



Eisenbahn-Bundesamt

Zusammenstellung der Bestimmungen der Eisenbahn-Signalordnung 1959 (ESO 1959),

einschließlich der gemäß ESO (4)

genehmigten Signale mit vorübergehender Gültigkeit

und der gemäß ESO (5) erlassenen

Anweisungen zur Durchführung der ESO,

gültig für das Netz der
Eisenbahnen des Bundes (EdB).

Diese Zusammenstellung ist keine rechtsförmliche Veröffentlichung.
Sie dient lediglich als Arbeitshilfe für Anwender der ESO.

Aufgestellt: Eisenbahn-Bundesamt Referat 34
Stand: 18.09.2015

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Zusammenstellung der Anweisungen zur Durchführung der ESO und der Signale mit vorübergehender Gültigkeit in Bezug zu den einzelnen Abschnitten der ESO	2
1. Einführung	15
Texthinweise zur ESO Abschnitt C, Unterabschnitt 2. III. :	16
Abschnitt A: Allgemeines	17
a) Geltungsbereich und Zuständigkeiten	17
ESO (1)	17
ESO (2)	17
ESO (3)	17
ESO (4)	17
ESO (5)	17
b) Begriffsbestimmungen	18
ESO (6)	18
AB 1	18
AB 1a	18
ESO (7)	19
AB 2	19
AB 2a	19
AB 2b	20
AB 3	20
ESO (8)	20
AB 3a	20
AB 3b	20
ESO (9)	20
AB 4	21
AB 4 NBL	22
AB 5	23
Abschnitt B: Die Signale	24
I. Hauptsignale (Hp)	24
ESO (10)	24
ESO (11)	24
ESO (12) bleibt frei	24
AB 6	24
AB 7	24
AB 8. bleibt frei	24
ESO (13)	24
AB 9	25
AB 10 entfällt zum 13.12.2015	25
Signal Hp 0 -Halt-	25
AB 10a	25
AB 11. bleibt frei	25
AB 11a	25
AB 11a NBL	26
Signal Hp 1 – Fahrt -	26
AB 12	26
Signal Hp 2 – Langsamfahrt -	26
AB 13	27
AB 14. und AB 15. bleiben frei	27
II. Vorsignale (Vr)	27
ESO (14)	27

AB 16.....	27
AB 17.....	27
ESO (15)	27
ESO (16)	27
AB 18.....	27
AB 19. bleibt frei	27
AB 20.....	27
AB 21.....	27
ESO (17)	28
AB zu ESO (17) NBL.....	28
AB 22.....	28
AB 23.....	28
AB 24.....	28
ESO (18)	28
AB 25.....	29
AB 25 NBL.....	29
AB 26. und AB 27.bleiben frei	29
AB 28.....	29
ESO (19)	30
AB 29.....	30
Signal Vr 0 -Zughalt erwarten-	30
Signal Vr 0 - -Halt erwarten-	30
AB zu Signal Vr 0 NBL.....	31
Signal Vr 1 -Fahrt erwarten-	31
AB zu Signal Vr 1 NBL.....	32
AB 30. bleibt frei	32
Signal Vr 2 -Langsamfahrt erwarten-.....	32
AB zu Signal Vr 2 NBL.....	33
<i>Ila. Kombinationssignale (Ks)</i>	<i>34</i>
<i>ESO (19a)</i>	<i>34</i>
<i>ESO (19b)</i>	<i>34</i>
<i>ESO (19c).....</i>	<i>34</i>
<i>ESO (19d)</i>	<i>35</i>
<i>Signal Ks 1 – Fahrt -</i>	<i>35</i>
<i>ESO (19e).....</i>	<i>35</i>
<i>Signal Ks 2 - Halt erwarten -</i>	<i>35</i>
<i>ESO (19f).....</i>	<i>35</i>
III. Haupt- und Vorsignalverbindungen (Sv)	36
ESO (20)	36
AB 31.....	36
AB 32.....	36
AB 33.....	36
Signal Sv 0 - Zughalt! Weiterfahrt auf Sicht -	36
AB 34.....	36
AB 35.....	36
Signal Sv 1 - Fahrt! Fahrt erwarten -	37
Signal Sv 2 - Fahrt! Halt erwarten -	37
Signal Sv 3 - Fahrt! Langsamfahrt erwarten -.....	37
AB 35a.....	37
Signal Sv 4 - Langsamfahrt! Fahrt erwarten -.....	37
Signal Sv 5 - Langsamfahrt! Langsamfahrt erwarten -	38
Signal Sv 6 - Langsamfahrt! Halt erwarten -	38
AB 35b.....	38
IV. Zusatzsignale (Zs).....	39
ESO (21)	39
AB 36.....	39
AB 36 NBL.....	39
Signal Zs 1 – Ersatzsignal –.....	39
AB 37.....	39
Signal Zs 2 - Richtungsanzeiger -	40
AB 38.....	40
Signal Zs 2v – Richtungsvoranzeiger –	40

AB zu Zs 2v NBL	40
Signal Zs 3 – Geschwindigkeitsanzeiger –	41
AB 38a.	41
AB 39.	41
AB 40.	41
AB 41.	41
Signal Zs 3v – Geschwindigkeitsvoranzeiger –	42
Signal Zs 4 – Beschleunigungsanzeiger –	42
AB 42.	42
AB 43.	43
Signal Zs 5 – Verzögerungsanzeiger –	43
AB 44.	43
AB 45.	43
Signal Zs 6 – Gleiswechselanzeiger –	43
Signal Zs 6 – Gegengleisanzeiger –	44
AB 46.	44
AB 47.	44
AB zu Zs 6 Lichtsignal für NBL	44
Signal Zs 7 – Vorsichtsignal –	45
AB 47a.	45
Signal Zs 8 – Falschfahrt-Auftragssignal –	45
Signal Zs 8 – Gegengleisfahrt-Ersatzsignal –	45
ESO (21a)	46
AB 47b.	46
Signal Zs 10 – Endesignal –	46
AB 47c.	46
AB 47d. bleibt frei	46
AB 47e.	46
AB 47f.	46
Signal Zs 12 – M-Tafel –	47
AB 47g.	47
Signal Zs 13 – Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger –	47
AB 47h.	47
AB 47i.	47
V. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Ts)	48
ESO (22)	48
Signal Ts 1 -Nachschieben einstellen -	48
Signal Ts 2 - Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten	48
Signal Ts 3 - Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten –	48
AB 48.	48
AB 49. und AB 50. bleiben frei	48
VI. Langsamfahrtsignale (Lf)	49
ESO (23)	49
AB 50 a.	49
AB 50 b.	49
AB 51.	49
AB 51. NBL	49
Signal Lf 1 – Langsamfahrtscheibe –	50
AB 51a.	51
AB 52.	51
AB 53.	51
AB 54. bleibt frei	51
AB 55.	51
AB 56.	51
AB 57.	51
AB 58.	52
Signal Lf 2 - Anfangsscheibe -	52
AB 59.	52
AB 60.	52
AB 61.	52
AB 62.	52
AB 63.	52

AB 63a.....	52
Signal Lf 3 - Endscheibe -	53
AB 63b.....	53
AB 64.....	53
AB 64a.....	53
AB 65.....	53
AB 66.....	53
Signal Lf 4 - Geschwindigkeitstafel -	54
AB 66a.....	54
AB 67.....	54
AB 68.....	54
AB 69. bleibt frei	54
Signal Lf 5 - Anfangtafel -	55
AB 69a.....	55
AB 70.....	55
AB 71.bleibt frei	55
Signal Lf 6 -Geschwindigkeits-Ankündesignal -	55
AB 71a.....	55
AB 71b. bleibt frei	56
Signal Lf 7 - Geschwindigkeitssignal -	56
AB 71c.....	56
AB 71d.....	56
AB 71e. bleibt frei.....	56
AB 71f.....	57
AB 71g.....	57
AB 71h.....	57
VII. Schutzsignale (Sh)	58
ESO (24)	58
ESO (25)	58
AB 72. bleibt frei	58
AB 73.....	58
AB 74.....	58
AB 75.....	58
AB 76.....	58
AB 77. bleibt frei	58
AB 78. bleibt frei	58
Signal Sh 0 - Halt! Fahrverbot -	58
AB 79.....	59
AB 80.....	59
Signal Sh 1 - Fahrverbot aufgehoben -	59
AB 81.....	59
AB 82.....	59
AB 83.....	59
AB 83. NBL.....	59
AB 84.....	59
AB 85.....	60
Signal Sh 2 - Schutzhalt -	60
AB 86.....	60
AB 87.....	60
AB 88.....	60
AB 89.....	60
AB 90. bleibt frei	60
AB 91.....	60
AB 92. bleibt frei	60
AB 93.....	61
AB 94. bleibt frei	61
AB 95.....	61
AB 96. bleibt frei	61
AB 97. bleibt frei	61
AB 98. bleibt frei	61
Signal Sh 3 - Kreissignal -	61
AB 99.....	61

AB 100. bis AB 105. bleiben frei.....	61
Signal Sh 5 - Horn- oder Pfeifsignal -.....	61
AB 106.....	61
VIII. Signale für den Rangierdienst (Ra)	62
ESO (26)	62
ESO (27)	62
A. Rangiersignale.....	62
ESO (28)	62
AB 106a.....	62
AB 107.....	62
AB 108.....	62
AB 109.....	62
Signal Ra 1 - Wegfahren -	63
AB 110.....	63
AB 111.....	63
Signal Ra 2 - Herkommen -	63
AB 112.....	63
AB 113.....	64
Signal Ra 3 - Aufdrücken -	64
AB 114.....	64
Signal Ra 4 - Abstoßen -	64
AB 115.....	65
Signal Ra 5 -Rangierhalt -	65
AB 116.....	65
B. Abdrücksignale.....	65
ESO (29)	65
ESO (30)	65
ESO (31)	65
AB 117.....	65
AB 118.....	65
AB 119.....	66
Signal Ra 6 - Halt! Abdrücken verboten -	66
Signal Ra 7 - Langsam abdrücken -	66
Signal Ra 8 - Mäßig schnell abdrücken -	66
Signal Ra 9 - Zurückziehen -	67
AB 120.....	67
C. Sonstige Signale für den Rangierdienst.....	67
Signal Ra 10 - Rangierhalttafel -	67
AB 121.....	67
Signal Ra 11 - Wartezeichen -	67
AB 122.....	68
AB 122. NBL.....	68
AB 123.....	68
Signal Ra 12 - Grenzzeichen -	68
AB 124.....	68
Signal Ra 13 - Isolierzeichen -	68
AB 125.....	68
AB 126.....	69
IX. Weichensignale (Wn)	70
ESO (32)	70
ESO (33)	70
AB 126a.....	70
AB 126b.....	70
Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen	70
Signal Wn 1 - Gerader Zweig -	70
AB 127.....	70
Signal Wn 2 - Gebogener Zweig -	71
AB 128.....	71
AB 129.....	71
AB 130.....	71
Signale für doppelte Kreuzungsweichen.....	72
ESO (34)	72

AB 131.....	72
Signal Wn 3 - Gerade von links nach rechts -	72
Signal Wn 4 - Gerade von rechts nach links -	72
Signal Wn 5 - Bogen von links nach links -	72
Signal Wn 6 - Bogen von rechts nach rechts -	73
<i>Signal Wn 7 - Die Gleissperre ist abgelegt -</i>	<i>73</i>
<i>AB 131a.....</i>	<i>73</i>
<i>AB 131b.....</i>	<i>73</i>
<i>AB 131c.....</i>	<i>73</i>
X. Signale für das Zugpersonal (Zp).....	74
ESO (35)	74
A. Signale des Triebfahrzeugführers.....	74
ESO (36)	74
Signal Zp 1 - Achtungssignal -	74
AB 132.....	74
Signal Zp 2 - Handbremsen mäßig anziehen -	75
Signal Zp 3 - Handbremsen stark anziehen	75
Signal Zp 4 - Handbremsen lösen -	75
Signal Zp 5 - Notsignal -	75
AB 133.....	75
B. Bremsprobesignale	75
ESO (37)	75
ESO (38)	75
AB 134.....	75
AB 135.....	75
Signal Zp 6 - Bremse anlegen -	76
Signal Zp 7 - Bremse lösen -	76
Signal Zp 8 - Bremse in Ordnung -	77
AB 136.....	77
<i>AB 136a.....</i>	<i>77</i>
C. Abfahrtsignal	78
Signal Zp 9 - Abfahren -	78
AB 136b.....	78
AB 137.....	78
AB 138.....	78
AB 139.....	78
AB 140.....	78
<i>Signal Zp 10 – Türschließauftrag -</i>	<i>79</i>
<i>AB 141.....</i>	<i>79</i>
AB 142. bleibt frei	79
AB 143. bleibt frei	79
D. Rufsignale	79
Signal Zp 11 - Kommen -	79
AB 144.....	79
Signal Zp 12 - Grenzzeichenfrei -	79
AB 145.....	79
AB 146.....	80
<i>ESO (39) und ESO (40) bleiben frei</i>	<i>80</i>
AB 147. bleibt frei	80
AB 154. bleibt frei	80
XI. Fahrleitungssignale (El).....	81
ESO (41)	81
ESO (42)	81
AB 155.....	81
AB 156.....	81
Signale El 1v, El 1 und El 2	82
AB 156a.....	82
AB 157.....	82
AB 158.....	82
<i>Signal El 1v - Signal El 1 erwarten –</i>	<i>82</i>
<i>AB 158a.....</i>	<i>82</i>
<i>AB 158b.....</i>	<i>82</i>

AB 158c.....	82
Signal El 1 - Ausschaltsignal –	82
AB 159.....	82
AB 160.....	83
Signal El 2 - Einschaltsignal -	83
AB 161.....	83
AB 162.....	83
AB 162a.....	83
Signale El 3, El 4 und El 5	84
AB 163.....	84
AB 164.....	84
AB 165.....	84
Signal El 3 - „Bügel ab“-Ankündesignal -	84
AB 166.....	84
AB 167.....	84
AB 167a.....	84
Signal El 4 - „Bügel ab“-Signal -	85
AB 168.....	85
AB 169.....	85
AB 170.....	85
Signal El 5 - „Bügel an“-Signal -	85
AB 171.....	85
AB 172.....	85
AB 173.....	85
AB 173a.....	86
Signal El 6 - Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern -	86
AB 174.....	86
AB 175. bleibt frei	86
AB 176.....	86
AB 177.....	86
XII. Signale an Zügen (Zg).....	87
ESO (43).....	87
Signal Zg 1 - Spitzensignal -	87
AB 178.....	87
AB 179.....	87
AB 180.....	87
Signal Zg 2 - Schlussignal -	88
ESO (43a).....	88
AB 181.....	88
AB 182.....	89
AB 183.....	89
AB 184.....	89
AB 185.....	89
AB 186.bleibt frei	89
XIII. Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz).....	90
ESO (44).....	90
Signal Fz 1 - Rangierlokomotivsignal -	90
AB 187.....	90
AB 187a.....	90
Signal Fz 2 - Gelbe Fahne -	90
AB 188.....	91
AB 189.....	91
ESO (45) bleibt frei.....	91
AB 190 bis AB 198 bleiben frei.....	91
XV. Rottenwarnsignale (Ro).....	92
ESO (46).....	92
AB 199.....	92
Signal Ro 1 -Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge -	92
Signal Ro 2 -Arbeitsgleis räumen -	92
Signal Ro 3 -Arbeitsgleis schnellstens räumen -	92
Signal Ro 4 -Fahnschild -	92
AB 200.....	92

XVI. Nebensignale (Ne)	93
Signal Ne 1 - Trapeztafel -	93
AB 201.	93
AB 202.	93
AB 203.	93
Signal Ne 2 - Vorsignaltafel -	93
AB zu Ne 2 NBL	93
AB 204.	94
AB 205.	94
ESO (46a)	94
AB 206. bleibt frei	94
AB 206a.	94
AB 206b.	94
AB 207.	95
AB 207. NBL	95
AB zu Ne 2 NBL	95
AB zu Ne 2 NBL	96
AB zu Ne 2 NBL	96
AB 207a.	96
Signal Ne 3 - Vorsignalbaken -	96
AB 208.	96
AB 208a.	96
AB 209.	97
AB 210.	97
AB 211.	97
AB 212.	97
AB 213.	97
AB 213 NBL	97
Signal Ne 4 - Schachbrettafel -	98
AB 214.	98
AB 215.	98
AB 216.	99
AB 217. bleibt frei	99
Signal Ne 5 - Haltetafel -	99
AB 218.	99
AB 219.	99
AB 220.	100
AB 220a.	100
Signal Ne 6 - Haltepunkttafel -	100
AB 221.	100
AB 222.	100
Signal Ne 7 - Schneepflugtafel -	101
AB 223.	101
AB 224.	101
<i>Signal Ne 12 – Ankündigungsbake - Überwachungssignal einer Rückfallweiche beachten</i>	<i>102</i>
<i>AB 224a.</i>	<i>102</i>
<i>AB 224b.</i>	<i>102</i>
<i>Signal Ne 13 a - Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze befahrbar -</i>	<i>102</i>
<i>AB 224c.</i>	<i>102</i>
<i>Signal Ne 13 b - Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze nicht befahrbar, vor der Weiche halten -..</i>	<i>103</i>
<i>AB 224d.</i>	<i>103</i>
<i>AB 224e.</i>	<i>103</i>
<i>AB 224f.</i>	<i>103</i>
<i>AB 224g.</i>	<i>103</i>
<i>Signal Ne 14-ETCS – Halt-Tafel -(ETCS Stop marker)-</i>	<i>104</i>
<i>- Halt für Züge in ETCS Betriebsart SR-</i>	<i>104</i>
<i>AB 224h.</i>	<i>104</i>
<i>AB 224i.</i>	<i>104</i>
XVII. Signale für Bahnübergänge (Bü)	105
ESO (46b)	105
AB 225.	105
AB 226.	105

AB 226 NBL.....	105
Signal Bü 0 -Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung -	105
Signal Bü 1 - Der Bahnübergang darf befahren werden -	106
AB zu Signal Bü1 NBL	106
AB 227.....	106
AB 227 NBL.....	106
AB 228.....	106
AB 229.....	107
AB 229a.....	107
AB zu Signal Bü1 NBL	107
Signal Bü 2 - Rautentafel -	107
ESO (46c)	107
AB 229b.....	107
AB 230.....	108
AB 231.....	108
AB 231 a.	108
AB 232.....	108
Signal Bü 3 - Merktafel -	109
AB 232a.....	109
AB 233.....	109
AB 233a. bleibt frei.....	109
Signal Bü 4 - Pfeiftafel -	109
AB 234.bleibt frei	109
AB 235.....	109
AB 236.....	109
AB 237.....	110
Signal Bü 5 - Läutetafel -	110
AB 238.....	110
AB 239.....	110
Abschnitt C: Künftig wegfallende Signale.....	110
1. Allgemeine Bestimmungen.....	110
ESO (47)	110
AB 240.....	110
ESO (48)	110
2. Von den Bestimmungen in Abschnitt B abweichende Signale	111
I. Signale an Zügen (Zg)	111
Signal Zg 102 - Vereinfachtes Schlussignal -	111
AB 241.....	111
II. Signale für Bahnübergänge (Bü).....	111
Signal Bü 100 -Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung -	111
Signal Bü 101 - Der Bahnübergang darf befahren werden -	111
AB 242.....	112
AB 243.....	112
AB 244.....	112
Signal Bü 102 - Rautentafel -	112
AB 245.....	112
AB 246.....	112
AB 247.....	113
Signal Bü 103 - Merktafel -	113
AB 248.....	113
III. Signale der DV 301 der Deutschen Reichsbahn ESO Text + Ausführungsbestimmungen des Eisenbahn-Bundesamtes	114
a) Signale, die bei EdB noch angewendet werden:	114
ESO (DV 301) § 4 Formvorsignale (Vf).....	114
AB § 4 (2).....	114
ESO (DV 301) § 4 (8) Signal Vr 1/2 - Fahrt oder Langsamfahrt erwarten –	114
AB § 4 (8a)	114
AB § 4 (9).....	115
ESO (DV 301) § 5 Lichthaupt- und Lichtvorsignale (Hl).....	115
ESO (DV 301) § 5 (1).....	115
AB § 5 (1)	115
AB § 5 (1a)	115

