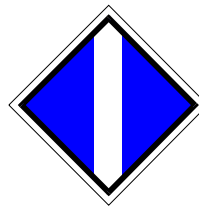
AB 170. | § 17 (7)  
Das Signal befindet sich 30 m vor dem mit gesenkten Stromabnehmern zu \*  
befahrenden Fahrleitungs-Abschnitt. \*

DS 301

DV 301

§ 17 (8)

**Signal EI 5**  
**- „Bügel an“-Signal -**  
**Bügel an**  
Ein senkrechter weißer Streifen.



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

AB 172. |  
Das Signal bedeutet, dass die gesenkten Stromabnehmer vom Signal ab wieder angelegt werden dürfen. \*

Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Anlegen erst beginnen, wenn das Triebfahrzeug am Signal vorbeigefahren ist.

AB 173. | § 17 (10)  
Das Signal EI 5 befindet sich 30 m hinter dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungs-Abschnitt. \*

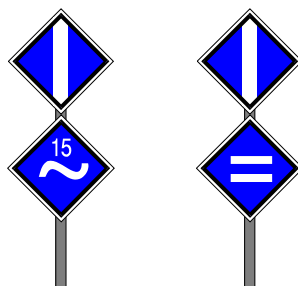
\* Auf eingleisigen Strecken kann das „Bügel an“-Signal unmittelbar links neben dem Gleis stehen.

Zusatz: Diese Regelung wird bei der DB AG nicht angewendet.

DS 301	DV 301
--------	--------

AB 173a. Im Bereich von Systemwechseln kann das Signal mit der Tafel gem. AB 162 a ergänzt sein.	§ 17 (12) gem. §16 Abs. 8
---	------------------------------

\* In diesem Fall dürfen die Stromabnehmer erst nach dem Systemwechsel wieder angelegt werden. \*



DS 301

DV 301

§ 18 (1)

**Signal EI 6**

**Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern** \*

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 (Zg)**

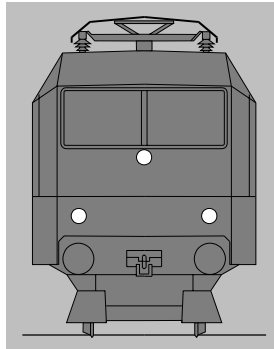
ESO (43)		§ 45 (1) *
Die Signale kennzeichnen Züge und auf die freie Strecke übergehende Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb.		* *
		§ 45 (2) *

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

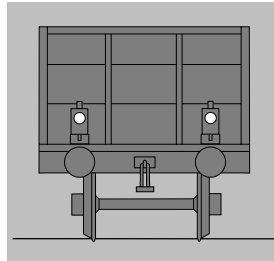
\*

Tageszeichen  
Kein besonderes Signal.  
Nachtzeichen

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



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

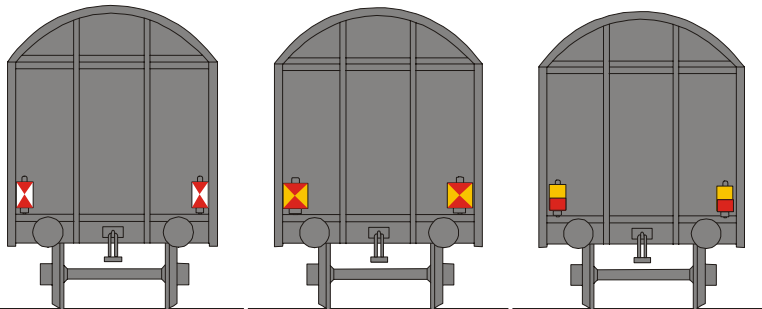


DS 301	DV 301
AB 178.	§ 45 ( 3) *
Bei nachgeschobenen Zügen trägt auch das Schiebetriebfahrzeug das Spitzensignal, sofern es nicht mit dem Zug gekuppelt ist.	
AB 179.	§ 45 ( 4) *
* Die Nachtzeichen sind auch bei Tage zu führen.	
AB 180.	§ 45 (5) *
Nebenfahrzeuge, an denen wegen ihrer niedrigen Bauart das obere Licht des Signals Zg 1a nicht angebracht werden kann, führen das Signal Zg 1b.	*
	§ 46 (1)

**Signal Zg 2  
- Schlussignal -**

**Kennzeichnung des Zugschlusses**  
Tageszeichen

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



- \* Zusatz: \*
- \* Die abgebildeten Zeichen sind auf allen Strecken zugelassen. Hiervon ab- \*
- \* weichende Zeichen sind in den Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408. 01 – 09 \*
- \* bekannt gegeben. \*

DS 301

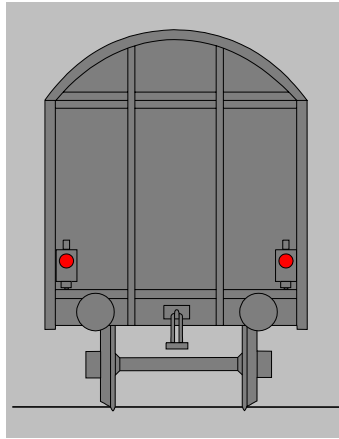
DV 301

### 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 ver- \*  
\* wenden. \*

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. \*

DS 301	DV 301
AB 183.	§ 46 ( 4) *
Eine Tafel oder ein Licht dürfen führen	*
a) Güterzüge, jedoch nicht auf den Strecken der Eisenbahnen des Bundes,	*
b) Lokomotivzüge (auch einzeln fahrende Lokomotiven),	*
c) die Lokomotive am Schluss eines nachgeschobenen Zuges,	*
d) Arbeitszüge,	*
* e) andere Züge, wenn es der Infrastrukturunternehmer bestimmt hat,	*
f) Nebenfahrzeuge.	*
Das Signal ist an der Rückseite des letzten Fahrzeugs möglichst rechts anzubringen.	*
* Zusatz:	*
* Die Bestimmung 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 be-	*
* kannt 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)	

DS 301	DV 301
--------	--------

**Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)**

ESO (44)		§ 47 (1)	
Die Signale kennzeichnen			*
a) Rangierlokomotiven,			*
b) Fahrzeuge, deren Besetzung besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordert.			*
		§ 47 (2)	*

**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 dessen kann auch das Signal Zg 1a geführt werden; es muss geführt \*  
werden, wenn Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder ohne  
Sicherung durch Posten befahren werden.

AB 187.		§ 47 (3)	
Das Signal wird auch geführt von Nebenfahrzeugen mit Kraftantrieb im Rangierdienst.			*

* AB 187a.		§ 47 (4)	
* Wenn beim Rangieren Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder			*
* ohne Sicherung durch Posten befahren werden müssen, wird das Signal			*
* Zg 1a auch bei Tage geführt.			*

DS 301

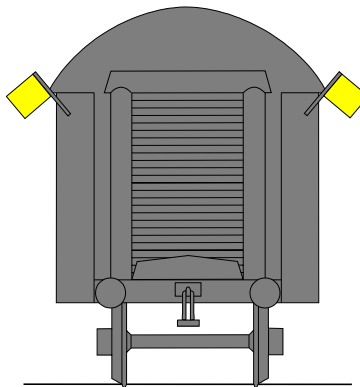
DV 301

§ 48 (1)

**Signal Fz 2  
- Gelbe Fahne -  
Kennzeichnung von Wagen, die während eines Stillagers mit Personal  
besetzt sind**

Tageszeichen

An jeder Langseite des Wagens eine gelbe Fahne oder gelbe Tafel.



Nachtzeichen

Das Tageszeichen;

außerdem der Wagen nach außen erkennbar im Innern beleuchtet.

AB 188.

§ 48 (2)

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

AB 189.

§ 48 (3)

Das Signal wird vom Personal der Wagen angebracht.

ESO (45) (bleibt frei).

AB 190. bis AB 198. (bleiben frei)

DS 301	DV 301
--------	--------

**Rottenwarnsignale (Ro)**

ESO (46)		§ 50 (1)
Rottenwarnsignale geben den im Gleis oder in dessen Nähe beschäftigten Personen Weisungen über ihr Verhalten bei Annäherung von Fahrzeugen.		
*		
AB 199.		§ 50 (2)
Die Signale werden mit dem Mehrklangsignalhorn gegeben.		
*		
Sie sind auch zu beachten, wenn sie nur in einer Tonlage gehört werden.		
		§ 51 (1)

**Signal Ro 1**

**Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge**



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

DS 301	DV 301
--------	--------

§ 51 (2)

**Signal Ro 2  
Arbeitsgleise räumen**



Mit dem Horn zwei lange Töne nacheinander in verschiedener Tonlage. \*

§ 51 (3)

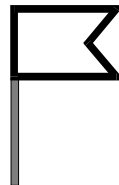
**Signal Ro 3  
Arbeitsgleise schnellstens räumen**



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

§ 51 (4)

**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. | § 51 (5)  
Das Signal ist in der Nähe der Arbeitsrotte gleichlaufend zum Gleis aufgestellt.

DS 301	DV 301
--------	--------

Nebensignale (Ne)

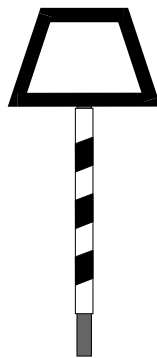
(So)

§ 52 (1)

Signal Ne 1  
- Trapeztafel -

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

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



- |   |  |   |
|---|--|---|
| <p>AB 201.</p> <p>* Das Signal steht nur auf Nebenbahnen.</p> <p>AB 202.</p> <p>Bei den Eisenbahnen des Bundes steht die Trapeztafel vor Bahnhöfen ohne Einfahrtsignale.</p> <p>Auf Strecken mit Zugleitbetrieb kann sie auch vor anderen Zuglaufstellen stehen.</p> <p>Bei den NE bestimmt der Betriebsleiter, wo die Trapeztafel aufgestellt ist.</p> <p>AB 203.</p> <p>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.</p> | <p> </p> <p> </p> <p> </p> <p> </p> <p> </p> <p> </p> <p> </p> | <p>§ 52 (2)</p> <p>*</p> <p>§ 52 (3)</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>§ 52 (4)</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> |
|---|--|---|

DS 301	DV 301
--------	--------

§ 53 (1) \*

Signal Ne 2

- Vorsignaltafel -

**Kennzeichnung des Standorts eines Vorsignals** \*

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





§ 53 (2) \*

Als Kennzeichnung des Standorts eines dreibegriffigen Formvorsignals kann über der Vorsignaltafel eine dreieckige, schwarz geränderte, weiße Tafel mit einem schwarzen Punkt angebracht sein. \*



DS 301	DV 301
AB 204.	§ 53 (3)
Das Signal steht in der Regel unmittelbar vor einem Vorsignal.	*
* Vor einem Lichtvorsignal an einem Lichthauptsignal, vor einem Lichthaupt-	*
* signal, das zugleich Vorsignalfunktion besitzt und vor einem Vorsignalwie-	*
derholer ist es nicht aufgestellt.	*
AB 205.	§ 53 (4)
Bei einem über dem Gleis angebrachten Vorsignal befindet sich die Vorsig-	*
naltafel über oder unter dem Signal.	*
(ESO 46a)	§ 53 (5)
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.	§ 53 (6)
* (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.	