AB § 5 (2)	115
AB § 5 (3)	115
AB § 5 (4)	115
ESO (DV 301) § 5 (6) Signal Hl 1 - Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit –	116
ESO (DV 301) § 5 (7) Signal Hl 2 - Fahrt mit 100 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit -	116
ESO (DV 301) § 5 (8) Signal Hl 3 - Fahrt mit 40 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit -	116
ESO (DV 301) § 5 (9) Signal Hl 3b - Fahrt mit 60 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit	117
ESO (DV 301) § 5 (10) Signal Hl 4 - Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen -	117
ESO (DV 301) § 5 (11) Signal Hl 5 - Fahrt mit 100 km/h -	117
ESO (DV 301) § 5 (12) Signal Hl 6a - Fahrt mit 40 km/h, dann mit 100 km/h -	118
ESO (DV 301) § 5 (13) Signal Hl 6b - Fahrt mit 60 km/h, dann mit 100 km/h -	118
ESO (DV 301) § 5 (14) Signal Hl 7 -Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen -	118
ESO (DV 301) § 5 (15) Signal Hl 8 -Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen -	119
ESO (DV 301) § 5 (16) Signal Hl 9a -Fahrt mit 40 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h) -	119
ESO (DV 301) § 5 (17) Signal Hl 9b -Fahrt mit 60 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h) -	119
ESO (DV 301) § 5 (18) Signal Hl 10 - „Halt“ erwarten -	120
ESO (DV 301) § 5 (19) Signal Hl 11 -Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen, „Halt“ erwarten“ -	120
ESO (DV 301) § 5 (20) Signal Hl 12a -Geschwindigkeit 40 km/h ermäßigen, „Halt“ erwarten“ -	120
ESO (DV 301) § 5 (21) Signal Hl 12b -Geschwindigkeit 60 km/h ermäßigen, „Halt“ erwarten“ -	121
Zusatzsignale für Hauptsignale (Zs)	121
ESO (DV 301) § 7 (2) Signal Zs 1 – Ersatzsignal –	121
AB § 7 (3)	121
ESO (DV 301) § 70 (6) Signal Zs 103 - Rautentafel –	122
AB § 70 (7)	122
ESO (DV 301) § 13 (1) Signal Zs 9 – Bahnübergangstafel -	122
AB § 13 (2)	122
AB § 13 (3)	122
Langsamfahrsignale (Lf)	123
ESO (DV 301) § 21 (1)	123
AB § 21 (1)	123
ESO (DV 301) § 21 (11) Signal Lf 1/2 - Langsamfahrbeginnscheibe –	123
AB § 21 (12)	123
AB § 21 (13)	123
AB § 21 (14)	124
AB § 21 (14a)	124
ESO (DV 301) § 22 (1) Signal Lf 4 - Geschwindigkeitstafel -	124
AB § 22 (1a)	124
AB § 22 (2)	124
AB § 22 (3)	125
AB § 22 (4)	125
AB § 22 (6)	126
AB § 22 (7)	126
AB § 22 (8)	126
ESO (DV 301) § 23 (1) Signal Lf 5 - Eckentafel -	126
AB § 23 (1a)	127
AB § 23 (2)	127
AB § 23 (3)	127
AB § 23 (4)	127
Schutzhaltssignale (Sh)	127
ESO (DV 301) § 29 (1) Signal Sh 5 – Horn- oder Pfeifsignal -	127
ESO (DV 301) § 40 (1) Signal Ra 11 – Wartezeichen-	128
a) Signal Ra 11 a	128
b) Signal Ra 11 b	128
AB § 40 (2)	128
AB § 40 (3)	128
AB § 40 (4)	128
AB § 40 (5)	128
ESO (DV 301) § 41 (1) Signal Ra 12 – Rangierfahrtsignal -	129
Sonstige Signale (So)	129
ESO (DV 301) § 41 (5) Signal So 12 – Grenzzeichen –	129
AB § 41 (6)	129
ESO (DV 301) § 59 (1) Signal So 1 – Endtafel-	130
AB § 59 (2)	130

AB § 59 (3)	130
AB § 59 (4)	130
ESO (DV 301) § 61 (1) Signal So 19 – Hauptsignalbaken –	130
AB § 61 (2)	130
AB § 61 (3)	131
AB § 61 (4)	131
ESO (DV 301) § 62 (1) Signal So 20 – Zuordnungstafel –	131
AB § 62 (2)	131
AB § 62 (3)	131
ESO (DV 301) § 66 (1) Signal So 14 – Warnpfahl –	132
AB § 66 (2)	132
AB § 66 (3)	132
AB § 66 (4)	132
ESO (DV 301) § 65 (1) Signal So 15 – Warntafel –	133
AB § 65 (2)	133
AB § 65 (3)	133
AB § 65 (4)	133
AB § 65 (5)	134
Aufforderungssignale zum Pfeifen (Pf)	135
ESO (DV 301) § 67 (3) Signal Pf 2 – Pfeiftafel vor Bahnübergängen –	135
AB § 67 (3)	135
AB § 67 (4)	135
AB § 67 (5)	135
AB § 67 (6)	135
AB § 67 (7)	136
AB § 67 (8)	136
AB § 67 (9)	136
ESO (DV 301) § 70a (1) Signal So 6 - Kreuztafel –	137
AB § 70a (2)	137
AB § 70a (3)	137
b). Signale, die bei EdB nicht mehr angewendet werden oder Bestandteil Abschnitt B der ESO sind ..	138
ESO (DV 301) § 3 Formhauptsignale (Hf)	138
ESO (DV 301) § 3 (1)	138
ESO (DV 301) § 3 (4) Signal Hf 0 ..-Halt-	138
ESO (DV 301) § 3 (6)	138
ESO (DV 301) § 3 (7) Signal Hf 1 ..-Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit -	138
ESO (DV 301) § 3 (8) Signal Hf 2 ..- Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h -	139
ESO (DV 301) § 4 Formvorsignale (Vf)	139
ESO (DV 301) § 4 (1)	139
ESO (DV 301) § 4 (3)	139
ESO (DV 301) § 4 Abs. (5) Signal Vf 0 - Halt erwarten -	140
ESO (DV 301) § 4 Abs. (6) Signal Vf 1 - Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit erwarten	140
ESO (DV 301) § 4 Abs. (9) Signal Vf 2 - Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h erwarten -	141
ESO (DV 301) § 6 Lichtsignale (Signalverbindungen) der Berliner S-Bahn (Sv)	141
ESO (DV 301) § 6 (1)	141
ESO (DV 301) § 6 (4) Signal Sv 1	141
ESO (DV 301) § 6 (5) Signal Sv 2	142
ESO (DV 301) § 6 (11) Signal Sv 5	142
ESO (DV 301) § 6 (12) Signal Sv 6	142
ESO (DV 301) § 6 (14) Signal Sv 7	142
ESO (DV 301) § 6 (16) Signal Sv 8	143
Zusatzsignale für Hauptsignale (Zs)	143
ESO (DV 301) § 7 (8) Signal Zs 1H -Handersatzsignal -	143
ESO (DV 301) § 8 (1) Signal Zs 2 - M-Tafel	143
ESO (DV 301) § 9 (1) Signal Zs 3 - Rautentafel -	144
ESO (DV 301) § 10 (1) Signal Zs 4 - Richtungsanzeiger	144
ESO (DV 301) § 11 Geschwindigkeitsanzeiger, Stumpfgleis –und Frühhaltanzeiger	144
ESO (DV 301) § 11 (1) Signal Zs 5 – Geschwindigkeitsanzeiger -	144
ESO (DV 301) § 11 (5) Signal Zs 6 – Stumpfgleis- u. Frühhaltanzeiger -	145
ESO (DV 301) § 12 (1) Signal Zs 7 – Linksfahrtauftragssignal -	145
AB § 12 (2)	145

ESO (DV 301) § 12 (5) Signal Zs 8 – Linksfahrersatzsignal -	145
ESO (DV 301) § 12 (12)	146
ESO (DV 301) § 13a Signal Zs 11 – Vorsichtsignal –	146
ESO (DV 301) § 14 Gleisperrsignal (Gsp)	146
ESO (DV 301) § 14 (2) Signal Gsp 1	146
ESO (DV 301) § 14 (13) Signal Gsp 2	147
Signale für elektrische Zugförderung (El)	147
ESO (DV 301) § 15 Allgemeines	147
ESO (DV 301) § 15 (1)	147
ESO (DV 301) § 15 (2)	147
ESO (DV 301) § 16 (4a) Signal El 1/2 – Schaltsignal für verkürzte Schutzstrecken	147
ESO (DV 301) § 19 (1) Signal El 7 - Schaltzeichen -	148
Langsamfahrsignale (Lf)	148
ESO (DV 301) § 21 Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3	148
ESO (DV 301) § 21 (1)	148
ESO (DV 301) § 21 (2) Signal Lf 1 - Langsamfahrankündigungsscheibe -	148
ESO (DV 301) § 21 (15) Signal Lf 2 - Anfangsscheibe -	149
ESO (DV 301) § 21 (18) Signal Lf 3 - Endscheibe -	149
Schutzhaltssignale (Sh)	149
ESO (DV 301) § 24 Allgemeines	149
ESO (DV 301) § 24 (1)	149
ESO (DV 301) § 25 (1) Signal Sh 1 - Kreissignal -	149
ESO (DV 301) § 26 (1) Signal Sh 2 – Wärterhaltssignal- Wasserkransignal.-	150
ESO (DV 301) § 27 (1) Signal Sh 3 - Haltvorscheibe -	150
ESO (DV 301) § 27 (2)	150
ESO (DV 301) § 28 (1) Signal Sh 4, - Knallsignal -	151
ESO (DV 301) § 31 Signale für das Zugpersonal	151
ESO (DV 301) § 31 (1) Signal Zp 6 – Hornrufsignal -	151
ESO (DV 301) § 32 Abfahrtsignale	151
ESO (DV 301) § 32 Signal Zp 8 - Türschließauftrag –	151
ESO (DV 301) § 32 (3) Signal Zp 9a – Signal der Aufsicht -	152
ESO (DV 301) § 32 (6) Signal Zp 9b – Signal des Zugführers -	152
ESO (DV 301) § 34	153
ESO (DV 301) § 34 (6) Signal Zp 14 – Bremse in Ordnung -	153
Aufforderungssignale zum Pfeifen (Pf)	153
ESO (DV 301) § 36 (1) Signal Pf 1 – Pfeiftafel vor Gefahrenstelle -	153
ESO (DV 301) § 39 (1) Signal Ra 10 – Rangierhaltetafel -	154
Weichensignale (Wn)	154
ESO (DV 301) § 42 Allgemeines	154
ESO (DV 301) § 42 (1)	154
ESO (DV 301) § 42 (2)	154
ESO (DV 301) § 43 Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen	154
ESO (DV 301) § 43 (1) Signal Wn 1 – Gerader Zweig -	154
ESO (DV 301) § 43 (3) Signal Wn 2a – Gebogener Zweig von der Weichenspitze aus gesehen- ...	155
ESO (DV 301) § 43 (4) Signal Wn 2b – Gebogener Zweig vom Herzstück aus gesehen -	155
Signale an Zügen und Kleinwagen (Zg)	156
ESO (DV 301) § 45 Signale an der Zugspitze	156
ESO (DV 301) (1)	156
ESO (DV 301) § 45 (3) Signal Zg 1 – Regelspitzensignal -	156
ESO (DV 301) § 46 (4) Signal Zg 3 – Regelschlussignal -	157
Zugmeldesignal, Gefahrensignal (Zm)	157
ESO (DV 301) § 49 Signale Zm 1 und Zm 2	157
ESO (DV 301) § 49 (2) Signal Zm 1 – Zugmeldesignal -	157
ESO (DV 301) § 49 (4) Signal Zm 2 – Gefahrensignal -	157
Warnsignale bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise (Wa)	158
ESO (DV 301) § 50 Allgemeines	158
ESO(1)	158
ESO (DV 301) § 51 Signale Wa 1, Wa 2, Wa 3 und Wa 4	158
ESO (DV 301) § 51 (1) Signal Wa 1 Vorsicht – Fahrt im benachbarten Gleis -	158
ESO (DV 301) § 51 (3) Signal Wa 2	158
ESO (DV 301) § 51 (5) Signal Wa 3	158
ESO (DV 301) § 51 (7) Signal Wa 4 – Fahnschild -	158

Sonstige Signale (So).....	159
ESO (DV 301) § 53 (1) Signal So 2 - Schachbretttafel -	159
ESO (DV 301) § 54 (1) Signal So 3 – Vorsignaltafel.....	159
Signal So 3a	159
Signal So 3b	159
Signal So 3c	160
Signal So 3d	160
ESO (DV 301) § 56 (1) Signal So 5 – Trapeztafel -	160
ESO (DV 301) § 58 (1) Signal So 7 – Schneepflugtafel -	161
AB § 58 (2)	161
AB § 58 (3)	161
ESO (DV 301) § 60 Signale für Rückfallweichen	161
ESO (DV 301) § 60 (1) Signal So 17 – Ankündigungsbake –	162
ESO (DV 301) § 60 (4) Signal So 18 – Überwachungssignal einer Rückfallweiche –	162
ESO (DV 301) § 61 (1) Signal So 10 – Brandfackeltafel -	162
ESO (DV 301) § 64 (1) Signal So 13 – Gefahrenanstrich -	163
ESO (DV 301) § 65 (9) Signal So 16a.....	163
ESO (DV 301) § 65 (9) Signal So 16b	164
Von den Paragraphen 2 bis 65 abweichende und in ihnen nicht enthaltene Signale	164
ESO (DV 301) § 67 Lichthauptsignale (HI).....	164
ESO (DV 301) § 67 (4) Signal HI 100.....	164
ESO (DV 301) § 67 (5) Signal HI 101.....	164
ESO (DV 301) § 67 (6) Signal HI 102.....	165
ESO (DV 301) § 68 Lichtvorsignale (VI)	165
ESO (DV 301) § 68 (5) Signal VI 100.....	165
ESO (DV 301) § 68 (6) Signal VI 101.....	165
ESO (DV 301) § 68 (7) Signal VI 102.....	165
ESO (DV 301) § 69 Lichtsignale (Signalverbindungen) der Berliner S-Bahn (Sv).....	166
ESO (DV 301) § 69 (1) Signal Sv 103	166
ESO (DV 301) § 70 (1) Signal Zs 101 – Ersatzsignal –	166
ESO (DV 301) § 70 (6) Signal Zs 105.....	166
– Geschwindigkeitsanzeiger –	166
ESO (DV 301) § 70 (10) Signal Zs 106.....	166
– Stumpfgleis – und Frühhaltanzeiger	166
ESO (DV 301) § 71 (1) Signal - Lsp -	167
3. Im Abschnitt B nicht enthaltene Signale.....	167
Signal Ne 8 - Gefahrenanstrich -	167
AB 249.....	167
AB 250.....	167

Zusammenstellung der Anweisungen zur Durchführung der ESO und der Signale mit vorübergehender Gültigkeit in Bezug zu den einzelnen Abschnitten der ESO

1. Einführung

Diese Zusammenstellung entspricht der Eisenbahn-Signalordnung vom 07.10.1959 zuletzt geändert durch Art 498 der Verordnung vom 31.10.2006 (BGBl. I, S. 2407).

Hierin ist auch der Abschnitt C, Nr. 2, „III. Signale der DV 301 der Deutschen Reichsbahn“ inbegriffen, der in einem besonderen Kapitel dargestellt wird.

Dieser Abschnitt beruht auf dem Vertrag der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik über die Herstellung der Einheit Deutschlands - Einigungsvertrag vom 31.08.1990 Anlage I, Kapitel XI, Sachgebiet A, Abschnitt III, der folgende Bestimmung enthält:

„Bundesrecht tritt in dem in Artikel 3 des Vertrages genannten Gebiet mit folgenden Maßgaben in Kraft:

...

8. Eisenbahn-Signalordnung 1959 vom 7. Oktober 1959 (BGBl. II S. 1021), zuletzt geändert durch Verordnung vom 7. Juli 1986 (BGBl. I S. 1021),

Mit folgender Maßgabe:

Abschnitt C Nr. 2 der Anlage wird erweitert um die von Abschnitt B abweichenden Signale der mit Genehmigungsverfügung des Ministers für Verkehrswesen eingeführten DV 301 der Deutschen Reichsbahn vom 16. September 1970, gültig ab 1. Oktober 1971.“

Die durch das Eisenbahn-Bundesamt oder die vor dessen Gründung zuständigen Behörden für die Eisenbahnen des Bundes erlassenen Anweisungen zur Durchführung der ESO (gemäß ESO (5)) und die zugelassenen von der ESO abweichenden Signale mit vorübergehender Gültigkeit (gemäß ESO (4)) entsprechen dem Stand vom 31.01.2014.

Die Hierarchie der einzelnen Textbestandteile ist anhand der folgenden Darstellung erkennbar:

-- Der Text der ESO ist **fett** gedruckt.

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

Die Anweisungen zur Durchführung der ESO zu Signalen der ESO sind normal gedruckt und fortlaufend nummeriert. Die Buchstaben AB (Ausführungs-Bestimmung) sind der Nummer vorangestellt.

(z.B. AB 10a. Das Signal Hp 0 wird gezeigt am Hauptsignal oder am Sperrsignal.)

Die von der ESO abweichenden Signale mit vorübergehender Gültigkeit sind kursiv und fett gedruckt.

Die Anweisungen zur Durchführung dieser Signale sind kursiv gedruckt. (z.B. AB 141)

Bis zur endgültigen Harmonisierung der ESO gelten für Alte und Neue Bundesländer zum Teil unterschiedliche Formulierungen in den Anweisungen zur Durchführung der ESO (AB) für gleiche Signale (insbesondere, wenn Bezüge zu anderen Signalen erforderlich sind, die unterschiedlich bezeichnet werden).

Anweisungen zur Durchführung der ESO im Abschnitt A: Allgemeines und im Abschnitt B Signale, die in modifizierter Form im Bereich der DV 301 der ehemaligen Deutschen Reichsbahn verwendet werden, sind deshalb eingrahmt und mit AB Nr. (AB Nr. alte Bundesländer) und dem Zusatz NBL benannt. Der modifizierte Text ist dabei unterstrichen.