DS 301	DV 301
AB 207.	§ 53 (9) *
* Ist der Abstand des Vorsignals oder der gemäß	* § 53 (7) *
* 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 gem.	* § 4 (3a) *
AB 25	* § 4 (3a) *
mit einem weißen Zusatzlicht	* oder gem. § 53 (10) und (11) *
gekennzeichnet sind.	* Bei beschränktem Raum kann es vor der Vorsignaltafel stehen. *
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 gem. § 4 (3a) mit einem weißen Zusatzlicht oder gem. § 53 (9) gekennzeichnet ist, kann eine schwarz geränderte, weiße Tafel mit zwei übereinander stehenden schwarzen Winkeln, deren Spitzen durch einen schwarzen Ring verdeckt sind, aufgestellt sein. *
	

DS 301	DV 301
	<p data-bbox="1107 481 1212 510">§ 53 (11) *</p> <p data-bbox="804 510 1212 869">Zur Kennzeichnung des Standorts eines im verkürzten Abstand des Bremswegs der Strecke stehenden dreibegriffigen Formvorsignals, das nicht gem. § 53 (9) gekennzeichnet ist, 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.</p> <div data-bbox="963 869 1053 1137" style="text-align: center;">  </div> <p data-bbox="1107 1137 1212 1167">§ 53 (12) *</p> <p data-bbox="804 1167 1212 1384">Lichtvorsignale können anstatt mit der Vorsignaltafel mit einem Vorsignalmastschild gekennzeichnet sein. Ein mit der Spitze nach unten weisendes gelbes Dreieck. Das Mastschild ist rückstrahlend.</p> <div data-bbox="1161 1167 1206 1339" style="text-align: center;">  </div> <p data-bbox="1107 1384 1212 1413">§ 53 (13) *</p> <p data-bbox="804 1413 1212 1554">Lichthauptsignale, die zugleich Vorsignalfunktion besitzen, können zusätzlich zum weiß-rot-weißen Mastschild mit dem Mastschild mit dem mit der Spitze nach unten weisenden gelben Dreieck gekennzeichnet sein. Das Mastschild mit dem gelben Dreieck ist dann grundsätzlich unter dem weiß-rot-weißen Mastschild angeordnet.</p>

\* AB 207a

DS 301	DV 301
--------	--------

Signal Ne 3

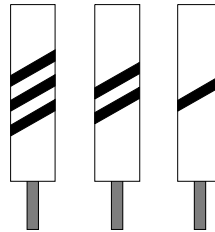
§ 54 (1)

- Vorsignalbaken -

**Ein Vorsignal ist zu erwarten**

Mehrere aufeinanderfolgende viereckige weiße Tafeln mit einem oder mehreren nach rechts steigenden schwarzen Streifen, deren Anzahl in der Fahr- richtung abnimmt.

Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter können zusätzlich rückstrahlende weiße Streifen erscheinen, deren Anzahl und Anordnung den schwarzen Streifen entspricht.



AB 208. | § 54 (2) \*

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

AB 208a. | § 54 (3) \*

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

DS 301	DV 301
AB 209. Vorsignalbaken stehen in der Regel nur auf Hauptbahnen.	§ 54 (4) *
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.	§ 54 (5) *
AB 211. Vorsignalbaken in Tunneln sind rückstrahlend oder beleuchtet.	§ 54 (6) *
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.	§ 54 (7) *
AB 213. Ist der Abstand eines Vorsignals vom Hauptsignal um mehr als 5 % 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.	§ 54 (8) *
	Das weiße Dreieck mit schwarzem Rand darf bis auf weiteres fehlen.



DS 301	DV 301
--------	--------

Signal Ne 4

§ 55 (1)

\*

- Schachbretttafel -

\* **Das Hauptsignal steht - abweichend von der Regel - an einem anderen Standort.**

\*

Eine viereckige, schachbrettartig schwarz und weiß gemusterte Tafel.



AB 214.


§ 55 (2)

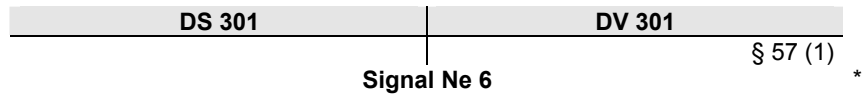
\*

\* Das Signal ist eine hohe rechteckige Tafel; bei beschränktem Raum ist eine niedrige Tafel aufgestellt.

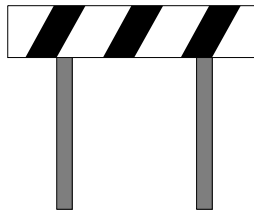
\*

DS 301	DV 301
AB 215.	§ 55 (3)
a) 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.	* *
b)	
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 Fahrtrichtung 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)	

DS 301	DV 301
	§ 56 (1) *
<b>Signal Ne 5 - Haltetafel -</b>	
<b>Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugspitze bei planmäßig halten- den Zügen</b>	
Eine hochstehende weiße Rechteckscheibe mit schwarzem Rand und schwarzem H	*
oder	*
eine hochstehende schwarze Rechteckscheibe mit weißem H.	*
	*
	
AB 218.	§ 56 (2)
Das Signal kann abweichend von	*
der AB 2	§ 1 (4) *
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	
Haltetafeln durch Zusatzschilder mit entsprechender Längenangabe ergänzt	*
sein. 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 ist 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.	*



**- Haltepunkttafel -**  
**Ein Haltepunkt ist zu erwarten**  
 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.

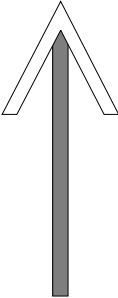
AB 222. § 57 ( 3) \*  
 Das Signal steht  
 - auf Hauptbahnen im Abstand des Bremsweges der Strecke,  
 - auf Nebenbahnen 150 m  
 vor dem Bahnsteig.  
 \* Das Signal ist rückstrahlend. Es darf vorübergehend nicht rückstrahlend \*  
 \* sein. \*  
 \* Das nicht rückstrahlende Signal wird neu nicht mehr aufgestellt. \*

Signal Ne 7

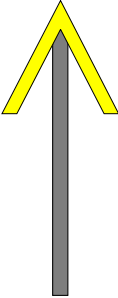
- Schneepflugtafel -

a) Pflugschar heben

Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben.