Texthinweise zur ESO Abschnitt C, Unterabschnitt 2. III. :

Der Abschnitt C, Unterabschnitt 2. III. wird hierbei neu geordnet in die Unterabschnitte a) und b)

- a) enthält noch verwendete Signale
- b) enthält Signale, die bei den EdB nicht mehr verwendet werden.

Der Graudruck wird angewendet, um zu verdeutlichen, dass diese Signale für den praktischen Eisenbahnbetrieb keine Bedeutung mehr haben. Es handelt sich dabei um die Signale der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, die aufgrund einer Entscheidung der DB Netz AG durch das entsprechende Signal aus dem Abschnitt B der ESO mit gleicher Bedeutung ersetzt wurden oder nicht mehr angewendet werden.

Der Unterabschnitt a) ist nach den Paragraphen und Absätzen nummeriert, die der fortgeschriebenen Gliederung der DV 301 folgen. Die ursprüngliche Gliederung gemäß Einigungsvertrag ist, falls sie sich von der fortgeschriebenen Gliederung unterscheidet, jeweils als Referenz angegeben.
Den Anweisungen zur Durchführung der ESO ist das Kürzel AB (AB = Ausführungs-Bestimmungen) vorangestellt.

Der Unterabschnitt b) ist nach Paragraphen gegliedert, die der ursprünglichen Gliederung der DV 301 gemäß Einigungsvertrag folgen. Die Anweisungen zur Durchführung der ESO, die zu diesen Signalen erlassen wurden, haben für den praktischen Eisenbahnbetrieb keine Bedeutung mehr und werden deshalb nicht dargestellt.

Abschnitt A: Allgemeines

a) Geltungsbereich und Zuständigkeiten

ESO (1)

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

ESO (2)

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

ESO (3)

Abweichungen von der ESO können im Einzelfall zulassen

1. das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Eisenbahnen des Bundes (EdB)
2. die zuständigen obersten Landesverkehrsbehörden für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

ESO (4)

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

ESO (5)

Anweisungen zur Durchführung der ESO können bei Eisenbahnen des Bundes vom Eisenbahn-Bundesamt, bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen von der obersten Landesverkehrsbehörde erlassen werden.

Die Anweisungen und ihre Änderungen sind dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur rechtzeitig vor Inkrafttreten zur Kenntnis zu geben.

b) Begriffsbestimmungen

ESO (6)

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

AB 1.

a) Signal

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

b) Signalbegriff

Der Signalbegriff ist die Kurzbezeichnung eines Signals (z.B. 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 oder des Signaltones.

e) Signalbild

Das Signalbild umfasst die für ein sichtbares Signal festgelegten Formen, Farben und Merkmale (z.B. Symbole, Buchstaben, Zahlen).

Ein sichtbares Signal kann ein Formsignal, Lichtsignal oder ein Handsignal sein.

f) Signaltone

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

g) 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

Signale, die zeitweilig betrieblich abgeschaltet sind, zeigen an Stelle der sonst vorgesehenen Signalbilder ein weißes Licht (Kennlicht). Das gilt nicht für Signal Ne 13.

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 oder Zs 8 gezeigt wird (s. aber AB 28).

ESO (7)

**Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend.
Die Abbildungen dienen zur Erläuterung.**

AB 2.

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.

Bei den NE-Bahnen werden die Ausnahmen zu dieser Bestimmung in einer betrieblichen Anweisung bekannt gegeben.

Die Bezeichnungen rechts und links sind im Sinne der Fahrtrichtung zu verstehen.

AB 2a.

Zuordnungstafel (Hinweis: in den NBL **Signal So 20**)

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

Ein schwarzes Rechteck mit weißem Dreieck



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

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

Die Zuordnungstafel wird in Verbindung mit folgenden Signalen angewandt:

- Signal Ts 1
- Signale Lf 1, Lf 2, Lf 3, Lf 4, Lf 5, Lf 6 und Lf 7
- Signale EI 1v, EI 1, EI 2, EI 3, EI 4 und EI 5
- Signale Ne 1, Ne 2, Ne 3, Ne 4, Ne 5 und Ne 7
- Signale Bü 0/1, Bü 4 und Bü 5
- Signale Bü 2, Bü 3.

Sollen die Signale für beide Gleise gültig sein, sind sie durch zwei Zuordnungstafeln zu kennzeichnen.

Die Zuordnungstafel ist über den Signalen – 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.

AB 2b.

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.

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.

Unabhängig davon ist es zulässig, auch in anderen Fällen die Nachtzeichen insbesondere der Handsignale am Tage anzuwenden, wenn dadurch die Signalaufnahme verbessert werden kann.

An Lichtsignalen ist während der Dunkelheit die Nachtbeleuchtung anzuwenden

Bei unsichtigem Wetter ist – soweit möglich – stets die Tagesbeleuchtung anzuwenden.“

AB 3b.

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.

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

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



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.

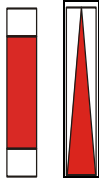





Hierfür und für das Verhalten nach der Vorbeifahrt sind die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmer für die Gleichstrom-S-Bahnen Berlin und Hamburg gegebenen Richtlinien zu beachten.

Hauptsignale mit diesem Mastschild besitzen zugleich eine Vorsignalfunktion.

AB 4 NBL

(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

<p>Die Mastschilder geben das Verhalten bei Halt zeigenden oder gestörten Lichtsignalen vor. Sie sind</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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) <u>sowie</u> - <u>weiß mit zwei schwarzen Punkten</u> 	
<p>a) An einem durch ein weiß-rot-weißes Mastschild <u>bzw. ein Mastschild mit einem mit der Spitze nach oben weisenden roten Dreieck auf weißem Grund –dieses Mastschild wird neu nicht mehr angewendet - gekennzeichneten Lichtsignal</u>, 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.</p>	
<p>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. <u>Hauptsignale mit diesem Mastschild besitzen zugleich eine Vorsignalfunktion.</u></p>	
<p>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.</p> <p>Hauptsignale mit diesem Mastschild besitzen zugleich eine Vorsignalfunktion.</p>	
<p>d) <u>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</u></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



AB 5.

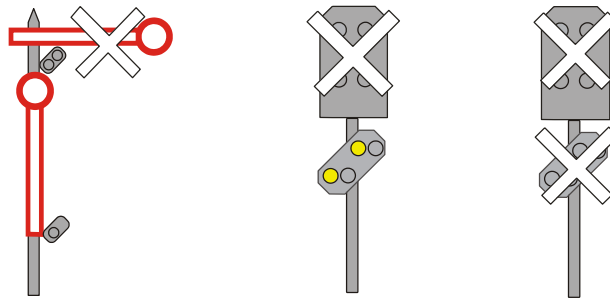
Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet oder es ist verdeckt.

Außerdem werden ungültige Formsignale bei Dunkelheit nicht beleuchtet, ungültige Lichtsignale gelöscht.

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

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

Beispiele für die Kennzeichnung



(Vorsignal ist gültig)

Abschnitt B: Die Signale

I. Hauptsignale (Hp)

ESO (10)

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.

ESO (11)

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

ESO (12) bleibt frei

AB 6

Hauptsignale werden verwendet als

- Einfahrtsignale,
- Ausfahrtsignale,
- Zwischensignale,
- Blocksignale,
- Deckungssignale vor Gefahrstellen.

AB 7.

Die Nachtzeichen der Formsignale müssen in der Regel so lange leuchten, wie Züge der betreffenden Fahrtrichtung verkehren.

In Bahnhöfen, auf denen nicht ständig rangiert wird, kann zugelassen werden, dass bei Ausfahr- und Zwischensignalen auf die Anwendung der Nachtzeichen verzichtet wird, solange die zugehörigen Gleise nicht befahren werden.

Signale, die eine Gruppe bilden, müssen jedoch gleichzeitig leuchten.

Die Nachtzeichen mehrflügliger Formsignale dürfen nur gleichzeitig gelöscht werden.

AB 8. bleibt frei

ESO (13)

Ein Lichthauptsignal kann mit einem Lichtvorsignal für ein folgendes Hauptsignal an einem Signalträger vereinigt sein.

Das Hauptsignal befindet sich dann über dem Vorsignal.

Wenn mehrere solcher Signale einander folgen, stehen sie in festgelegten Abständen.

Der Abstand zwischen ihnen beträgt in der Regel 1000 bis 1300 m.

AB 9.

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.

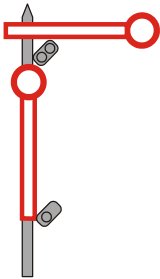
~~Bei den Eisenbahnen des Bundes bestimmt der Eisenbahninfrastrukturunternehmer bei den NE der Betriebsleiter auf welchen Bahnhöfen den Mitarbeitern auf den Betriebsstellen und der Zugaufsicht durch Fahrtanzeiger die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt angezeigt wird. (Entfällt zum 13.12.2015)~~

Signal Hp 0 -Halt-

Formsignal

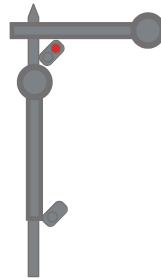
Tageszeichen

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



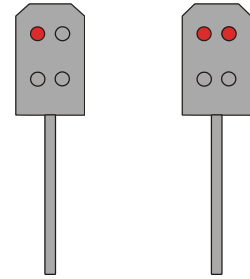
Nachtzeichen

Ein rotes Licht.



Lichtsignal

Ein rotes Licht oder zwei rote Lichter waagrecht nebeneinander.



AB 10a.

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

AB 11.bleibt frei

AB 11a.

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

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

AB 11a NBL
(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

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

Signal Hp 1 – Fahrt -

Formsignal

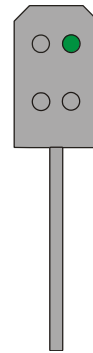
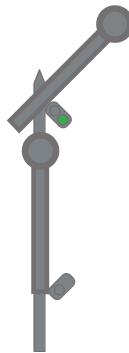
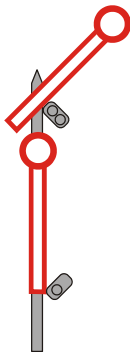
Lichtsignal

Tageszeichen

Nachtzeichen

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

Ein grünes Licht.



AB 12.

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

Signal Hp 2 – Langsamfahrt -

Formsignal

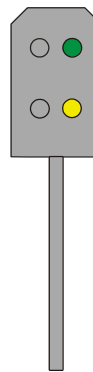
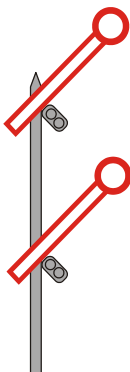
Lichtsignal

Tageszeichen

Nachtzeichen

Zwei Flügel zeigen schräg nach rechts aufwärts.

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht.



AB 13.

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.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt vom Hauptsignal ab für den anschließenden Weichenbereich.

AB 14. und AB 15. bleiben frei

II. Vorsignale (Vr)

ESO (14)

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.

Das Signal Vr 0 kann auch das Signal Hp 0 am Sperrsignal (Lichtsignal) ankündigen.

AB 17.

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

ESO (15)

Die Vorsignale sind entweder ortsfeste Form- oder Lichtsignale oder Wärtersignale.

ESO (16)

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

AB 18.

Der Infrastrukturunternehmer legt den Bremsweg für jede Strecke fest und gibt ihn bekannt.

AB 19. bleibt frei

AB 20.

Wo die Sicht auf das Hauptsignal behindert ist, kann das Vorsignal als Lichtsignal wiederholt sein (Vorsignalwiederholer). Wegen seiner Kennzeichnung s. AB 25.

AB 21.

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

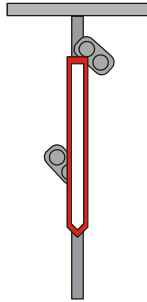
ESO (17)

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

AB zu ESO (17) NBL

(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

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 einem Hauptsignal stehen, kann bis auf weiteres nur ein Licht gezeigt werden.

AB 22.

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

AB 23.

bleibt frei

AB 24.

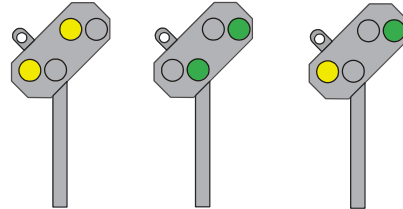
Die Nachtzeichen der Formvorsignale müssen so lange leuchten wie die der zugehörigen Haupt- oder Schutzsignale.

ESO (18)

Die Lichtvorsignale zeigen zwei nach rechts steigende Lichter.

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. Das gleiche Bild zeigt auch der Vorsignalwiederholer, der jedoch nicht mit Vorsignaltafel ausgerüstet ist und nicht durch Vorsignalbaken angekündigt wird.



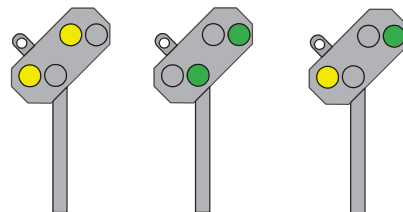
AB 25 NBL

(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

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

Wegen der Kennzeichnung von Vorsignalen in einem um mehr als 5 % kürzeren Abstand, die nicht mit Zusatzlicht kenntlich gemacht sind, siehe auch Regelung (AB) zu Signal Ne 2

Das gleiche Bild zeigt auch der Vorsignalwiederholer, der jedoch nicht mit Vorsignaltafel ausgerüstet ist und nicht durch Vorsignalbaken angekündigt wird.



Vorsignalwiederholer, die nicht durch das Zusatzlicht kenntlich sind, sind am Mast durch eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzem Ring gekennzeichnet.



AB 26. und AB 27. bleiben frei

AB 28.

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

ESO (19)

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

AB 29.

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

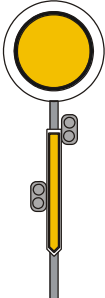
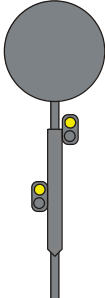
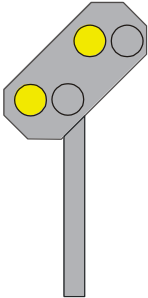
Signal Vr 0 -Zughalt erwarten-

(ursprüngliche Signalbedeutung)

Stand neu:

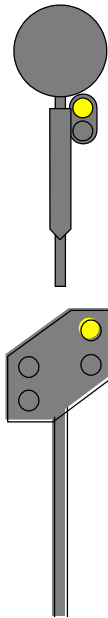
(abweichende Signalbedeutung von der ESO zugelassen BMVBS Az EW
15/32.31.03/180 DB 04 v. 23.03.2005)

Signal Vr 0 - -Halt erwarten-

Formsignal		Lichtsignal
Tageszeichen	Nachtzeichen	
Die runde Scheibe steht senkrecht. Wo ein Flügel vorhanden ist, zeigt er senkrecht nach unten.	Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend.	
		

AB zu Signal Vr 0 NBL
(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

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



Signal Vr 1 -Fahrt erwarten-

Formsignal

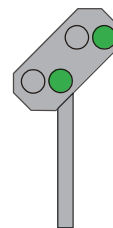
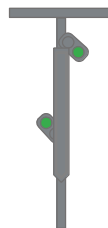
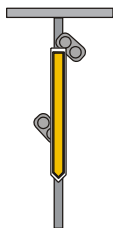
Lichtsignal

Tageszeichen

Nachtzeichen

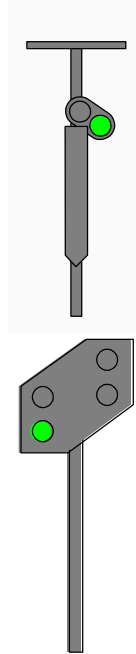
Die runde Scheibe liegt waagrecht. Wo ein Flügel vorhanden ist, zeigt er senkrecht nach unten.

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend.



AB zu Signal Vr 1 NBL
(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

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



AB 30. bleibt frei

Signal Vr 2 -Langsamfahrt erwarten-

Formsignal

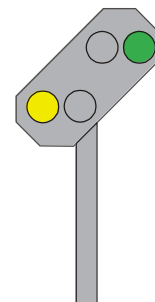
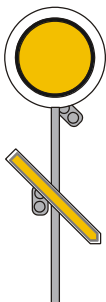
Lichtsignal

Tageszeichen

Nachtzeichen

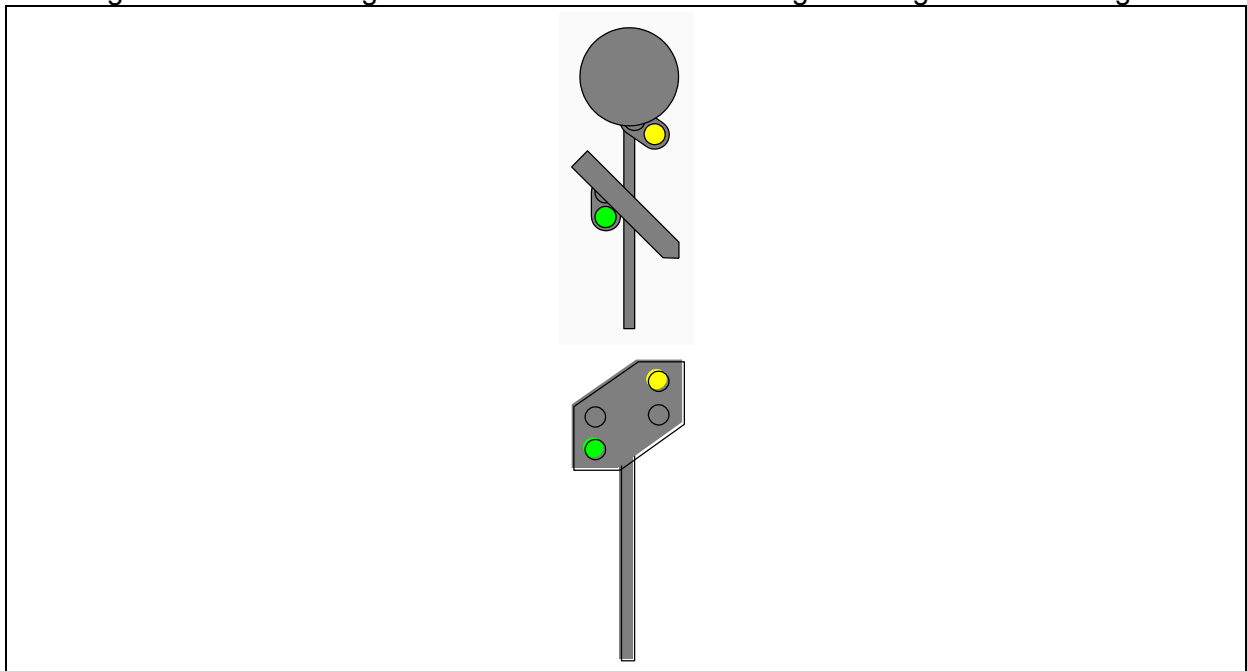
Die runde Scheibe steht senkrecht, der Flügel zeigt schräg nach rechts unten.

Ein gelbes Licht und nach rechts steigend ein grünes Licht.



AB zu Signal Vr 2 NBL
(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

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



Ila. Kombinationssignale (Ks)

(Betriebsversuch genehmigt mit Bescheid EBA Pr.2412 Aks521.doc Frau Rudolph vom 30.11.1995 gültig bis zum Inkrafttreten der 4. Änderungsverordnung zur ESO)

ESO (19a)

*Kombinationssignale sind Lichtsignale, die die Fahraufträge mit einem Signallicht anzeigen. **Die Signale Ks 1 und Ks 2 gelten nur für Zugfahrten.**¹*

Die Signale können die Funktion

- eines Hauptsignals*
 - eines Vorsignals oder*
 - eines Haupt- und Vorsignals*
- haben.*

ESO (19b)

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.

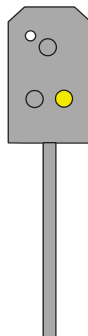
Das Mastschild ist rückstrahlend.



Das dreieckige Mastschild ist grundsätzlich unter dem weiß-rot-weißem Mastschild angeordnet.

ESO (19c)

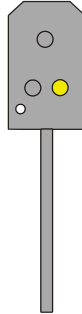
Kombinationssignale mit Vorsignalfunktion, die in einem um mehr als 5% verkürzten Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem zugehörigen Signal stehen, zeigen bei Signal Ks 1 mit Zs 3v und bei Signal Ks 2 ein weißes Zusatzlicht über dem Signallicht.



¹ ab dem 09.12.2012

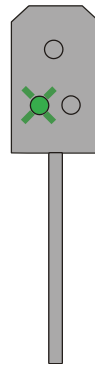
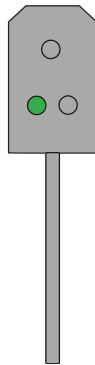
ESO (19d)

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.



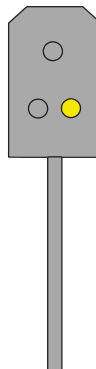
ESO (19e)

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

Das an einem Hauptsignal gezeigte Signal erlaubt die Anwendung der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit.

Signal Ks 2 - Halt erwarten -

Ein gelbes Licht



ESO (19f)

Das Signal erlaubt die Vorbeifahrt und kündigt Halt an.

III. Haupt- und Vorsignalverbindungen (Sv)

ESO (20)

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

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

AB 31.

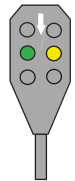
Die Signale können sich rechts oder links neben oder über dem Gleis befinden.

AB 32.

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

AB 33.

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.



Signal Sv 0 - Zughalt! Weiterfahrt auf Sicht -

Zwei gelbe Lichter waagerecht nebeneinander.



AB 34.

Züge dürfen 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.

AB 35.

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

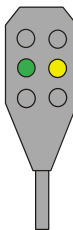
Signal Sv 1 - Fahrt! Fahrt erwarten -

Zwei grüne Lichter Waagerecht nebeneinander.



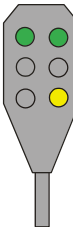
Signal Sv 2 - Fahrt! Halt erwarten -

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



Signal Sv 3 - Fahrt! Langsamfahrt erwarten -

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

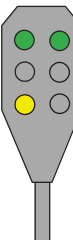


AB 35a.

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.

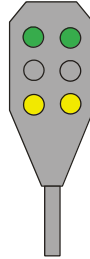
Signal Sv 4 - Langsamfahrt! Fahrt erwarten -

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



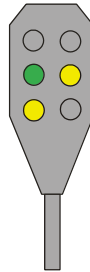
Signal Sv 5 - Langsamfahrt! Langsamfahrt erwarten -

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



Signal Sv 6 - Langsamfahrt! Halt erwarten -

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



AB 35b.

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

IV. Zusatzsignale (Zs)

ESO (21)

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

AB 36

Zusatzsignale gelten für Zugfahrten.

Ortsfeste Zusatzsignale werden in der Regel an Haupt- oder Vorsignalen gezeigt.

Die Signale Zs 2, Zs 2v, Zs 3, Zs 3v, Zs 6 und Zs 10 können allein stehend gezeigt werden.

AB 36 NBL

(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

Zusatzsignale gelten für Zugfahrten. (siehe aber Signal Zs 103)

Ortsfeste Zusatzsignale werden in der Regel an Haupt- oder Vorsignalen gezeigt.

Die Signale Zs 4, Zs 2v, Zs 3, Zs 3v und Zs 7 können allein stehend gezeigt werden.

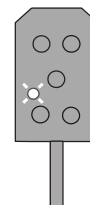
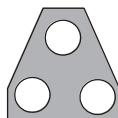
Signal Zs 1 – Ersatzsignal –

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

Drei weiße Lichter in Form eines A.

(Betriebsversuch für den Bereich der alten Bundesländer genehmigt mit Bescheid EBA Pr.2412 Aks521.doc Frau Rudolph vom 30.11.1995 gültig bis zum Inkrafttreten der 4. Änderungsverordnung zur ESO)

Ein weißes Blinklicht (wird in den ABL nur im Zusammenhang mit den Kombinationssignalen gemäß Abschnitt IIa angewendet).



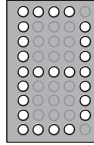
AB 37.

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

Signal Zs 2 - Richtungsanzeiger -

Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung

Ein weißleuchtender Buchstabe.



AB 38.

Der Richtungsanzeiger gibt durch einen Kennbuchstaben an, für welche Fahrtrichtung oder für welches Streckengleis mehrerer nebeneinander verlaufender 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.

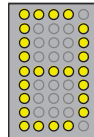
Der Infrastrukturunternehmer gibt die verwendeten Kennbuchstaben bekannt.

Signal Zs 2v – Richtungsvoranzeiger –

Richtungsanzeiger (Zs 2) erwarten

Lichtsignal

Ein gelbleuchtender Buchstabe.



AB zu Zs 2v NBL

(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

Der Richtungsvoranzeiger darf bis auf weiteres auch weißleuchtend sein .

Signal Zs 3 – Geschwindigkeitsanzeiger –²

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

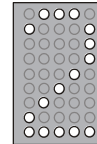
Formsignal

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



Lichtsignal

Eine weißleuchtende Kennziffer.



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

AB 38a.

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

AB 39.

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

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

AB 40.

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

AB 41.

Das Formsignal ist rückstrahlend oder bei Dunkelheit beleuchtet, es kann bis auf weiteres nicht rückstrahlend oder beleuchtet sein.

Das Formsignal an Lichthauptsignalen zeigt mit der Spitze nach oben.

² In den NBL alter Signalbegriff „Zs 5“, der von EdB nicht mehr angewendet wird

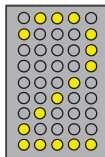
Signal Zs 3v – Geschwindigkeitsvoranzeiger –

Geschwindigkeitsanzeiger (Zs 3) erwarten

Lichtsignal

Eine gelbleuchtende Kennziffer.

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



Formsignal

*(gem. EBA Bescheid 3424 Ars-907.doc
Frau Rudolph vom 07.05.1999)*

Eine gelbe Kennzahl auf dreieckiger schwarzer Tafel mit gelbem Rand.

Das Formsignal ist rückstrahlend.



Signal Zs 4 – Beschleunigungsanzeiger –

Besonderer Hinweis: Wird bei den Eisenbahnen des Bundes (EdB) nicht mehr verwendet.

Fahrzeit kürzen

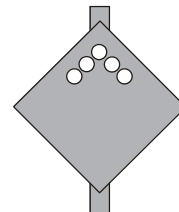
Formsignal

Eine weiße, rotgeränderte dreieckige Scheibe mit schwarzem K.



Lichtsignal

Ein weißleuchtender Winkel mit der Spitze nach oben.



AB 42.

Allgemeines

- Durch das Signal wird einem Zuge der Auftrag erteilt, bis zur nächsten Zugfolgestelle die Geschwindigkeitsgrenzen des Fahrplans auszunutzen, um andere Züge nicht aufzuhalten.
- Bei den Eisenbahnen des Bundes bestimmt der Eisenbahninfrastrukturunternehmer – bei den NE der Betriebsleiter – auf welchen Strecken das Signal nach Ermessen des Fahrdienstleiters oder im Auftrag der Zugüberwachung gegeben wird.

AB 43.

Formsignal

- a) Das Signal wird vom Fahrdienstleiter oder in dessen Auftrag vom Aufsichtsbeamten oder Stellwerkswärter gegeben.
- b) Die Signalscheibe wird dem Zuge – möglichst auf der Seite des Triebfahrzeugführers – so lange entgegengehalten, bis der Triebfahrzeugführer die Wahrnehmung durch das Achtungssignal (Zp 1) bestätigt.
- c) Beim Begegnen zweier Züge darf das Signal nur gegeben werden, wenn ein Irrtum ausgeschlossen ist.
- d. Die Signalscheibe ist bei Dunkelheit, wenn nötig anzuleuchten.

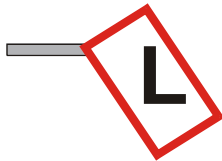
Signal Zs 5 – Verzögerungsanzeiger –

Besonderer Hinweis: Wird bei den EdB nicht mehr verwendet.

Langsamer fahren

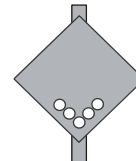
Formsignal

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



Lichtsignal

Ein weißleuchtender Winkel mit der Spitze nach unten.



AB 44.

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

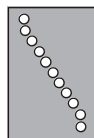
AB 45

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

Signal Zs 6 – Gleiswechselanzeiger –

(Ursprüngliche Langbezeichnung und Signalbedeutung)

Der Fahrweg führt in das benachbarte durchgehende Hauptgleis



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

Stand neu :

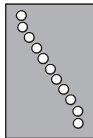
(abweichende Langbezeichnung und Signalbedeutung von der ESO zugelassen BMVBS Az
EW 15/32.31.03/180 DB 04 v. 23.03.2005)

Signal Zs 6 – Gegengleisanzeiger –

Der Fahrweg führt in das Streckengleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung

Lichtsignal

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



Formsignal

(gem. EBA Bescheid Pr.3424 Arsob-0201.doc vom 19.06.2001)

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



AB 46.

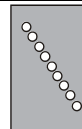
Der Gegengleisanzeiger zeigt an, dass auf zweigleisigen Strecken das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren werden darf. Der Auftrag, das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung zu befahren, gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor eine Abzweig- oder Überleitstelle, gilt der Auftrag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

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.

AB zu Zs 6 Lichtsignal für NBL³
(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

Die Enden können bis auf weiteres nicht abgewinkelt sein.



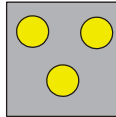
³ Neu ab 14.12.2008

Signal Zs 7 – Vorsichtsignal –

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

Lichtsignal

Drei gelbe Lichter in Form eines V.



AB 47a.

Der Auftrag, auf Sicht weiterzufahren, gilt bis zum nächsten Hauptsignal. Das Signal gilt weiter, auch wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

Signal Zs 8 – Falschfahrt-Auftragssignal –

Fahrt auf falschem Gleis

(Ursprüngliche Langbezeichnung und Signalbedeutung)

Stand neu:

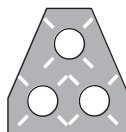
(abweichende Langbezeichnung und Signalbedeutung von der ESO zugelassen BMVBS Az EW 15/32.31.03/180 DB 04 v. 23.03.2005)

Signal Zs 8 – Gegengleisfahrt-Ersatzsignal –

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

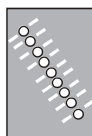
Lichtsignal

Drei blinkende weiße Lichter in Form eines A.



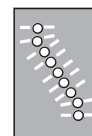
(gem. EBA Bescheid 3424 Arsob-0105.doc vom 14.02.2006)

Ein weißblinkender Lichtstreifen von rechts nach links steigend.



(gem. EBA Bescheid 3424 Arsob-0105.doc vom 14.02.2006)

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



ESO (21a)

Das Signal Zs 8 zeigt außerdem an, dass am Signal Hp 0 oder am gestörten Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeigefahren werden darf.

AB 47b.

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.

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

Signal Zs 10 – Endesignal –

(Signal mit vorübergehender Gültigkeit „genehmigt vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn mit Schreiben vom 10.12.1991- Vst.Pn 5103 (Z ZP) Baos IV.“)

Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung

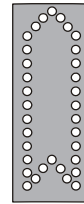
Formsignal

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 verschiedenen Fahrwege aufgestellt sein.

Signal Zs 12 – M-Tafel –

(gem. EBA Bescheid 3424 Arsob-0105.doc vom 14.02.2006)

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

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

Eine weiße Tafel mit rotem Rand und rotem „M“ in Schreibschrift.



AB 47g.

Der Fahrdienstleiter darf zur Übermittlung seines Auftrags eine örtliche Aufsicht beauftragen.

Signal Zs 13 – Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger –

(gem. EBA Bescheid 3424 Arsob-0105.doc vom 14.02.2006)

Fahrt in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg

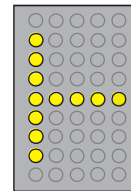
Formsignal

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.

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.

Das Signal wird nicht angewendet, wenn das Signal Zs 3 gemäß AB 39 gezeigt wird.

V. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Ts)

ESO (22)

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

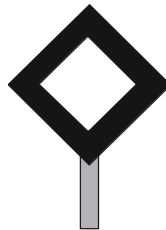
Signal Ts 1 -Nachschieben einstellen -

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



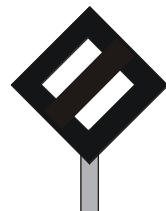
Signal Ts 2 - Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten

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



Signal Ts 3 - Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten –

Auf Signal Ts 2 ein schwarzer nach rechts steigender Streifen.



AB 48.

Die Signale sind beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

AB 49. und AB 50. bleiben frei



VI. Langsamfahrsignale (Lf)

ESO (23)

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

AB 50 a. ⁴

Langsamfahrsignale werden nicht aufgestellt, wenn die reduzierte Geschwindigkeit nur für einzelne Zuggattungen bzw. Züge gilt. Die Geschwindigkeitsreduzierung wird in diesem Fall den betroffenen Zügen durch das Infrastrukturunternehmen schriftlich bekanntgegeben.

AB 50 b. ⁵

Für Züge mit technischer Überwachung eines bekanntgegebenen besonderen Geschwindigkeitsprofils gelten die Signale Lf 6 und Lf 7 nicht.

AB 51.

Die Langsamfahrsignale Lf 1, 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.

AB 51. NBL

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.

⁴ Neu ab 05.06.2011

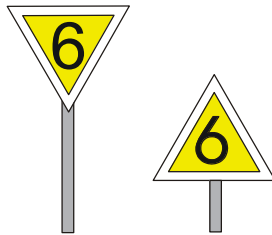
⁵ Neu ab 05.06.2011 (z.B. bei Neigetechnik Zügen mit aktivierter Neigetechnik.)

Signal Lf 1 – Langsamfahrscheibe –

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

Tageszeichen

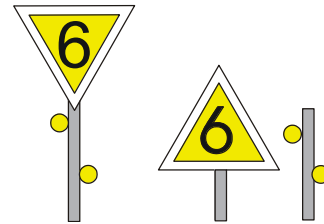
Eine auf der Spitze stehende dreieckige gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.



Nachtzeichen

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

Bei beschränktem Raum befinden sich die Lichter vor dem Tageszeichen.



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

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

AB 51a.

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.

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.

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

AB 54.bleibt frei

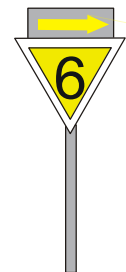
AB 55.

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

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

Züge werden durch schriftlichen Befehl oder die La verständigt, für welche Richtung das Signal gilt.

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. 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.

AB 57.

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.

Wenn Züge hinter dem Signal Lf 1 beginnen, ihre Fahrt fortsetzen **oder aus der Führung von ETCS⁶** entlassen werden, 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 2 - Anfangsscheibe -

Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle

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



AB 59.

Die gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem A darf quadratisch sein.

AB 60.

Das Signal Lf 2 steht am Anfang des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts.

AB 61.

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.

Am Signal Lf 2 ist der gem. AB 55 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.

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.

⁶ ab dem 09.12.2012

Signal Lf 3 - Endscheibe -

Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle

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



AB 63b.

Die weiße Scheibe mit schwarzem E darf quadratisch sein.

AB 64.

Das Signal Lf 3 steht am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts. Auf eingleisigen Strecken kann das Signal Lf 3 unmittelbar links neben dem Gleis aufgestellt sein.

Das Signal Lf 3 ist nicht aufgestellt, wenn eine zweite Langsamfahrstelle unmittelbar anschließt.

AB 64a⁷

Wenn zur Kennzeichnung des Endes einer vorübergehenden Langsamfahrstelle nach dem Befahren von Bahnübergängen unter dem hierfür aufgestellten Signal Lf 3 eine Tafel mit der Aufschrift „BÜ“ angebracht ist, darf abweichend von der Anweisung zur Durchführung der ESO Nr. 52 die Geschwindigkeit erhöht werden, wenn das führende Fahrzeug die Mitte des Bahnübergangs erreicht hat.



AB 65.

Das Signal ist bei Dunkelheit beleuchtet oder es ist rückstrahlend.

AB 66.

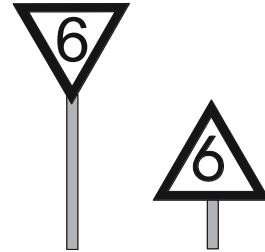
Bei den NE bestimmt der Betriebsleiter, ob das Signal Lf 3 aufzustellen ist. Er bestimmt auch, ob es zu beleuchten ist.

⁷ ab dem 09.12.2012

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.

Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.

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.

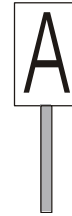
Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

AB 69. bleibt frei

Signal Lf 5 - Anfangtafel -

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

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



AB 69a.

Das Signal Lf 5 wird neu nicht mehr aufgestellt.

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

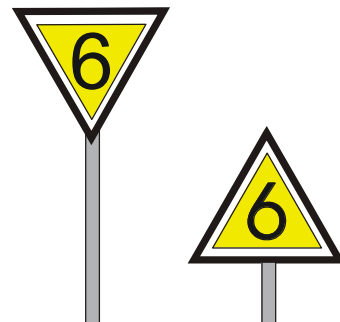
Signal Lf 6 -Geschwindigkeits-Ankündesignal -

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.

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 den 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.



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 Bahnanlage geeigneter Anhalt für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist. Dieser geeignete Anhalt ist dann im Fahrplan bekannt gegeben.

AB 71b. bleibt frei

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.

Die weiße Tafel mit schwarzem Rand darf quadratisch sein.

AB 71d.

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. bleibt frei

AB 71f.

Ein zu signalisierender Geschwindigkeitswechsel liegt auch vor, wenn an Abzweigstellen und an Streckenverzweigungen in Bahnhöfen bei Übergang von einer Strecke auf eine andere eine Geschwindigkeitsänderung zu beachten ist.

AB 71g.

Auf Nebenbahnen - ausgenommen bei Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Bahnübergängen - kann das Signal Lf 7 mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde entfallen, wenn ein sonstiger geeigneter Anhalt durch die Gestaltung der Bahnanlagen für den Triebfahrzeugführer vorhanden ist. Dieser geeignete Anhalt ist dann im Fahrplan bekannt gegeben.

AB 71h.