Eine gelbe Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben.

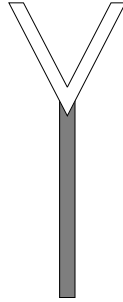


\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

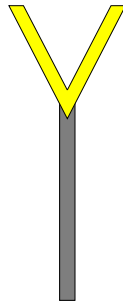
**b) Pflugschar senken**

Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten.



\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

Eine gelbe Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten.



\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

AB 223. | § 58 (3) \*

Das Signal gilt nur für Schneepflüge mit beweglichen Pflugscharen. \*

AB 224. | § 58 (4) \*

Das Signal Ne 7 b) darf abweichend von

AB 2

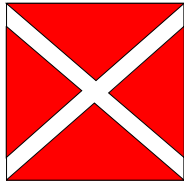
§ 1 Abs. 4

auf eingleisiger Strecke unmittelbar links vom Gleis aufgestellt sein, wenn es sich am Träger des Signals Ne 7 a) für die Gegenrichtung befindet.

\* Auf die Aufstellung des Signals Ne 7 b) darf verzichtet werden, wenn das

Ende des zu kennzeichnenden Gleisabschnittes durch das Signal Ne 7 a)

der Gegenrichtung erkennbar ist. \*

DS 301	DV 301
	<p style="text-align: right;">§ 59 (1) *</p> <p style="text-align: center;"><b>Signal So 1</b> <b>- Endtafel<sup>1</sup> -</b> <b>Fahren auf Sicht beenden.</b></p> <p style="text-align: center;">Eine viereckige, rote Tafel mit liegendem weißem Kreuz. Das Signal ist rückstrahlend<sup>2</sup>.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">§ 59 (2) *</p> <p>Die Endtafel steht unmittelbar rechts - für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar links - neben bzw. über dem zugehörigen Gleis.</p> <p style="text-align: right;">§ 59 (3) *</p> <p>Mit dem Signal wird der durch ein rotes Mastschild an einem Lichthauptsignal erteilte Auftrag zum Fahren auf Sicht aufgehoben.</p> <p style="text-align: right;">§ 59 (4) *</p> <p>Sind bei Bauzuständen Endtafeln aufgestellt, so ist dies in der La bekannt gegeben.</p>

---

<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!**

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.

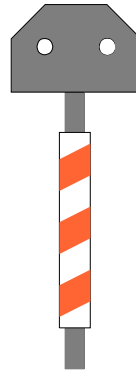
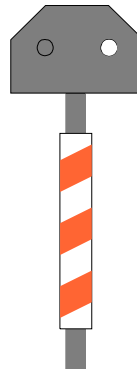
Siehe hierzu Absätze 4 bis 8.

§ 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.

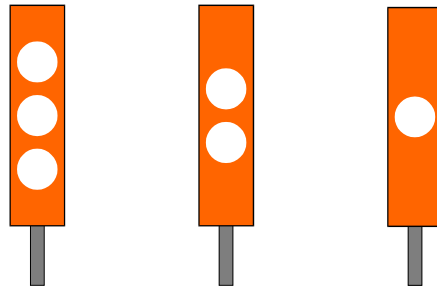
Für Rückfallweichen in Nebengleisen werden keine Signale So 17 aufgestellt.

**Signal So 18****- Überwachungssignal einer Rückfallweiche -****Signal So 18a****Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze befahrbar**Zwei weiße Lichter waagrecht nebeneinander.  
Das Mastschild ist orangefarben und weiß gestreift.**Signal So 18b****Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze nicht befahrbar,  
vor der Weiche halten!**Ein weißes Licht.  
Das Mastschild ist orangefarben und weiß gestreift.

DS 301	DV 301
	<p style="text-align: right;">§ 60 (4a) *</p> <p>Bei mechanischen Überwachungssignalen sind anstelle der zwei weißen Lichter bzw. des weißen Lichtes eine bzw. zwei rückstrahlende runde weiße Scheiben vorhanden.</p>
	<p style="text-align: right;">§ 60 (5) *</p> <p>Das Signal So 18 steht neben oder vor der Rückfallweiche unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis.</p>
	<p style="text-align: right;">§ 60 (6) *</p> <p>Bei Signal So 18b darf die Rückfallweiche mit Schrittgeschwindigkeit erst befahren werden, nachdem an Ort und Stelle - ggf. nach dem Aufschließen der Verschießeinrichtungen und dem probeweisen Umstellen der Weiche von Hand - die Befahrbarkeit der Weiche festgestellt wurde.</p>
	<p style="text-align: right;">§ 60 (7) *</p> <p>Sind die Lichter des Signals So 18 erloschen, ist nach Abs. 6 zu verfahren.</p>
	<p style="text-align: right;">§ 60 (8) *</p> <p>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.</p>
	<p style="text-align: right;">§ 60 (9) *</p> <p>Störungen gemäß den Absätzen 6 und 7 sind sofort dem Fahrdienstleiter bzw. dem Zugleiter zu melden.</p>

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

Drei aufeinander folgende viereckige orangefarbene Tafeln mit einer, 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 automatischem Streckenblock – zur Ankündigung von Einfahr- und Blocksignalen aufgestellt.

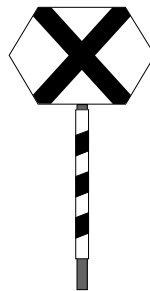
§ 61 (4) \*

Jeweils drei Hauptsignalbaken stehen unmittelbar rechts, auf zweigleisiger Strecke für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung unmittelbar 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 voneinander davor.

**Signal So 106****- Kreuztafel -**

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

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



Die Kreuztafel wird nur auf Nebenbahnen angewandt.