Wenn zur Kennzeichnung des Endes einer Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem Befahren von Bahnübergängen unter dem hierfür aufgestellten Signal Lf 7 eine Tafel mit der Aufschrift „BÜ“ angebracht ist, darf die Geschwindigkeit erhöht werden, wenn das führende Fahrzeug die Mitte des Bahnübergangs erreicht hat.



VII. Schutzsignale (Sh)

ESO (24)

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.

Signale Sh 0 und Sh1

AB 72. bleibt frei

AB 73.

Die Signale Sh 0 und Sh 1 werden verwendet am Sperrsignal, Gleissperrensinal (Formsignal) und Abschlusssignal von Stumpfgleisen.

AB 74.

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

AB 75.

Abweichend von AB 2. dürfen die Signale bei Gleiswaagen, Schiebebühnen und Drehscheiben links aufgestellt sein.

AB 76.

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.

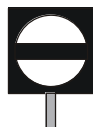
AB 77. bleibt frei

AB 78. bleibt frei

Signal Sh 0 - Halt! Fahrverbot -

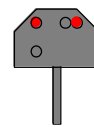
Formsignal

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



Lichtsignal⁸

Zwei rote Lichter waagerecht nebeneinander



⁸ Wird bei Eisenbahnen des Bundes nur noch als Hp 0 verwendet.

AB 79.

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.

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.

Signal Sh 1 - Fahrverbot aufgehoben -

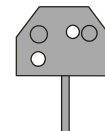
Formsignal

Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe.



Lichtsignal⁹

Zwei weiße Lichter nach rechts steigend.



AB 81.

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

AB 82.

Das Signal Sh 1 am Gleissperrensinal zeigt an, dass die Gleissperre abgelegt ist. Durch das Signal Sh 1 am Gleissperrensinal wird keine Zustimmung des Weichenwärters erteilt.¹⁰

AB 83.

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

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

AB 83. NBL

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

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

AB 84.

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

⁹ In den NBL als Signal „Ra 12“

¹⁰ Neufassung ab 14.12.2008

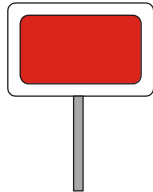
AB 85.

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.

Signal Sh 2 - Schutzhalt -

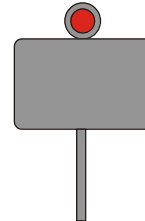
Tageszeichen

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,
- Abschlusssignal eines Stumpfgleises.¹¹

AB 87.

Die Wärterhaltscheibe ist nicht ortsfest. Ist die Regelaufstellung des Signals Sh 2 gemäß AB 2 nicht möglich, ist es im Gleis aufgestellt.

AB 88.

Die Wärterhaltscheibe wird verwendet

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

AB 89.

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

AB 90. bleibt frei

AB 91.

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

AB 92. bleibt frei

¹¹ Neufassung ab 14.12.2008

AB 93.

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

AB 94. bleibt frei

AB 95.

Bei ausreichender Außenbeleuchtung oder bei einfachen Verhältnissen wird am Abschlussignal des Einfahrstumpfgleises nur das Tageszeichen gezeigt.
Das Abschlussignal übriger Stumpfgleise ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.¹²

AB 96. bleibt frei

AB 97. bleibt frei

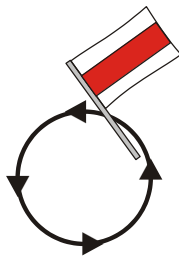
AB 98. bleibt frei

Signal Sh 3 - Kreissignal -

Sofort halten

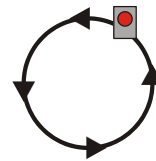
Tageszeichen

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.

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. bleiben frei

Signal Sh 5 - Horn- oder Pfeifsignal -

Sofort halten

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne.



AB 106.

Das Signal wird gegeben,

¹² Neufassung ab 14.12.2008

- 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.
-
-

VIII. Signale für den Rangierdienst (Ra)

ESO (26)

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)

Zu den Signalen im Rangierdienst gehören

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

A. Rangiersignale

ESO (28)

Die Rangiersignale werden vom Rangierleiter gegeben.

AB 106a.

Im Rahmen der betrieblichen Richtlinien der Eisenbahnunternehmen können damit auch andere Mitarbeiter beauftragt werden.

AB 107.

Die Signale sind gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben.

Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden (s. aber Signal Ra 5).

AB 108.

Für das Geben der sichtbaren Zeichen wird bei Dunkelheit eine weißleuchtende Laterne verwendet.¹³

AB 109.

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

¹³ Reduzierte Neufassung ab 14.12.2008

Signal Ra 1 - Wegfahren -

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

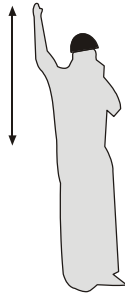
Ein langer Ton



und mit dem Arm

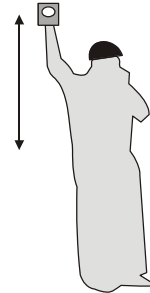
Tageszeichen

Senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten.



Nachtzeichen

Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten.



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.

Signal Ra 2 - Herkommen -

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

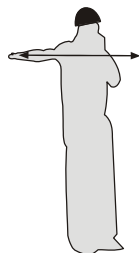
Zwei mäßig lange Töne



und mit dem Arm

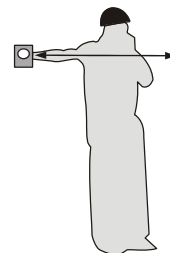
Tageszeichen

Langsame waagerechte Bewegung des Arms hin und her.



Nachtzeichen

Langsame waagerechte Bewegung der Laterne hin und her.



AB 112.

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

AB 113.

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

Signal Ra 3 - Aufdrücken -

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

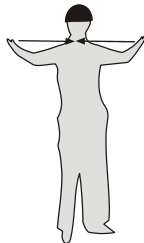
Zwei kurze Töne schnell nacheinander



und mit dem Arm

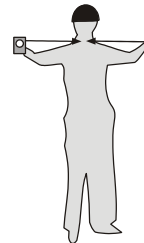
Tageszeichen

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



Nachtzeichen

Wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne.



AB 114.

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

Nach dem Aufdrücken ist auch ohne Haltauftrag anzuhalten.

Signal Ra 4 - Abstoßen -

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

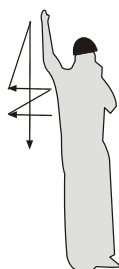
Zwei lange Töne und ein kurzer Ton



und mit dem Arm

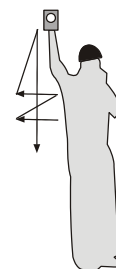
Tageszeichen

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.



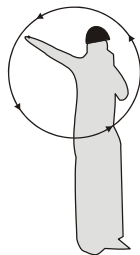
AB 115.

Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge abstoßen.

Signal Ra 5 -Rangierhalt -
Mit der Mundpfeife oder dem Horn
Drei kurze Töne schnell nacheinander
● ● ●
und mit dem Arm

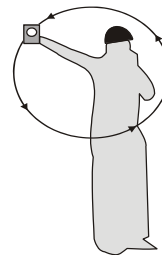
Tageszeichen

Kreisförmige Bewegung des Arms.



Nachtzeichen

Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.



AB 116.

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

B. Abdrücksignale

ESO (29)

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

ESO (30)

Die Formsignale bestehen aus einem um den Mittelpunkt einer runden Scheibe drehbaren Balken, der bei Dunkelheit beleuchtet wird.

Die runden Scheiben der Formsignale sind weiß oder schwarz.

ESO (31)

Bei den Lichtsignalen wird das Signalbild durch weiße Lichtstreifen auf einem dunklen Signalschirm dargestellt.

Die Lichtstreifen können auch aus mehreren Lichtern gebildet sein.

AB 117.

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

AB 118.

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

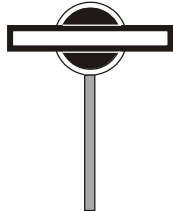
AB 119.

Die Signale können an den Berggleisen mit den gleichen Signalbildern wiederholt sein.

Signal Ra 6 - Halt! Abdrücken verboten -

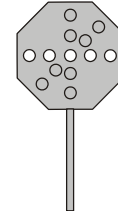
Formsignal

Ein waagerechter weißer Balken mit schwarzem Rand.



Lichtsignal

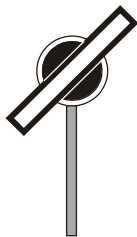
Ein waagerechter weißer Lichtstreifen.



Signal Ra 7 - Langsam abdrücken -

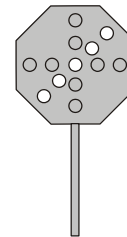
Formsignal

Ein weißer Balken mit schwarzem Rand schräg nach rechts aufwärts.



Lichtsignal

Ein weißer Lichtstreifen schräg nach rechts aufwärts.



Signal Ra 8 - Mäßig schnell abdrücken -

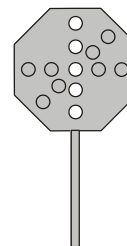
Formsignal

Ein senkrechter weißer Balken mit schwarzem Rand.



Lichtsignal

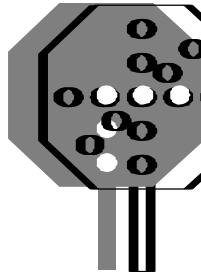
Ein senkrechter Lichtstreifen.



Signal Ra 9 - Zurückziehen -

Lichtsignal

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



AB 120

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

(gem. EBA Bescheid 3424 Arsob-0105.doc vom 14.02.2006)



AB 121.

Das Signal steht in der Regel links vom Gleis.

Signal Ra 11 - Wartezeichen -

Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten

Ein gelbes W mit schwarzem Rand.



AB 122.

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

Die Zustimmung wird gegeben:

- a) durch Lichtsignal Sh 1,
- b) mündlich oder durch Hochhalten eines Armes oder einer weiß leuchtenden Handleuchte.

AB 122. NBL

(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

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

Die Zustimmung wird gegeben:

- a) beim Signal Ra 11a durch Signal Ra 12,
- b) beim Signal Ra 11b¹⁴ mündlich oder durch Hochhalten eines Armes oder einer weiß leuchtenden Handleuchte.

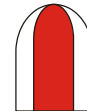
AB 123.

Das Signal kann bei Dunkelheit beleuchtet sein.

Signal Ra 12 - Grenzzeichen -

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

Ein rot-weißes Zeichen



AB 124.

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

Signal Ra 13 - Isolierzeichen -

Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung

Auf weißem Grund ein blauer Pfeil.



AB 125.

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

¹⁴ Im Abschnitt C (s. Seite 124) unterschiedliche Signalbilder Ra 11 a und Ra 11 b

AB 126.

Das Signal steht rechts oder links vom Gleis.

Der blaue Pfeil weist auf das zugehörige Gleis.

IX. Weichensignale (Wn)

ESO (32)

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

ESO (33)

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

AB 126a.

Bei Lichtsignalen blinkt mindestens ein weißes Licht während des Umstellvorgangs oder bei Störung der zugehörigen Weiche.

AB 126b.

Soweit Rückfallweichen mit Weichensignalen versehen sind, werden die weißen Symbole der Signale Wn 1 und Wn 2 auf orangefarbenem Grund dargestellt.

Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen

Signal Wn 1 - Gerader Zweig -

Formsignal

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen:

Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund.

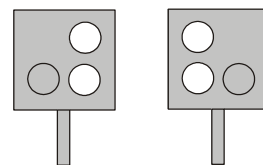


Lichtsignal

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen:

Zwei übereinanderstehende weiße Lichter.

(gem. EBA Bescheid Pr 34.24 Ars-817.doc Frau Rudolph vom 03.12.1998)



AB 127.

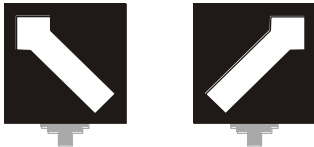
Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal den Fahrweg durch den schwächer gebogenen Zweig an.

Signal Wn 2 - Gebogener Zweig -

Formsignal

Von der Weichenspitze aus gesehen:

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

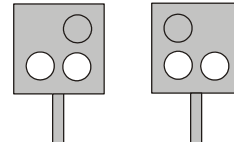


Lichtsignal

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen:

Zwei nebeneinanderstehende weiße Lichter.

(gem. EBA Bescheid Pr 34.24 Ars-817.doc Frau Rudolph vom 03.12.1998)



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.

Formsignal

Vom Herzstück aus gesehen:

(bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen)

Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund.



Formsignal

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)

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.

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

Signal Wn 3 - Gerade von links nach rechts -

Formsignal

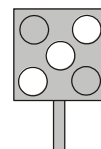
Die Pfeile oder Streifen bilden eine von links nach rechts steigende Linie.



Lichtsignal

Die Lichter bilden eine von links nach rechts steigende Linie.

(gem. EBA Bescheid Pr 34.24 Ars-817.doc Frau Rudolph vom 03.12.1998)



Signal Wn 4 - Gerade von rechts nach links -

Formsignal

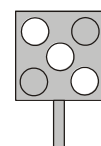
Die Pfeile oder Streifen bilden eine von rechts nach links steigende Linie.



Lichtsignal

Die Lichter bilden eine von rechts nach links steigende Linie.

(gem. EBA Bescheid Pr 34.24 Ars-817.doc Frau Rudolph vom 03.12.1998)



Signal Wn 5 - Bogen von links nach links -

Formsignal

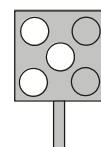
Die Pfeile oder Streifen bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel.



Lichtsignal

Die Lichter bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel.

(gem. EBA Bescheid Pr 34.24 Ars-817.doc Frau Rudolph vom 03.12.1998)



Signal Wn 6 - Bogen von rechts nach rechts -

Formsignal

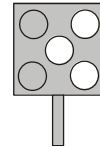
Die Pfeile oder Streifen bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel.



Lichtsignal

Die Lichter bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel.

(gem. EBA Bescheid Pr 34.24 Ars-817.doc Frau Rudolph vom 03.12.1998)



Signal Wn 7 - Die Gleissperre ist abgelegt -¹⁵

„ Ein senkrechter schwarzer Streifen in einer runden weißen Scheibe auf schwarzem Grund.

Formsignal



AB 131a

Durch das Signal „Wn 7“ wird keine Zustimmung des Weichenwärters erteilt.

AB 131b

Nach rückwärts erscheint bei Tage eine kleine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund.

AB 131c

An Stelle des Signals Wn7 darf bis auf weiteres auch das Signal Sh 1 (Formsignal) verwendet werden

¹⁵ Neu als Signal mit vorübergehender Gültigkeit ab 14.12.2008

X. Signale für das Zugpersonal (Zp)

ESO (35)

Zu den Signalen für das Zugpersonal gehören

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

A. Signale des Triebfahrzeugführers

ESO (36)

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

Signal Zp 1 - Achtungssignal -

Achtung

Ein mäßig langer Ton.



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,
- wenn ein Bahnübergang nicht ausreichend oder nach Ausfall der technischen Sicherung nicht gesichert ist,¹⁶
- zur Bestätigung, dass ein Durchfahrauftrag (Zp 9), eine K-Scheibe (Zs 4) oder eine L-Scheibe (Zs 5) wahrgenommen wurde,
- wenn Bremser auf das zu erwartende Signal Zp 2 oder Zp 3 aufmerksam zu machen sind,
- vom Führer einer Vorspannlokomotive, wenn dies vorgeschrieben ist.

Bei **un-sich-ti-g-em W-e-t-t-e-r** 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.

¹⁶ Neu ab 14.12.2008

Signal Zp 2 - Handbremsen mäßig anziehen -

Ein kurzer Ton.



Signal Zp 3 - Handbremsen stark anziehen .

Drei kurze Töne schnell nacheinander.



Signal Zp 4 - Handbremsen lösen -

Zwei mäßig lange Töne nacheinander



Signal Zp 5 - Notsignal -

Beim Zug ist etwas Außergewöhnliches eingetreten - Bremsen und Hilfe leisten

Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander.



AB 133.

Das Signal gilt für alle Mitarbeiter.

B. Bremsprobesignale

ESO (37)

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

ESO (38)

Bremsprobesignale werden als Hand- oder als Lichtsignale gegeben.

AB 134.

Bremsprobesignale dienen zur Verständigung zwischen den die Bremsprobe ausführenden Mitarbeitern.

AB 135.

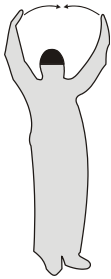
Die Lichtsignale können sich rechts oder links vom Gleis befinden.

Signal Zp 6 - Bremse anlegen -

Handsignal

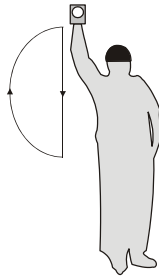
Tageszeichen

Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen.



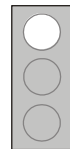
Nachtzeichen

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



Lichtsignal

Ein weißes Licht.

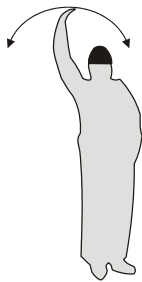


Signal Zp 7 - Bremse lösen -

Handsignal

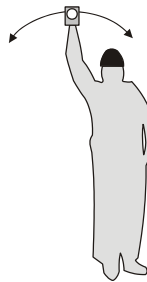
Tageszeichen

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



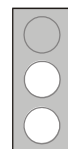
Nachtzeichen

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 -

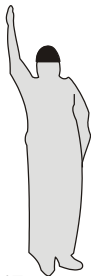
Handsignal

Lichtsignal

Besonderer Hinweis: Das Tages- und Nachtzeichen durch Hochhalten einer Hand werden bei EdB nicht mehr angewendet.

Tageszeichen

Eine Hand wird senkrecht hochgehalten.



AB 136¹⁷.

Nachtzeichen

Die weißleuchtende Handlaterne wird senkrecht hochgehalten.



Drei weiße Lichter senkrecht übereinander.

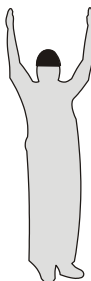


Das Lichtsignal ersetzt die mündliche Meldung des Bremsbeamten an den Zugführer und den Triebfahrzeugführer sowie die mündliche Meldung des Zugführers an den Aufsichtsbeamten.

Handsignal

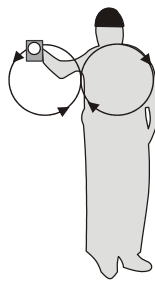
Tageszeichen

Beide Arme werden gestreckt senkrecht hochgehalten. (gem. EBA Bescheid 3424 Arsob-0105.doc vom 14.02.2006)



Nachtzeichen

Die weißleuchtende Handlaterne wird mehrmals in Form einer liegenden Acht bewegt (gem. EBA Bescheid 3424 Arsob-0105.doc vom 14.02.2006).



AB 136a.

Die Aufnahme des Handsignals ist zu bestätigen

¹⁷ Die AB 136 gilt nur im Zusammenhang mit der Anwendung des Tages- und Nachtzeichens Hochhalten einer Hand

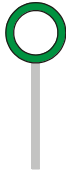
C. Abfahrtsignal

Signal Zp 9 - Abfahren -

Handsignal

Tageszeichen

Eine runde weiße Scheibe mit grünem Rand.



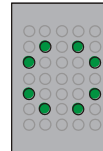
Nachtzeichen

Ein grünes Licht.



Lichtsignal

Ein grünleuchtender Ring.



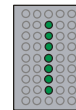
oder das Nachtzeichen des Signals

oder

bei den NE auch das Hochhalten der Hand

AB 136b

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



AB 137.

Das Signal wird als Abfahr- oder Durchfahrauftrag gegeben.

AB 138.

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

AB 139.

Als Durchfahrauftrag wird das Signal vom Fahrdienstleiter, von der örtlichen Aufsicht oder vom Wärter des ersten Stellwerks am Durchfahrweg gegeben.

AB 140.

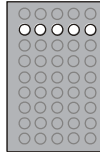
Das Lichtsignal ist ortsfest.

Signal Zp 10 – Türschließauftrag -

Türen schließen

(gem. EBA Bescheid 3424 Arsob-0105.doc vom 14.02.2006)

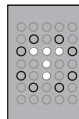
Ein waagerechter, weißer Lichtstreifen



AB 141.

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

Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.



AB 142. bleibt frei

AB 143. bleibt frei

D. Rufsignale

Signal Zp 11 - Kommen -

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



AB 144.

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

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

Signal Zp 12 - Grennzeichenfrei -

Zwei kurze, ein langer und ein kurzer Ton.



AB 145.

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.

AB 146.

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

ESO (39) und ESO (40) bleiben frei

AB 147. bleibt frei

AB 154. bleibt frei

XI. Fahrleitungssignale (EI)

ESO (41)

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

ESO (42)

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

AB 155.

Die Fahrleitungssignale gelten für den elektrischen Betrieb mit Oberleitung oder Stromschiene.

AB 156.

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.

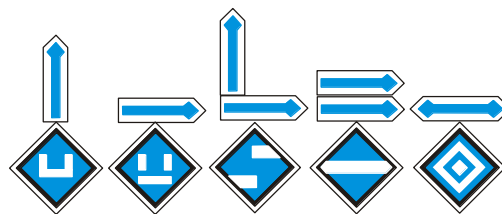
Ein Pfeil senkrecht nach oben zeigt an, dass das Signal für den geraden Zweig oder bei Krümmungen für den schwächer gekrümmten Zweig der Weiche gilt.

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.

Die Signale sind ortsfest.

AB 157.

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

AB 158.

Signale an Fahrleitungs-Schutzstrecken sind bei Dunkelheit beleuchtet; das Signal EI 1v ist beleuchtet oder rückstrahlend. Bei einfachen Verhältnissen kann auf die Beleuchtung der Signale verzichtet werden.

Signal EI 1v - Signal EI 1 erwarten –
(gem. EBA Bescheid 34.24 Arvs-09045.doc vom 18.08.1999)

Zwei weiße Rechtecke waagerecht nebeneinander.



AB 158a.

Das Signal wird bei einfachen örtlichen Verhältnissen nicht gezeigt.

AB 158b.

Das Signal befindet sich grundsätzlich im halben Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem Signal EI 1.

AB 158c¹⁸.

Das Signal wird durch eine Zuordnungstafel gekennzeichnet, wenn es auf Grund seines Standorts zwischen zwei Gleisen unzutreffend auch für das Nachbargleis gültig sein würde.

Signal EI 1 - Ausschaltsignal –

Ausschalten

Ein zerlegtes weißes U.



AB 159.

Das Signal bedeutet, dass das Ausschalten am Signal beendet sein muss.

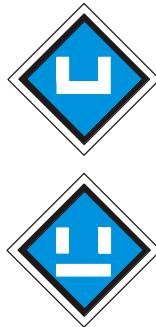
¹⁸ Wird nicht mehr benötigt, da in AB 2a schon geregelt.

AB 160.

Das Signal EI1 kann mit einem Signal EI 2 am gleichen Standort vereinigt sein; das Signal EI 2 befindet sich dann über dem Signal EI 1.

In diesem Fall muss das Triebfahrzeug spätestens am Standort des Signals ausgeschaltet sein und darf nach der Vorbeifahrt am Signal und Wiederkehr der Fahrleitungsspannung wieder eingeschaltet werden.

Die am gleichen Standort vereinigten Signale EI 1 und EI 2 sind bei Dunkelheit beleuchtet.



Signal EI 2 - Einschaltsignal -

Einschalten erlaubt

Ein geschlossenes weißes U.



AB 161.

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

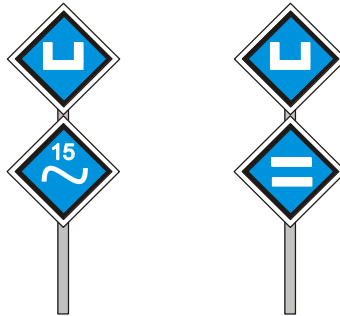
AB 162.

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

AB 162a.

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 (Wechselstrom-Anfang) oder zwei waagerechte weiße Streifen (Gleichstrom-Anfang) befinden, ergänzt sein. Über der Sinuskurve kann eine Zahl (Spannung) gezeigt werden.

Das Triebfahrzeug darf erst nach dem Systemwechsel wieder eingeschaltet werden.



Signale EI 3, EI 4 und EI 5

AB 163.

Die Signale sind nicht ortsfest.

AB 164.

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

AB 165.

Das Signal EI 4 zeigt auf der Rückseite das Signal EI 5.

Signal EI 3 - „Bügel ab“-Ankündesignal -

Signal „Bügel ab“ erwarten

Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte
weiße Streifen.



AB 166.

Das Signal kündigt ein „Bügel ab“-Signal (EI 4) an.

AB 167.

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

AB 167a.

Wenn Züge hinter dem Signal EI 3 beginnen oder Ihre Fahrt fortsetzen, ist ein zweites Signal EI 3 aufgestellt.

Der Standort des zweiten Signals wird in der La bekannt gegeben.

Signal EI 4 - „Bügel ab“-Signal -

Bügel ab

Ein waagerechter weißer Streifen.



AB 168

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.

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

Signal EI 5 - „Bügel an“-Signal -

Bügel an

Ein senkrechter weißer Streifen.



AB 171.

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.

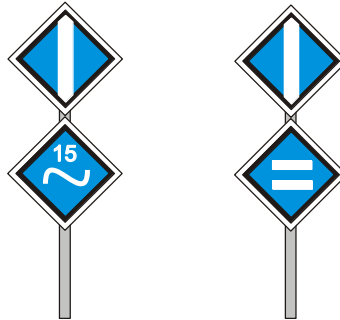
AB 173.

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.

AB 173a.

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

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



Signal EI 6 - Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern -
Ein auf der Spitze stehender quadratischer weißer Rahmen mit innenliegendem weißen Quadrat.



AB 174.

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

AB 175. bleibt frei

AB 176.

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.

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

XII. Signale an Zügen (Zg)

ESO (43)

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

Signal Zg 1 - Spitzensignal -

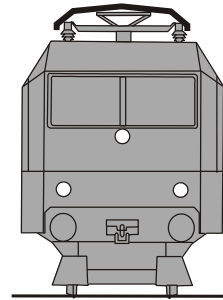
Kennzeichnung der Zugspitze

Tageszeichen

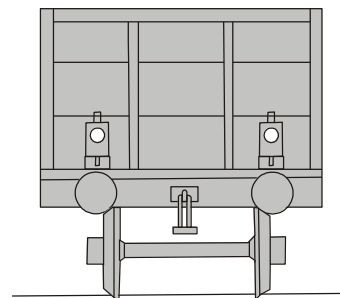
Kein besonderes Signal.

Nachtzeichen

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



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



AB 178.

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

AB 179.

Die Nachtzeichen sind auch bei Tage zu führen.

AB 180.

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

Signal Zg 2 - Schlussignal - Kennzeichnung des Zugschlusses

Tageszeichen

Besonderer Hinweis: Diese Signalbeschreibung wird bei EdB nicht mehr angewendet.

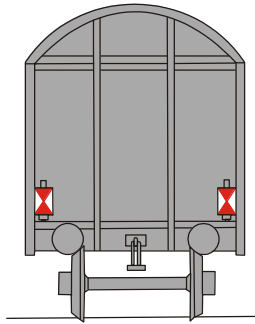
**Am letzten Fahrzeug eine viereckige
rot-weiße Tafel**

oder

zwei viereckige rot-weiße Tafeln

oder

das Nachtzeichen des Signals.



Nachtzeichen

**Am letzten Fahrzeug ein rotes Licht
oder zwei rote Lichter**

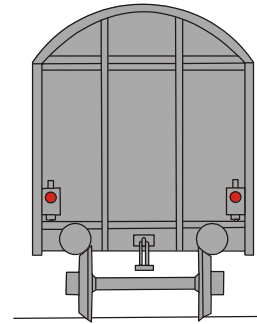
oder

**eine rückstrahlende Tafel des Tages-
zeichens**

oder

**zwei rückstrahlende Tafeln des
Tageszeichens.**

**Das Nachtzeichen mit rotem Licht
darf blinken.**



Tageszeichen

**Am letzten Fahrzeug eine rot-weiße
oder rot-gelbe Tafel**

oder

zwei rot-weiße oder rot-gelbe Tafeln

oder

das Nachtzeichen des Signals.

*(gem. EBA Bescheid 3424 Arsob-
0105.doc vom 14.02.2006)*

ESO (43a)

Das Schlussignal braucht nur von hinten sichtbar zu sein.

Bei Verwendung von zwei Zeichen müssen diese in gleicher Höhe stehen.

AB 181.

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.

AB 183.

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.

AB 184.

Auf Strecken mit Tunneln sind die Nachtzeichen auch bei Tage zu führen, wenn es der Infrastrukturunternehmer bestimmt.

AB 185.

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

XIII. Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

ESO (44)

Die Signale kennzeichnen

- a) Rangierlokomotiven,
- b) Fahrzeuge, deren Besetzung besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordert.

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.

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

AB 187a.

Wenn beim Rangieren Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden müssen, wird das Signal Zg 1a auch bei Tage geführt.

Signal Fz 2 - Gelbe Fahne -

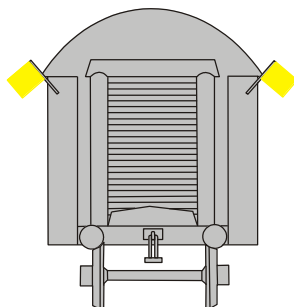
Kennzeichnung von Wagen, die während eines Stilllagers mit Personal besetzt sind

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.

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

AB 189.

Das Signal wird vom Personal der Wagen angebracht.

ESO (45) bleibt frei

AB 190 bis AB 198 bleiben frei

XV. Rottenwarnsignale (Ro)

ESO (46)

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

AB 199.

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

Signal Ro 1 -Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge -

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



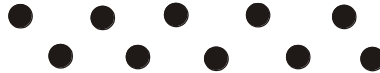
Signal Ro 2 -Arbeitsgleis räumen -

Mit dem Horn zwei lange Töne nacheinander in verschiedener Tonlage.



Signal Ro 3 -Arbeitsgleis schnellstens räumen -

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



Signal Ro 4 -Fahnschild -

**Kennzeichnung der Gleisseite, nach der beim Ertönen der Rottenwarnsignale Ro 2 und Ro 3 die Arbeitsgleise zu räumen sind
Ein weißes Fahnschild mit schwarzem Rand**



AB 200.

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



XVI. Nebensignale (Ne)

Signal Ne 1 - Trapeztafel -

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

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



AB 201.

Bleibt frei¹⁹.

AB 202.

Bei den Eisenbahnen des Bundes steht die Trapeztafel vor Bahnhöfen ohne Einfahrtssignale. Auf Strecken mit Zugleitbetrieb kann sie auch vor anderen Zuglaufstellen stehen. An Gleisen entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung kann die Trapeztafel aufgestellt sein, wenn dort kein gültiges Haupt- oder Sperrsignal vorhanden ist. Sie ist dann mit einer Kilometerangabe ergänzt²⁰.

Bei den NE bestimmt der Betriebsleiter, wo die Trapeztafel aufgestellt ist.

AB 203.

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

Signal Ne 2 - Vorsignaltafel -

Kennzeichnung des Standorts eines Vorsignals

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



AB zu Ne 2 NBL

(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

Als Kennzeichnung des Standorts eines dreibegriffigen Formvorsignals kann über der Vorsignaltafel eine dreieckige, schwarz geränderte, weiße Tafel mit einem schwarzen Punkt angebracht sein. Das Signal darf neu nicht mehr aufgestellt werden.



¹⁹ ab 31.01.2014

²⁰ ab 31.01.2014

AB 204.

Das Signal steht in der Regel unmittelbar vor einem Vorsignal.

Vor einem Lichtvorsignal an einem Lichthauptsignal, vor einem Lichthauptsignal, das zugleich Vorsignalfunktion besitzt und vor einem Vorsignalwiederholer ist es nicht aufgestellt.

AB 205.

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

ESO (46a)

Die Vorsignaltafel kann auch allein stehen

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

AB 206. bleibt frei

AB 206a.

Als Hinweis auf ein Vorsignal, das sich abweichend von AB 2 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.

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

AB 207.

Ist der Abstand des Vorsignals oder der gem. AB 206a. 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. AB 25 mit einem weißen Zusatzlicht gekennzeichnet sind.

Bei beschränktem Raum kann es vor der Vorsignaltafel stehen.



AB 207. NBL

(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

Ist der Abstand des Vorsignals oder der gem. AB § 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. AB25 mit einem weißen Zusatzlicht ²¹ gekennzeichnet sind.

Bei beschränktem Raum kann es vor der Vorsignaltafel stehen.



AB zu Ne 2 NBL

(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

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.

Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.



²¹ oder gemäß nachfolgenden Ne 2 Varianten  und  gekennzeichnet sind.

AB zu Ne 2 NBL

(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

Zur Kennzeichnung des Standorts eines im verkürzten Abstand des Bremswegs der Strecke stehenden dreibegriffigen Formvorsignals das nicht gem. § 53 (9) gekennzeichnet 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.

Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.



AB zu Ne 2 NBL

(gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

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

Das Mastschild ist rückstrahlend.



AB 207a.

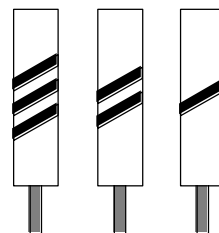
Lichthauptsignale, die zugleich Vorsignalfunktion besitzen, können zusätzlich zum weiß-rot-weißen Mastschild mit dem Mastschild mit dem mit der Spitze nach unten weisenden gelben Dreieck gekennzeichnet sein.

Das Mastschild mit dem gelben Dreieck ist dann grundsätzlich unter dem weiß-rot-weißen Mastschild angeordnet.

Signal Ne 3 - Vorsignalbaken -

Ein Vorsignal ist zu erwarten

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



AB 208.

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

AB 208a.

Das Signal kann auch zur Ankündigung einer alleinstehenden Vorsignaltafel aufgestellt sein.

AB 209.

Vorsignalbaken stehen in der Regel nur auf Hauptbahnen.

AB 210.

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

AB 211.

Vorsignalbaken in Tunneln sind rückstrahlend oder beleuchtet.

AB 212.

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

AB 213

Ist der Abstand eines Vorsignals vom Hauptsignal 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.



AB 213 NBL

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



Signal Ne 4 - Schachbretttafel –

Das Hauptsignal steht nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis

(Ursprüngliche Signalbedeutung)

Stand neu:

(abweichende Signalbedeutung von der ESO zugelassen BMVBW vom 23.03.2005 – EW
15/32.31.03/180 DB 04)

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

**Eine viereckige, schachbrettartig schwarz und weiß
gemusterte Tafel.**



AB 214.

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

AB 215.

- 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

- 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.²²

AB 216.

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

AB 217. bleibt frei

Signal Ne 5 - Haltetafel -

Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen

Eine hochstehende weiße Rechteckscheibe mit schwarzem Rand und schwarzem H



oder

eine hochstehende schwarze Rechteckscheibe mit weißem H.



AB 218.

Das Signal kann abweichend von der AB 2 aufgestellt sein. Diese Abweichungen sind nicht bekannt gegeben.

AB 219.

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.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen darf eine andere Haltetafel bestimmen, die nicht der Zuglänge entspricht, sofern sich bei besetzten Reisezügen alle Einstiegstüren am Bahnsteig befinden.²³

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.

²² gilt nur in den ABL

²³ neu ab 05.06.2011

AB 220.

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

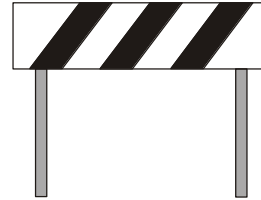
AB 220a.

Durch eine hochstehende schwarze Rechteckscheibe mit weiß blinkendem „H“ kann die Anforderung eines Bedarfshalts angezeigt werden.

Signal Ne 6 - Haltepunkttafel -

Ein Haltepunkt ist zu erwarten

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



AB 221.

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

AB 222.

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.

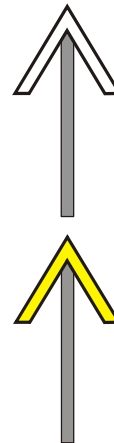
Signal Ne 7 - Schneepflugtafel -

a) Pflugschar heben

Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben.

Eine gelbe Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben.

(gem. EBA Bescheid 3424 Arsob-0105.doc vom 14.02.2006)

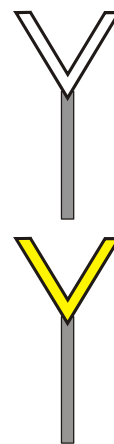


b) Pflugschar senken

Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten.

Eine gelbe Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten.

(gem. EBA Bescheid 3424 Arsob-0105.doc vom 14.02.2006)



AB 223.

Das Signal gilt nur für Schneepflüge mit beweglichen Pflugscharen.

AB 224.

Das Signal Ne 7 b) darf abweichend von AB 2 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 Gleisabschnitts durch das Signal Ne 7 a) der Gegenrichtung erkennbar ist.

Signal Ne 12 – Ankündigungsbake - Überwachungssignal einer Rückfallweiche beachten ²⁴

Eine rechteckige, orangefarbene, rückstrahlende Tafel mit zwei waagerechten weißen Streifen.



AB 224a.

Der Triebfahrzeugführer bzw. der Mitarbeiter auf dem Fahrzeug an der Spitze hat am Standort des Ne 12 zu prüfen, ob das Signal Ne 13 ein weißes Licht zeigt.

AB 224b.

Die Ankündigungsbake wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet. Für Rückfallweichen in Nebengleisen werden keine Signale Ne 12 aufgestellt.

Signal Ne 13 a ²⁵

- Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze befahrbar -

Ein weißes Licht über einem orangefarbenen waagerechten Streifen und einem orange-weiß schräg gestreiften Mastschild.



AB 224c.

Der orangefarbene waagerechte Streifen und das orange weiß gestreifte Mastschild sind rückstrahlend.

²⁴ ab 12.12.2010 als Signal mit vorübergehender Gültigkeit durch das Eisenbahn-Bundesamt genehmigt.

²⁵ ab 12.12.2010 als Signal mit vorübergehender Gültigkeit durch das Eisenbahn-Bundesamt genehmigt.