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

**Signale für Bahnübergänge (Bü)**

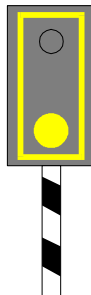
		<b>(So), (Pf)</b>	
ESO (46b)			§ 63 (1)
Die Überwachungssignale Bü 0/Bü 1 sowie die Signale			*
Bü 2 und Bü 3		So 14 und So 15	*
stehen vor Bahnübergängen mit Blinklichtern oder Lichtzeichen (mit oder			*
ohne Halbschranken), die Signale Bü 4		Pf 2	*
und Bü 5 stehen vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung.			*
AB 225.			§ 63 (2)
* Die Signale dürfen auch vor Bahnübergängen mit Schranken angewendet			*
* werden.			*
AB 226.			§ 63 (3)
Bei geschobenen Zügen ist von dem Mitarbeiter an der Spitze des Zuges an			*
den Signalen Bü 4		Pf 2	*
und Bü 5 und außerdem mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs			*
mit dem Signalhorn zu blasen.			*
			§ 64 (1)

**Signal Bü 0**

**Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung**

Eine runde gelbe Scheibe in einer gelben Umrahmung über einem schwarz-weiß schräg gestreiften Mastschild.

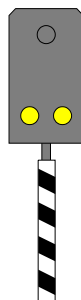
Scheibe, Umrahmung und Mastschild sind rückstrahlend.



**DS 301**

**DV 301**

\* Anstatt der Scheibe und der gelben Umrahmung kann das Signal auch zwei \*  
\* waagrecht angeordnete gelbe Lichter bzw. rückstrahlende Scheiben zei- \*  
\* gen. \*

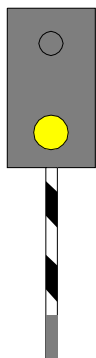


**Signal Bü 100**

**Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung**

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

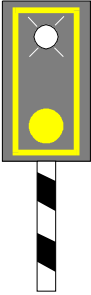
Das gelbe Licht kann bei den NE auf Strecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit bis zu 60 km/h entfallen.



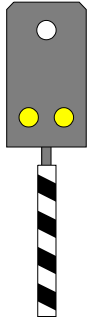
Signal Bü 1

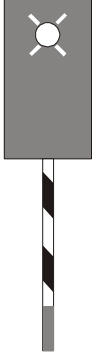
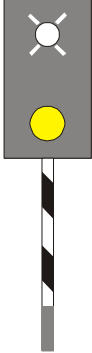
**Der Bahnübergang darf befahren werden**

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



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



DS 301	DV 301
<p><b>Signal Bü 101</b>  <b>Der Bahnübergang darf befahren werden</b>  Ein blinkendes weißes Licht über einem schwarz-weiß schräg gestreiften rückstrahlenden Mastschild oder ein blinkendes weißes Licht über einem gelben Licht und einem schwarz-weiß schräg gestreiften rückstrahlenden Mastschild.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>	<p style="text-align: right;">§ 64 (3)</p> <p>Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so sind zwei Mastschilder nebeneinander angebracht; dies gilt nicht bei einer Kennzeichnung gemäß § 66 (4). *</p> <p>Der Signalschirm kann mit einer gelben Umrahmung versehen sein. Mastschild und Umrahmung sind rückstrahlend.</p> <p>Das Mastschild darf bis auf weiteres auch nicht rückstrahlend sein. *</p>

DS 301	DV 301
AB 227.	§ 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, ist dies am Überwachungssignal durch ein rückstrahlendes, auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand gekennzeichnet.	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *
	* *



AB 243.  
Ist bei 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.

DS 301	DV 301
--------	--------

AB 229. § 64 (6) \*  
Ist das Überwachungssignal wiederholt (Überwachungssignalwiederholer), 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 Scheibe und Umrandung rückstrahlend.


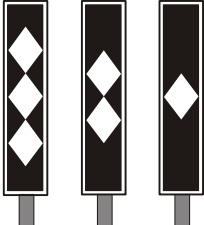



AB 244.  
Die Überwachungssignalwiederholer sind durch das weiße Zusatzlicht (AB 243) kenntlich; das weiße Zusatzlicht kann durch eine rückstrahlende runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund am Mastschild ersetzt sein.

- \* 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. \*

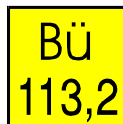
§ 64 (8)  
Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so sind die Verhaltensregeln für jeden dieser Bahnübergänge anzuwenden.

DS 301	DV 301
<p data-bbox="491 501 847 613" style="text-align: center;"><b>Signal Bü 2</b> <b>- Rautentafel -</b> <b>Ein Überwachungssignal ist zu erwarten</b></p> <p data-bbox="477 645 863 752">Eine rechteckige schwarze Tafel mit vier auf den Spitzen übereinander stehenden rückstrahlenden weißen Rauten.</p> <div data-bbox="644 757 692 981" style="text-align: center;">  </div> <p data-bbox="467 1028 871 1193">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.</p> <p data-bbox="467 1196 871 1330">Die in Fahrtrichtung letzte Rautentafel steht etwa 100 m vor dem Überwachungssignal, die anderen Rautentafeln stehen in je 75 m Abstand voneinander davor.</p> <div data-bbox="568 1335 772 1559" style="text-align: center;">  </div> <p data-bbox="467 1563 871 1673">ESO (46c) Die Rautentafel kann bei Eisenbahnen des Bundes mit einem weißen rückstrahlenden Rand versehen sein.</p>	<p data-bbox="1015 501 1161 557" style="text-align: center;"><b>Signal So 15</b> <b>- Warntafel -</b></p> <p data-bbox="1203 472 1289 501" style="text-align: right;">§ 65 (1)</p> <p data-bbox="911 557 1270 586" style="text-align: center;"><b>Überwachungssignal beachten</b></p> <p data-bbox="903 645 1275 725">Eine rechteckige, weiße rückstrahlende Tafel mit drei waagerechten, schwarzen Streifen.</p> <div data-bbox="1062 757 1110 1025" style="text-align: center;">  </div>