Signal Ne 13 b ²⁶

- Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze nicht befahrbar, vor der Weiche halten -

**Ein orangenfarbener waagerechter Streifen
über einem orange-weiß schräg gestreiften
Mastschild.**



AB 224d.

Der orangefarbene waagerechte Streifen und das orange weiß gestreifte Mastschild sind rückstrahlend.

AB 224e.

Bei Signal Ne13b darf die Rückfallweiche mit Schrittgeschwindigkeit erst befahren werden, nachdem an Ort und Stelle - ggf. nach dem Aufschließen der Verschießeinrichtung und dem probeweise Umstellen der Weiche von Hand - die Befahrbarkeit der Weiche festgestellt wurde.

AB 224f.

Folgen auf ein Signal Ne13 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.

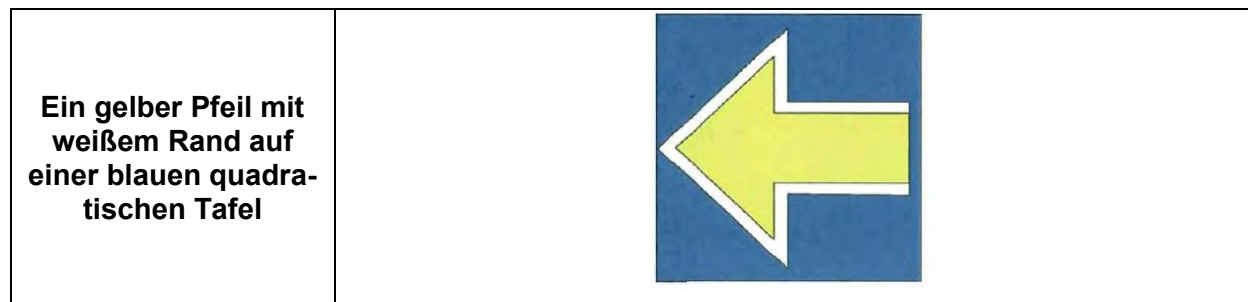
AB 224g.

Wird am Überwachungssignal das Signal Ne 13b gezeigt, ist dies sofort dem Fahrdienstleiter bzw. dem Zugleiter zu melden.

²⁶ ab 12.12.2010 als Signal mit vorübergehender Gültigkeit durch das Eisenbahn-Bundesamt genehmigt.

Signal Ne 14-ETCS – Halt-Tafel -(ETCS Stop marker)-²⁷

- Halt für Züge in ETCS Betriebsart SR-



AB 224h.

Das Signal gilt für das Gleis, auf das der Pfeil weist.



Ausrichtung des Pfeils bei Anordnung des Signals

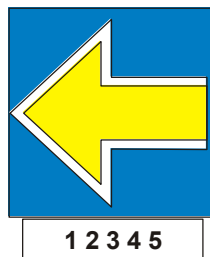
links vom Gleis

über dem Gleis

rechts vom Gleis

AB 224i.

Das Signal ETCS-Halt-Tafel ist mit der eindeutigen Kennzeichnung der ETCS Blockstelle versehen.



²⁷ neu ab 05.06.2011 als Signal mit vorübergehender Gültigkeit durch das Eisenbahn-Bundesamt genehmigt.

XVII. Signale für Bahnübergänge (Bü)

ESO (46b)

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

AB 225.

Die Signale dürfen auch vor Bahnübergängen mit Schranken angewendet werden.

AB 226.

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

AB 226 NBL.

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.

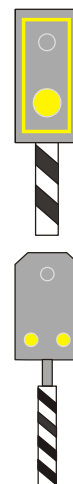
Signal Bü 0 -Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung -

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

Scheibe, Umrahmung und Mastschild sind rückstrahlend.

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

(gem. EBA Bescheid 3424 Arvs-903.doc vom 17.09.1999 sowie 3424 Arsob 0105.doc vom 14.02.2006)



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 waagerecht angeordneten gelben Lichtern bzw. rückstrahlenden Scheiben zeigen.

(gem. EBA Bescheid 3424 Arvs-903.doc vom 17.09.1999)



AB zu Signal Bü1 NBL

Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so sind zwei Mastschilder nebeneinander angebracht; dies gilt nicht bei einer Kennzeichnung gemäß § 66 (4). Der Signalschirm kann mit einer festen Umrandung versehen sein. Mastschild und Umrahmung sind rückstrahlend. Das Mastschild darf bis auf weiteres auch nicht rückstrahlend sein.

AB 227.

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.

AB 227 NBL

.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. 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 AB 228 gekennzeichnet.

AB 228.

Ist bei den 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 229.

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 229a.

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.

AB zu Signal Bü1 NBL

Gilt das Überwachungssignal für mehrere Bahnübergänge, so sind die Verhaltensregeln für jeden dieser Bahnübergänge anzuwenden

Signal Bü 2 - Rautentafel -

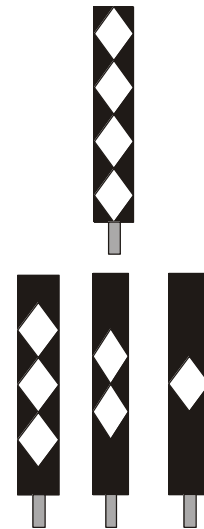
Ein Überwachungssignal ist zu erwarten

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

Auf die Rautentafel können weitere Rautentafeln folgen, bei denen die Anzahl der Rauten in Fahrtrichtung abnimmt. Es stehen in der Regel drei weitere Rautentafeln vor dem Überwachungssignal.

Die in Fahrtrichtung letzte Rautentafel steht etwa 100 m vor dem Überwachungssignal, die anderen Rautentafeln stehen in je 75 m Abstand voneinander davor.

(gem. EBA Bescheid 3424 Arvs-903.doc vom 17.09.1999)



ESO (46c)

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

AB 229b.

Die Rautentafel kann vorübergehend auch nicht rückstrahlend sein

AB 230.

Das Signal B \ddot{u} 2 kennzeichnet den Anfang einer betrieblich zu beachtenden Einschaltstrecke von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Überwachungssignal.

AB 231.

Das Signal B \ddot{u} 2 steht mindestens doppelt soviel Meter vor dem Überwachungssignal, wie die dort zulässige Geschwindigkeit in km/h beträgt.

AB 231 a.

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 B \ddot{u} 2 ein rückstrahlendes, auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand.

Bei beschränktem Raum kann das Dreieck vor dem Signal B \ddot{u} 2 stehen.



AB 232.

Im Bereich der Einschaltstrecke können zusätzlich B \ddot{u} -Ankündetafeln und B \ddot{u} -Kennzeichentafeln aufgestellt sein.

- a) Eine schwarz umrandete gelbe, rückstrahlende B \ddot{u} -Ankündetafel am Anfang der Einschaltstrecke weist auf die Lage des zugehörigen Bahnübergangs mit Blinklichtern oder Lichtzeichen hin.

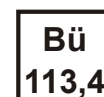
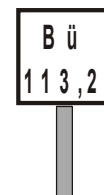
Die B \ddot{u} -Ankündetafel kann wiederholt sein; sie ist dann nach AB 229. gekennzeichnet.

- b) Bei einer Ankündigung nach a) ist unmittelbar vor dem zugehörigen Bahnübergang mit Blinklichtern oder Lichtzeichen eine weiße, rückstrahlende B \ddot{u} -Kennzeichentafel aufgestellt.

- c) Der Anfang einer gemeinsamen Einschaltstrecke für mehrere Bahnübergänge mit Blinklichtern oder Lichtzeichen wird über der B \ddot{u} -Ankündetafel für den ersten zugehörigen Bahnübergang durch eine weiße rückstrahlende Tafel mit schwarzer Aufschrift „B \ddot{u} /B \ddot{u} “ angezeigt.

Innerhalb einer gemeinsamen Einschaltstrecke ist vor jedem zugehörigen Bahnübergang außer der B \ddot{u} -Kennzeichentafel die B \ddot{u} -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 Einschaltpunktes von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung

Eine schwarz-weiß waagerecht gestreifte rückstrahlende Tafel.



AB 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

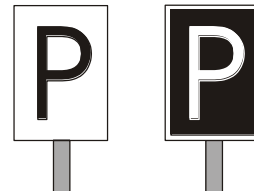
Signal Bü 4 - Pfeiftafel -

Etwa 3 Sekunden lang pfeifen

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem P

oder

eine rechteckige schwarze Tafel mit weißem Rand und weißem P.



AB 234. bleibt frei

AB 235.

Vor Bahnübergängen stehen in der Regel zwei Signale, vor Bahnübergängen von Fußwegen und von Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr steht nur ein Signal. Das Signal kann ausnahmsweise auch vor anderen Stellen stehen, und zwar im Abstand von mindestens 200 m.

AB 236.

Wo Züge zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang planmäßig halten, ist die Pfeiftafel hinter dem Halteplatz des Zuges wiederholt. Über der vor dem Halteplatz stehenden Pfeiftafel, ist dann eine rechteckige weiße Tafel mit zwei senkrechten schwarzen Streifen angebracht; die Pfeiftafel gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten.



AB 237.

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

Signal Bü 5 - Läutetafel -

Es ist zu läuten

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem L.



AB 238.

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.

Von dem Signal ab ist zu läuten, bis die Spitze des Zuges den Bahnübergang überquert hat.

AB 239.

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

Abschnitt C: Künftig wegfallende Signale

1. Allgemeine Bestimmungen

ESO (47)

Der Abschnitt C enthält die von den Bestimmungen in Abschnitt B in Form oder Bedeutung abweichenden oder dort nicht enthaltenen Signale, die mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur während einer Übergangszeit verwendet werden dürfen.

AB 240.

Die vom Abschnitt B abweichenden Signale sind im Unterabschnitt 2.; die in ihm nicht enthaltenen Signale im Unterabschnitt 3. angegeben. Die Signale des Unterabschnitts 2. tragen die Bezeichnung des entsprechenden Signals des Abschnittes B und seine Nummer zuzüglich 100.

ESO (48)

Der Geltungsbereich der Signale des Abschnittes C ist besonders angegeben. Stellen, die nach den Bestimmungen des Abschnittes C Ausnahmen oder Genehmigungen zu den Signalen des Abschnittes C erteilen können, werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bestimmt.

2. Von den Bestimmungen in Abschnitt B abweichende Signale

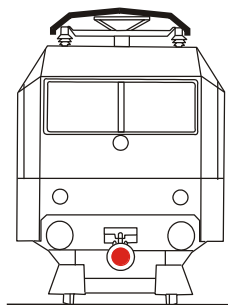
I. Signale an Zügen (Zg)

EB und NE

Signal Zg 102 - Vereinfachtes Schlussignal -

Tageszeichen

Hinten am letzten Fahrzeug eine runde rote Scheibe mit weißem Rand



AB 241.

Für die Anwendung gilt AB 183.

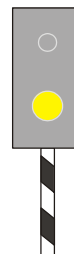
II. Signale für Bahnübergänge (Bü)

Alle BD²⁸ und
NE

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



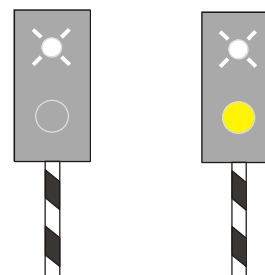
Alle BD²⁹ und
NE

Signal Bü 101 - Der Bahnübergang darf befahren werden -

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

oder

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



²⁸ BD jetzt Eisenbahnen des Bundes(EdB)

²⁹ BD jetzt Eisenbahnen des Bundes(EdB)

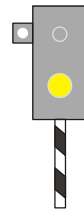
AB 242.

Die Überwachungssignale stehen bei 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 Obersten Betriebsleiters können sie auch links sowie unmittelbar vor dem Bahnübergang aufgestellt sein. Die Signale können wiederholt sein (Überwachungssignalwiederholer).

AB 243.

Ist bei den Eisenbahnen des Bundes der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, so ist dies bei Signal Bü100 durch ein weißes Zusatzlicht am linken Rand des Signalschirms kenntlich.



AB 244.

Die Überwachungssignalwiederholer (AB 242.) 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.



Alle BD³⁰ und NE

Signal Bü 102 - Rautentafel - Ein Überwachungssignal ist zu erwarten

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



AB 245.

Das Signal kennzeichnet den Einschaltpunkt von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Überwachungssignal. Zusätzlich können Bü-Ankündetafeln und Bü-Kennzeichentafeln aufgestellt sein. Hierfür gilt AB 232.

AB 246.

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

³⁰ BD jetzt Eisenbahnen des Bundes (EdB)

AB 247.

- . Ist bei den Eisenbahnen des Bundes der Abstand der Überwachungssignale vom Bahnübergang um mehr als 5 % kürzer als der Bremsweg der Strecke, so trägt die Tafel ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. Bei beschränktem Raum kann es vor der Tafel stehen.



Alle BD³¹ und
NE

Signal Bü 103 - Merktafel -

Kennzeichnung des Einschaltpunktes von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung

Eine schwarz-weiß waagerecht gestreifte Tafel.



AB 248.

Das Signal steht nur vor Bahnübergängen, die durch Blinklichter oder Lichtzeichen mit Fernüberwachung gesichert sind.

Zusätzlich können Bü-Ankündetafeln und Bü-Kennzeichentafeln aufgestellt sein. Hierfür gilt AB 232.

³¹ BD jetzt Eisenbahnen des Bundes (EdB)

III. Signale der DV 301 der Deutschen Reichsbahn

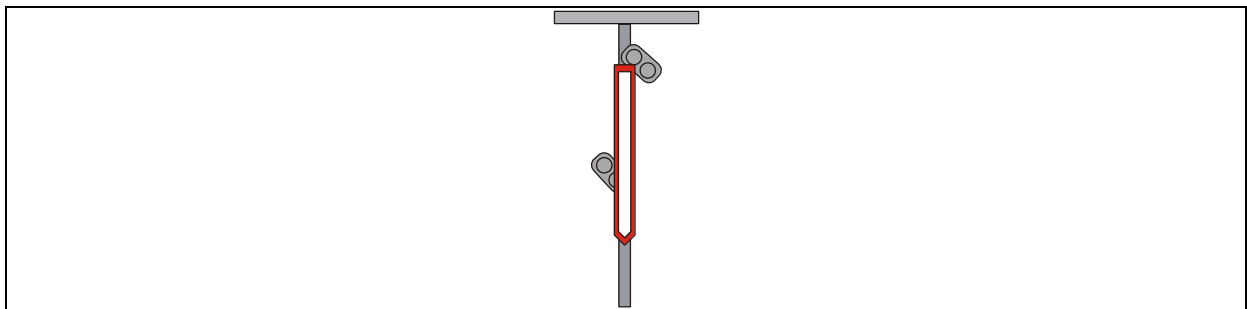
ESO Text + Ausführungsbestimmungen des Eisenbahn-Bundesamtes

a) Signale, die bei EdB noch angewendet werden:

ESO (DV 301) § 4 Formvorsignale (Vf)

AB § 4 (2)

An Stelle des gelben schwarz gerahmten Flügels kann sich bis auf weiteres ein weißer, pfeilförmiger Flügel mit rotem Rand befinden. (siehe ESO Abschnitt B II (17))



Am Nachtzeichen der Vorsignale, die nicht an einem Hauptsignal stehen, kann bis auf weiteres nur ein Licht gezeigt werden.

ESO (DV 301) § 4 (8) Signal Vr 1/2 - Fahrt oder Langsamfahrt erwarten

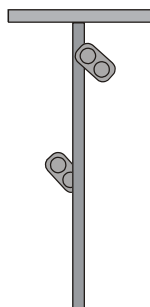
—

Ursprüngliche Kurzbezeichnung : Vf 1/2

Ursprüngliches Gliederungsmerkmal der DV 301 gemäß Einigungsvertrag : § 4 (7) ff

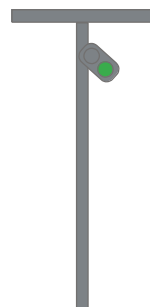
Fahrt oder Langsamfahrt erwarten

Tageszeichen

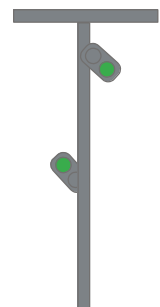


Die runde Scheibe liegt waagerecht.

Nachtzeichen



Ein grünes Licht.



Zwei grüne Lichter
nach rechts steigend.

AB § 4 (8a)

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

AB § 4 (9)

Das Signal Vr 1/2 wird an zweibegriffigen Formhauptsignalen gezeigt.
Das Signal wird neu nicht mehr angewendet.

ESO (DV 301) § 5 Lichthaupt- und Lichtvorsignale (HI)

ESO (DV 301) § 5 (1)

Die Lichthaupt- und Lichtvorsignale bestehen aus bei Tag und bei Dunkelheit leuchtenden Lampen, die an einem Signalschirm angebracht sind.

AB § 5 (1)

Hinsichtlich der Kennzeichnung der Lichthauptsignale durch Mastschilder wird auch auf § 1 Absätze 11a) bis d) verwiesen.

AB § 5 (1a)³²

Fahrtbegriffe an HI Signalen gelten nur für Zugfahrten.

AB § 5 (2)

Ein Lichthaupt- oder Lichtvorsignal mit einem Licht zeigt an, dass die im Fahrplan zugelassenen 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).

AB § 5 (3)

Bei einem Lichthauptsignal, das aus zwei Lichtern besteht, zeigt das untere Licht die Geschwindigkeit an, die am Signal nicht überschritten werden darf.

Ist anschließend ein Weichenbereich vorhanden, dann gilt die Geschwindigkeitsanzeige vom im anschließenden Weichenbereich.

Dem unteren gelben Licht kann ein gelb- oder grünleuchtender Lichtstreifen zugeordnet sein.

Das obere Licht gibt die Geschwindigkeit an, die am nächsten Signal nicht überschritten werden darf.

AB § 5 (4)

Lichtvorsignale sind zur Unterscheidung von Lichthauptsignalen durch die Vorsignaltafel (Signal NE 2) kenntlich gemacht.

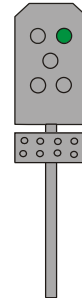
An einem Lichtvorsignal, kann nur das Signal HI 1, HI 4, HI 7 oder HI 10 erscheinen.

Lichtvorsignale im verkürzten Abstand des Bremswegs der Strecke sind gemäß § 53 Abs. 9 und 10, Lichtvorsignalwiederholer § 4 Abs. 3a, letzter Satz, gekennzeichnet.