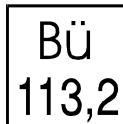
DS 301	DV 301
* 229b.	§ 65 (2) *
* Die Rautentafel kann vorübergehend * auch nicht rückstrahlend sein.	Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so ist die entsprechende Anzahl anstelle des oberen schwarzen Streifens als schwarze Zahl dargestellt; dies gilt nicht bei einer Ankündigung gemäß § 66 (4). *
	§ 65 (3) *
	Der Triebfahrzeugführer hat am Standort des Signals So 15 zu prü- fen, 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 So 14 nicht aufgestellt ist. *
AB 231.	§ 65 (5) *
Das Signal Bü 2	Das Signal So 15
* steht mindestens doppelt soviel Meter dort zulässige Geschwindigkeit in km/h beträgt.	steht mindestens doppelt soviel Meter vor dem Überwachungssignal, wie die 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. *

DS 301	DV 301
<p>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.</p>	<div data-bbox="778 510 855 797" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="1203 831 1289 860" style="text-align: right;"> <p>§ 66 (1)</p> </div> <div data-bbox="887 871 1267 981" style="text-align: center;"> <p><b>Signal So 14 - Merkpfehl - Kennzeichnung des Einschalt- punktes von Blinklichtern</b></p> </div> <div data-bbox="887 983 1161 1037" style="text-align: center;"> <p>Ein schwarz-weiß waagrecht gestreifter Pfehl.</p> </div> <div data-bbox="1214 987 1267 1196" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="887 1200 1289 1279" style="text-align: center;"> <p>Zusatz: Das Signal kennzeichnet auch den Einschaltpunkt von Lichtzeichen.</p> </div> <div data-bbox="1203 1283 1318 1312" style="text-align: right;"> <p>§ 66 (2) *</p> </div> <div data-bbox="887 1314 1289 1447" style="text-align: center;"> <p>Der Merkpfehl kennzeichnet den Anfang – der Merkpfehl der Gegenrichtung an demselben Gleis das Ende – der Schaltstrecke von Bahnübergangssicherungsanlagen.</p> </div> <div data-bbox="1203 1451 1318 1480" style="text-align: right;"> <p>§ 66 (3) *</p> </div> <div data-bbox="887 1482 1289 1554" style="text-align: center;"> <p>Ist die Schaltstrecke durch das Signal So 15 begrenzt, so ist kein Merkpfehl aufgestellt.</p> </div>

DS 301	DV 301
AB 232.	§ 66 (4)
Im Bereich der Einschaltstrecke können zusätzlich Bü-Ankündetafeln und Bü-Kennzeichentafeln aufgestellt sein.	
a) Eine schwarz umrandete gelbe, rückstrahlende Bü-Ankündetafel am Anfang der Einschaltstrecke weist auf die Lage des zugehörigen Bahnübergangs mit Blinklichtern oder Lichtzeichen hin.	
Die Bü-Ankündetafel kann wiederholt sein; sie ist dann nach	
AB 229	§ 64 (6)
 gekennzeichnet.	



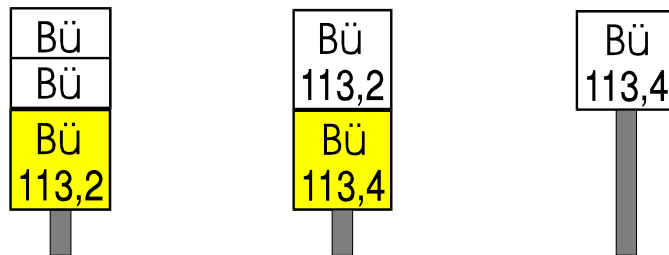
b) Bei einer Ankündigung nach a) ist unmittelbar vor dem zugehörigen Bahnübergang mit Blinklichtern oder Lichtzeichen eine weiße, rückstrahlende Bü-Kennzeichentafel aufgestellt.



c) Der Anfang einer gemeinsamen Einschaltstrecke für mehrere Bahnübergänge mit Blinklichtern oder Lichtzeichen wird über der Bü-Ankündetafel für den ersten zugehörigen Bahnübergang durch eine weiße rückstrahlende Tafel mit schwarzer Aufschrift "Bü/Bü" angezeigt. \*

Innerhalb einer gemeinsamen Einschaltstrecke ist vor jedem zugehörigen Bahnübergang außer der Bü-Kennzeichentafel die Bü-Ankündetafel für den folgenden zugehörigen Bahnübergang aufgestellt. \*

Der letzte zugehörige Bahnübergang mit Blinklichtern oder Lichtzeichen ist nach b) gekennzeichnet. \*




**Signal Bü 3  
- Merktafel -  
Kennzeichnung des Einschalt-  
punktes von Blinklichtern oder  
Lichtzeichen mit Fernüberwa-  
chung**

Eine schwarz-weiß waagrecht gestreifte rückstrahlende Tafel.



- \* 232a.:
  - \* Die Merktafel kann vorübergehend
  - \* auch nicht rückstrahlend sein.
- AB 233.  
Das Signal Bü 3 kennzeichnet den  
Anfang einer Einschaltstrecke von  
Blinklichtern oder Lichtzeichen mit  
Fernüberwachung.
- Zusätzlich können Bü-Ankündetafeln  
und Bü-Kennzeichentafeln aufgestellt  
sein.
- Hierfür gilt AB 232.
- AB 233a.
- \* (bleibt frei)

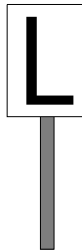


DS 301	DV 301
	<p data-bbox="1118 472 1235 504" style="text-align: right;">§ 67 (4) *</p> <p data-bbox="660 501 1043 584" style="text-align: center;"><b>Signal Pf 2</b> <b>- Pfeiftafel vor Bahnübergängen -</b> <b>Zweimal pfeifen!</b></p> <p data-bbox="528 586 1177 613">Zwei weiße Tafeln mit schwarzem P senkrecht übereinander</p> <div data-bbox="817 640 887 898" style="text-align: center;">  </div> <p data-bbox="1118 922 1235 954" style="text-align: right;">§ 67 (5) *</p> <p data-bbox="499 949 959 981">Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.</p> <p data-bbox="1118 978 1235 1010" style="text-align: right;">§ 67 (6) *</p> <p data-bbox="499 1005 1206 1088">Das Signal Pf 2 steht in der Regel fünfmal soviel Meter vor einem nicht technisch gesicherten Bahnübergang, wie die Geschwindigkeit gemäß VzG in km/h beträgt, mindestens jedoch 100 m.</p> <p data-bbox="499 1088 1206 1198">Wird für das Befahren des nicht technisch gesicherten Bahnübergangs eine Geschwindigkeitsbeschränkung durch ein Signal Lf 4 angezeigt, dann ist das Signal Pf 2 am Mast des Signals Lf 4 angebracht.</p> <p data-bbox="499 1198 1118 1229">Hinsichtlich des Standorts wird auf § 22 Abs. 6 verwiesen.</p> <p data-bbox="1118 1227 1235 1258" style="text-align: right;">§ 67 (7) *</p> <p data-bbox="499 1254 1206 1391">Das Signal Pf 2 kann auch vor durch zugbediente Halbschrankenanlagen gesicherten Bahnübergängen aufgestellt sein, wenn auf zweigleisigen Strecken für das Befahren des Gleises entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung kein Signal Bü 0/Bü 1 aufgestellt ist.</p> <p data-bbox="499 1391 1206 1444">Das Signal steht mindestens 200 m, höchstens jedoch 350 m vor dem Bahnübergang und ist links vom Gleis aufgestellt.</p>

DS 301	DV 301
	<p style="text-align: right;">§ 67 (8) *</p> <p>Vom Signal Pf 2 ab ist 3 Sekunden lang und kurz vor dem Bahnübergang erneut zu pfeifen. Bei unsichtigem Wetter oder wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Bahnübergang nähern, ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen. Hat das Triebfahrzeugpersonal beiderseits der Strecke freie Sicht und nähern sich dem Bahnübergang keine Menschen oder Fahrzeuge in gefährdender Weise, dann darf das erneute Pfeifen kurz vor dem Bahnübergang unterbleiben.</p> <p style="text-align: right;">§ 67 (9) *</p> <p>Folgen mehrere Bahnübergänge so dicht aufeinander, dass das Signal Pf 2 für einen folgenden Bahnübergang bereits vor dem rückgelegenen Bahnübergang aufgestellt werden müsste, dann wird nur ein Signal Pf 2 aufgestellt. Die Anzahl der Bahnübergänge wird auf einer am Signal Pf 2 angebrachten weißen Tafel in schwarzer Aufschrift angezeigt. Kurz vor einem folgenden Bahnübergang ist erneut zu pfeifen.</p> <p style="text-align: right;">§ 67 (10) *</p> <p>Wo Züge zwischen dem Signal Pf 2 und dem Bahnübergang 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 Pf 2 mit Wiederholungszeichen gilt nur für die vor dem Bahnübergang nicht haltenden Züge.</p> <p style="text-align: right;">§ 67 (11) *</p> <p>Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf bestimmen, dass auf Schmalspurbahnen wegen besonderer örtlicher Verhältnisse die Wegbenutzer in anderer Weise als durch Pfeifsignale gewarnt werden.</p>

DS 301	DV 301	§ 68 (1) *
--------	--------	------------

**Signal Bü 5**  
**- Läutetafel -**  
**Es ist zu läuten**  
 Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem L.



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) \*  
 Wo Züge zwischen Läutetafel und Bahnübergang planmäßig halten, ist die Läutetafel hinter dem Halteplatz des Zuges wiederholt.  
 Über der vor dem Halteplatz des Zuges stehenden Läutetafel ist dann eine rechteckige weiße Tafel mit zwei senkrechten schwarzen Streifen  
 (AB 236) | (§ 67 (3)) \*  
 angebracht; diese Läutetafel gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten.

**Signal Zs 9**  
**- Bahnübergangstafel (Bü-Tafel) -**  
**Nach dem zulässigen Vorbeifahren**  
**an dem Halt zeigenden oder gestörten Lichthauptsignal**  
**Halt vor dem Bahnübergang!**  
**Weiterfahrt nach Sicherung.**  
Eine dreieckige, weiße Tafel mit rotem Rand und schwarzem  
Gatter.

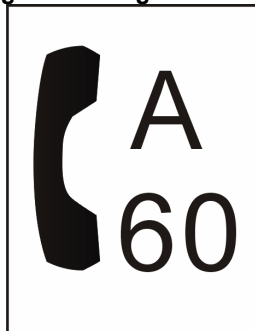


Die Bahnübergangstafel steht vor einem mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem, rotem oder weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißem Mast-schild gekennzeichneten Lichthauptsignal, das nur dann einen Fahrtbegriff zeigen kann, wenn der Bahnübergang technisch gesichert ist.

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

**Orientierungszeichen**

- \* 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. \*  
 \* Der Anhang gibt keine vollständige Darstellung aller möglichen Orientie- \*  
 \* rungszeichen. \*  
 \* Die im Anhang dargestellten Orientierungszeichen haben in der Regel ihren \*  
 \* Ursprung in anderem betrieblichen oder technischen Regelwerk. Die umfas- \*  
 \* sendenden Regelungen und die Weiterentwicklung der mit den Orientierungs- \*  
 \* zeichen verbundenen Regeln obliegt den für das jeweilige Regelwerk zu- \*  
 \* ständigen geschäftsverantwortlichen Stellen. \*  
 \* Zu den Orientierungszeichen gibt es im Anhang keine Angaben zur Gültig- \*  
 \* keit (Beginn oder Ende der Anwendung). \*  
 \* Die Darstellungen im Anhang haben erläuternden oder beschreibenden \*  
 \* Charakter, sie ersetzen nicht die Regelzeichnungen. Die Aufnahme in die- \*  
 \* sen Anhang begründet nicht die Notwendigkeit der Anwendung der Orien- \*  
 \* tierungszeichen. \*

**Zugfunktafel****Den angegebenen Zugfunkkanal einstellen**

## „ICE“-Zeichen



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

## Kennzeichnung der Stelle zur Sicherung an Bü

**Schild „Automatik-HET“**

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

**Schild „HET“**

Das Schild befindet sich an der Bedienstelle für die Hilfeinschaltung 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. \*

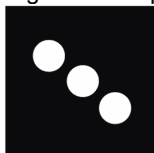
\* Der Fahrtanzeiger hat folgendes Aussehen: \*

\* a) ein von links nach rechts steigender Lichtstreifen: \*



\* Die Zustimmung gilt in Blickrichtung. \*

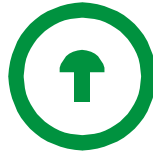
\* b) drei von rechts nach links steigende Lichtpunkte: \*



\* Die Zustimmung gilt entgegen der Blickrichtung.  
\* Bei bestehenden Anlagen kann statt der Lichtpunkte ein senkrechter  
\* Lichtstreifen gezeigt werden. \*

**Hinweistafel auf Zp 9-Bedienstelle**

\* Das Zeichen weist auf die Stelle, an der die Bedieneinrichtung für das Licht-  
\* signal Zp 9 aufgestellt oder angebracht ist.

**LZB-Bereichskennzeichen**

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

LZB

**LZB-Blockkennzeichen**

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

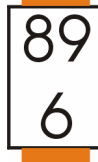
202

**Hektometerzeichen**

- \* Kennzeichnung der Streckenkilometrierung  
 \* 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.

**Bezeichnungstafel für Tunnel**

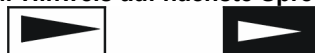
- \* Die örtliche Tunnelbezeichnung besteht aus dem Namen des Tunnels ohne das Wort oder den Wortteil „Tunnel“, dem Tunnelsymbol und der Längenangabe in Metern.



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

**Unbesetzte Fernsprechstelle**

\* Unbesetzte Fernsprechstellen sind durch den Buchstaben F gekennzeichnet. Sprechstellen in Tunneln können zusätzlich ein Hörersymbol tragen. (Bis auf weiteres können auch folgende Kennzeichnungen vorkommen: Fo, F-Sig, Signalfernsprecher.)

**Pfeil für Hinweis auf nächste Sprechstelle**

\* Auf der freien Strecke weist der Pfeil auf die nächste Sprechstelle hin.

**Schild „Elektrische Streckentrennung“**

Anfang














Ende

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 gehobenem Stromabnehmer angehalten werden darf.

DS 301	DV 301
--------	--------

- \* **Kennzeichnung der Hebelgewichte an ortsgestellten Weichen** \*
- \* Das Hebelgewicht von ortsgestellten Weichen mit Grundstellung hat einen \*
- \* weiß-schwarzen Farbanstrich. Die zusätzlich mit „W“ gekennzeichneten \*
- \* Hebelgewichte dürfen nur mit Zustimmung des zuständigen Wärters umge- \*
- \* stellt werden. In Grundstellung ist der schwarze Teil des Hebelgewichts dem \*
- \* Erdboden zugekehrt. \*
- \* Das Hebelgewicht von ortsgestellten Weichen, für die keine Grundstellung \*
- \* bestimmt ist, hat einen gelben Farbanstrich. \*
- \* Das Hebelgewicht von Rückfallweichen hat einen gelb-schwarzen Farban- \*
- \* strich. \*
- \* Ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss sind durch einen roten Eck- \*
- \* anstrich am Hebelgewicht gekennzeichnet. \*
- \* Diese verschiedenen Kennzeichnungen ortsgestellter Weichen sind in Spal- \*
- \* te 2 der folgenden Übersicht dargestellt. \*
- \* In den Niederlassungen Ost und Südost der DB Netz AG können hiervon \*
- \* abweichend noch Farbanstriche gemäß Spalte 3 vorhanden sein. In den \*
- \* örtlichen Zusätzen zur Ril 482.9001 ist festgelegt, für welche Weichen der \*
- \* Farbanstrich gemäß Spalte 3 gilt. \*

1	2	3
		Abweichung von Spalte 2
Grundstellung		
Nur mit Zustimmung des Wärters umstellen		
keine Grundstellung erforderlich		
Rückfallweichen		
Weichen ohne Spitzenverschluss		 

Anhang II (zu DV 301 § 5 Abs. 5)

Übersicht zu den Lichtsignalen HI 1 - HI 12

	auf	$V_{max}$	$V_{100 \text{ km/h}}$	$V_{40/60 \text{ km/h}}$	Halt	
von						
$V_{max}$	$V_{max}$ 100 40/60	HI 1	HI 4	HI 7	HI 10	$V_{max}$ 100 40/60 Hp 0
100 km/h	$V_{max}$ 100 40/60	HI 2	HI 5	HI 8	HI 11	$V_{max}$ 100 40/60 Hp 0
40/60 km/h	$V_{max}$ 100 60 40	HI 3	HI 6	HI 9	HI 12	$V_{max}$ 100 60 40 Hp 0

\*  $V_{max}$  = zulässige Geschwindigkeit lt. Fahrplan  
 Blinklicht    Blinklicht    Lichtstreifen    Lichtstreifen