³² ab dem 09.12.2012

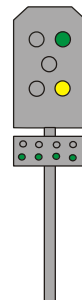
ESO (DV 301) § 5 (6) Signal HI 1 - Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit –

Ein grünes Licht



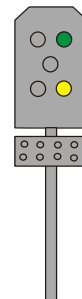
ESO (DV 301) § 5 (7) Signal HI 2 - Fahrt mit 100 km/, dann mit Höchstgeschwindigkeit -

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



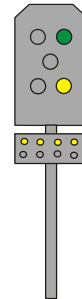
ESO (DV 301) § 5 (8) Signal HI 3 - Fahrt mit 40 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit -

Ein gelbes Licht, darüber ein grünes Licht



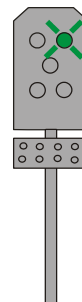
ESO (DV 301) § 5 (9) Signal HI 3b - Fahrt mit 60 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit

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



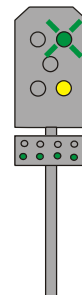
ESO (DV 301) § 5 (10) Signal HI 4 - Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen -

Ein grünes Blinklicht



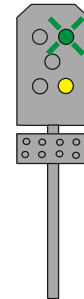
ESO (DV 301) § 5 (11) Signal HI 5 - Fahrt mit 100 km/h -

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



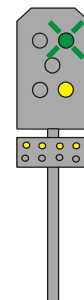
ESO (DV 301) § 5 (12) Signal HI 6a - Fahrt mit 40 km/h, dann mit 100 km/h -

Ein gelbes Licht, darüber ein grünes Blinklicht



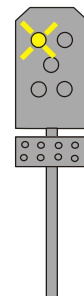
ESO (DV 301) § 5 (13) Signal HI 6b - Fahrt mit 60 km/h, dann mit 100 km/h

**Fahrt mit 60 km/h, dann mit 100 km/h
Ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen, darüber ein grünes Blinklicht**



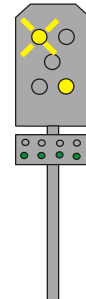
ESO (DV 301) § 5 (14) Signal HI 7 -Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen -

Ein gelbes Blinklicht



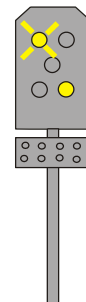
ESO (DV 301) § 5 (15) Signal HI 8 -Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen -

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



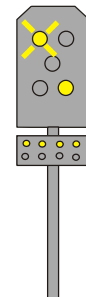
ESO (DV 301) § 5 (16) Signal HI 9a -Fahrt mit 40 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h) -

Ein gelbes Licht, darüber ein gelbes Blinklicht



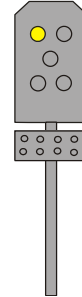
ESO (DV 301) § 5 (17) Signal HI 9b -Fahrt mit 60 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h) -

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



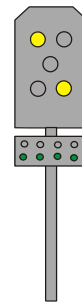
ESO (DV 301) § 5 (18) Signal HI 10 -„Halt“ erwarten -

Ein gelbes Licht



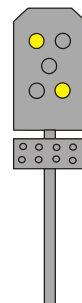
**ESO (DV 301) § 5 (19) Signal HI 11 -Geschwindigkeit 100 km/h er-
mäßigen, „Halt“ erwarten“ -**

**Ein gelbes Licht mit einem grünen Licht-
streifen, darüber ein gelbes Licht**



**ESO (DV 301) § 5 (20) Signal HI 12a -Geschwindigkeit 40 km/h er-
mäßigen, „Halt“ erwarten“ -**

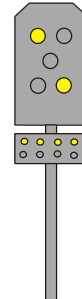
Zwei gelbe Lichter übereinander



**ESO (DV 301) § 5 (21) Signal HI 12b -Geschwindigkeit 60 km/h
ermäßigen, „Halt“ erwarten“ -**

Geschwindigkeit 60 km/h ermäßigen, „Halt“ erwarten

**Ein gelbes Licht mit einem gelben Licht-
streifen, darüber ein gelbes Licht**



Zusatzsignale für Hauptsignale (Zs)

ESO (DV 301) § 7 (2) Signal Zs 1 – Ersatzsignal –

Ursprüngliche Signalbedeutung:

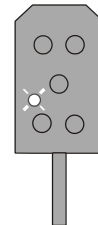
Am Halt zeigenden Hauptsignal vorsichtig vorbeifahren.

Ursprüngliches Gliederungsmerkmal der DV 301 gemäß Einigungsvertrag : **§ 7 (1) ff**

Geänderte Signalbedeutung neu:

**Am Signal Hp 0 oder am gestörten Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vor-
beifahren**

Ein weißes Blinklicht³³



AB § 7 (3)

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

³³ Als Betriebsversuch im Abschnitt B auch für ABL genehmigt

ESO (DV 301) § 70 (6) Signal Zs 103³⁴ - Rautentafel –

Besonderer Hinweis: Genehmigt durch HVB der DR vor 1994

Das Halt zeigende Hauptsignal gilt nicht für Rangierabteilungen

Eine rechteckige, schwarze Tafel mit weißen Rauten



AB § 70 (7)

Die Rautentafel ist am Hauptsignal angebracht. Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.

ESO (DV 301) § 13 (1) Signal Zs 9 – Bahnübergangstafel -

Nach dem zulässigen Vorbeifahren an dem Halt zeigenden oder gestörten Licht-
hauptsignal

Halt vor dem Bahnübergang!
Weiterfahrt nach Sicherung

Eine dreieckige, weiße Tafel mit rotem Rand und schwarzem Gatter



AB § 13 (2)

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

AB § 13 (3)

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.

³⁴ Der ursprüngliche Signalbegriff „Zs 3“ gemäß § 9 der DV 301 zum Zeitpunkt des Einigungsvertrages wird nicht mehr verwendet

Langsamfahrsignale (Lf)

ESO (DV 301) § 21 (1)³⁵

Die Signale zeigen Geschwindigkeitsbeschränkungen bei vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen an und gelten für Züge und Rangierabteilungen.

AB § 21 (1)

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.

ESO (DV 301) § 21 (11) **Signal Lf 1/2 - Langsamfahrbeginnscheibe –**

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

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



AB § 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.

AB § 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.

³⁵ Für Langsamfahrsignale gilt der ESO Text zu ESO (23) des Abschnittes B. Der alte Text zur DV 301 wird nicht mehr angewendet.

AB § 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 – einzuordnen.

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.

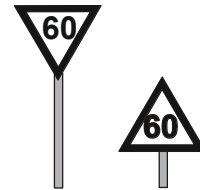
AB § 21 (14a)

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

ESO (DV 301) § 22 (1) **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 Dreiecksspitze nach oben zeigen.



AB § 22 (1a)

Das Signal Lf 4 wird neu nicht mehr aufgestellt.

AB § 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.

AB § 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.³⁶

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.

AB § 22 (4)

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

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

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

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

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



AB § 22 (5) (bleibt frei)

³⁶ Das Signal Lf 5 kann bis auf weiteres nicht aufgestellt sein.

AB § 22 (6)

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

Das Signal Lf 4 wird in diesem Falle stets im Abstand des für die Herabsetzung der Geschwindigkeit tatsächlich erforderlichen Bremswegs, 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.

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

Die Geschwindigkeitsbeschränkung muss erreicht sein, sobald das erste Fahrzeug das Signal Lf 5, wo dieses nicht aufgestellt ist, den Bahnübergang erreicht hat.

Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug den Bahnübergang verlassen hat.

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

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

Außerdem ist das Signal Lf 5 aufzustellen.

AB § 22 (7)

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.

AB § 22 (8)

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

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

ESO (DV 301) § 23 (1) **Signal Lf 5 - Eckentafel -**

Die durch das Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muss durchgeführt sein

Eine rechteckige, weiße Tafel mit schwarzen Ecken



AB § 23 (1a)

Das Signal Lf 5 wird neu nicht mehr aufgestellt.

AB § 23 (2)

Die Eckentafel kennzeichnet die Stelle, an der eine durch Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung erreicht sein muss¹

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.

AB § 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.

AB § 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.

Schutzhaltsignale (Sh)

ESO (DV 301) § 29 (1)

Signal Sh 5 – Horn- oder Pfeifsignal -

Besonderer Hinweis : Das Signal Sh 5 entspricht im wesentlichen dem Signal Sh 5 der ESO, Teil B

Sofort halten! – Gefahr

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne



¹ Das Signal Lf 5 kann – ausgenommen in den genannten Fällen vor nicht technisch gesicherten Bahnübergängen auf Nebenbahnen – bis auf weiteres nicht aufgestellt sein.

ursprüngliche Langbezeichnung und Signalbedeutung:

– Rangierhaltsignal –

- Halt für Rangierabteilungen –

Neue Langbezeichnung und Signalbedeutung wie Ra 11 Abschnitt B:

- Wartezeichen -

Besonderer Hinweis: Die EdB wenden das Signal Ra 11 in seiner Bedeutung mit Langbezeichnung Wartezeichen im Abschnitt B schon an. Wegen des abweichenden Signalbildes Ra 11b wird es jedoch hier noch einmal aufgeführt

Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten!

a) Signal Ra 11 a

b) Signal Ra 11 b

Ein gelbes W mit schwarzem Rand

Ein weißes W mit schwarzem Rand



AB § 40 (2)

(bleibt frei)

AB § 40 (3)

Das Signal kann bei Dunkelheit beleuchtet sein.

AB § 40 (4)

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

Die Zustimmung wird gegeben

- a) beim Signal Ra 11a durch Signal Ra 12
- b) beim Signal Ra 11b mündlich oder durch Hochhalten des Armes oder einer weiß leuchtenden Handleuchte.

AB § 40 (5)

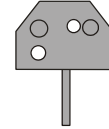
Das Signal Ra 11a wird nur in Verbindung mit dem Signal Ra 12 angewandt. Das Signal Ra 11b wird alleinstehend sowie an Drehscheiben und Schiebebühnen, und zwar stets ohne das Signal Ra 12 angewandt.

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.

ESO (DV 301) § 41 (1) **Signal Ra 12 – Rangierfahrtsignal -**

Rangierfahrt erlaubt

Zwei weiße Lichter nach rechts steigend



AB § 41 (2)

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

AB § 41 (3)

(bleibt frei)

AB § 41 (4)

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

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

Sonstige Signale (So)³⁷

ESO (DV 301) § 41 (5) **Signal So 12 – Grenzzeichen –³⁸**

Ursprüngliches Gliederungsmerkmal der DV 301 gemäß Einigungsvertrag: **§ 63 ff**

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

Ein rot-weißes, niedriges Zeichen



AB § 41 (6)

Das Signal steht im Winkel zwischen den beiden Gleisen, und zwar entweder

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

³⁷ Siehe auch unter § 70 a So 106

³⁸ Im Abschnitt Teil B ESO Grenzzeichen mit Kurzbezeichnung Ra 12

ESO (DV 301) § 59 (1) **Signal So 1 – Endtafel-**

ursprüngliche Langbezeichnung und Signalbedeutung:

-Permissivendtafel-

- Permissives Fahren beendet -

Neue Langbezeichnung und neue Signalbedeutung gemäß Bescheid der HVB der DR vor 1994:

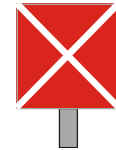
- Endtafel –

Ursprüngliches Gliederungsmerkmal der DV 301 gemäß Einigungsvertrag: **§ 52 ff**

Fahren auf Sicht beenden!

Eine viereckige, rote Tafel mit liegendem, weißem Kreuz

Das Signal ist rückstrahlend.³⁹



AB § 59 (2)

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

AB § 59 (3)

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

AB § 59 (4)

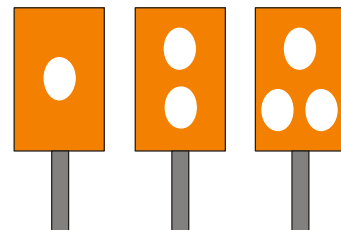
Sind bei Bauzuständen Endtafeln aufgestellt, so ist dies in der La bekannt gegeben.

ESO (DV 301) § 61 (1) **Signal So 19 – Hauptsignalbaken –**

Ursprüngliches Gliederungsmerkmal der DV 301 gemäß Einigungsvertrag: **§ 65b ff**

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.



AB § 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.

³⁹ Die Endtafel darf bis auf weiteres auch nicht rückstrahlend sein

AB § 61 (3)

Hauptsignalbaken sind – vorrangig auf Strecken mit automatischem Streckenblock - zur Ankündigung von Einfahr- und Blocksignalen aufgestellt.

AB § 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.

ESO (DV 301) § 62 (1) **Signal So 20 – Zuordnungstafel –**

Ursprüngliches Gliederungsmerkmal der DV 301 gemäß Einigungsvertrag: **§ 65c ff**

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

**Ein schwarzes Rechteck mit weißem
Dreieck**



AB § 62 (2)

Das weiße Dreieck der Zuordnungstafel ist rückstrahlend.

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

AB § 62 (3)

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

Die Zuordnungstafel wird in Verbindung mit folgenden Signalen angewandt:

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

Sollen die Signale für beide Gleise gültig sein, sind sie durch zwei Zuordnungstafeln zu kennzeichnen.

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

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

ESO (DV 301) § 66 (1) **Signal So 14 – Warnpfahl –**

Ursprüngliches Gliederungsmerkmal der DV 301 gemäß Einigungsvertrag: **§ 65ff**

Ursprüngliche Signalbedeutung:

Kennzeichnung für den Anfang und das Ende der Schaltstrecke einer Wegübergangssicherungsanlage

Abweichender Signalbegriff (Langbezeichnung) und Signalbedeutung neu gemäß Bescheid der HVB der DR vor 1994:

– Merkpfaht -

Kennzeichnung des Einschaltpunktes von Blinklichtern

**Ein schwarz-weiß waagerecht gestreifter
Pfaht**



AB § 66 (2)

Der Merkpfaht kennzeichnet den Anfang – der Merkpfaht der Gegenrichtung an demselben Gleis das Ende – der Schaltstrecke von Bahnübergangssicherungsanlagen.

AB § 66 (3)

Ist die Schaltstrecke durch das Signal So 15 begrenzt, so ist kein Merkpfaht aufgestellt.

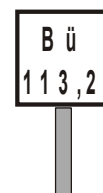
AB § 66 (4)

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 § 64 (6) gekennzeichnet.

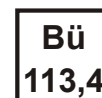
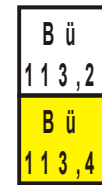
- b) Bei einer Ankündigung nach a) ist unmittelbar vor dem zugehörigen Bahnübergang mit Blinklichtern oder Lichtzeichen eine weiße, rückstrahlende Bü-Kennzeichentafel aufgestellt.



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.



ESO (DV 301) § 65 (1) Signal So 15 – Warntafel –

Ursprüngliches Gliederungsmerkmal der DV 301 gemäß Einigungsvertrag: **§ 65 (5) –(10)**

Ursprüngliche Signalbedeutung:

Überwachungssignal einer Wegsicherungsanlage (Signal So 16) beachten

Abweichende Signalbedeutung (Formulierung) neu gemäß Bescheid der HVB der DR vor 1994:

- Überwachungssignal beachten -

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



AB § 65 (2)

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

AB § 65 (3)

Der Triebfahrzeugführer hat am Standort des Signals So 15 zu prüfen, ob das Signal Bü 1 leuchtet.

AB § 65 (4)

Das Signal So 15 kennzeichnet gleichzeitig den Einschaltpunkt von Blinklichtern, wenn das Signal So 14 nicht aufgestellt ist.

AB § 65 (5)

Das Signal So 15 steht mindestens doppelt soviel Meter vor dem Überwachungssignal, wie die dort zulässige Geschwindigkeit in km/h beträgt.

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

Aufforderungssignale zum Pfeifen (Pf)

ESO (DV 301) § 67 (3) Signal Pf 2 – Pfeiftafel vor Bahnübergängen –

Ursprüngliches Gliederungsmerkmal der DV 301 gemäß Einigungsvertrag: **§ 36 f**

Zweimal pfeifen!

Zwei weiße Tafeln mit schwarzem P senkrecht übereinander



AB § 67 (3)

Das Signal wird neu nicht mehr aufgestellt.

AB § 67 (4)

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.

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.

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

AB § 67 (5)

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.

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

AB § 67 (6)

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 gefahrdrohender Weise, dann darf das erneute Pfeifen kurz vor dem Bahnübergang unterbleiben.

AB § 67 (7)

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.

AB § 67 (8)

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.

AB § 67 (9)

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

ESO (DV 301) § 70a (1)

Signal So 6 - Kreuztafel –
Ursprünglicher Signalbegriff (Kurzbezeichnung)

Ursprüngliches Gliederungsmerkmal der DV 301 gemäß Einigungsvertrag gemäß **§ 57 ff**

Abweichender Signalbegriff (Kurzbezeichnung) neu gemäß Bescheid der HVB
der DR vor 1994:

Signal So 106

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.



AB § 70a (2)

Die Kreuztafel wird nur auf Nebenbahnen angewandt.

AB § 70a (3)

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

b). Signale, die bei EdB nicht mehr angewendet werden oder Bestandteil Abschnitt B der ESO sind

ESO (DV 301) § 3 Formhauptsignale (Hf)

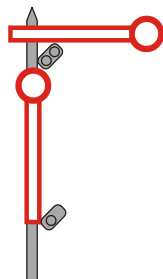
Besonderer Hinweis : Signale Hf 0, Hf 1 und Hf 2 werden bei den EdB nicht mehr angewendet. Sie entsprechen den Signalen Hp 0, Hp 1 und Hp 2 der ESO, Abschnitt B.

ESO (DV 301) § 3 (1)

Formhauptsignale bestehen aus einem Mast, an dem als Tageszeichen ein oder zwei Flügel und als Nachtzeichen ebensoviel Laternen angebracht sind.

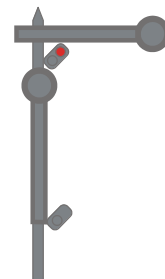
ESO (DV 301) § 3 (4) Signal Hf 0 ..-Halt-

Tageszeichen



Der Signalflügel- bei zweiflügeligen Signalen der obere Flügel- zeigt waagrecht nach rechts.

Nachtzeichen



Ein rotes Licht

ESO (DV 301) § 3 (6)

Das Signal gilt auch für Rangierabteilungen, sofern am Mast kein Zs 3 angebracht ist.

ESO (DV 301) § 3 (7) Signal Hf 1 ..-Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit -

Tageszeichen



Ein Signalflügel - bei zweiflügeligen Signalen der obere Flügel - zeigt nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°.

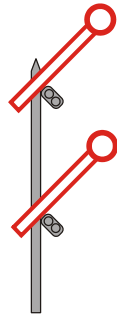
Nachtzeichen



Ein grünes Licht.

ESO (DV 301) § 3 (8) Signal Hf 2 ..- Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h -

Tageszeichen



Zwei Signalflügel zeigen nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°.

Nachtzeichen



Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht.

ESO (DV 301) § 4 Formvorsignale (Vf)

Besonderer Hinweis : Die Signale Vf 0 ,Vf 1 und Vf 2 werden bei den EdB nicht mehr angewendet. Sie entsprechen mit teilweise abweichenden Signalbildern, die als Anweisung zur Durchführung der ESO genehmigt wurden, den Signalen Vr 0 Vr 1 und Vr 2 der ESO, Abschnitt B.

ESO (DV 301) § 4 (1)

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.

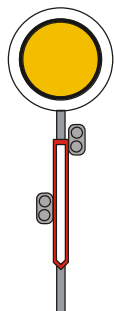
ESO (DV 301) § 4 (3)

Die Nachtzeichen der Signale Vf 0, Vf 1 und Vf 1/2, die an Hauptsignalen stehen, zeigen an Stelle des einen Lichtes in gleicher Farbe zwei nach rechts steigende Lichter.

Besonderer Hinweis :Das Signal wird als Vr 0 im Abschnitt B angewendet

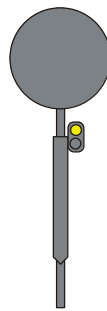
„Halt“ erwarten

Tageszeichen

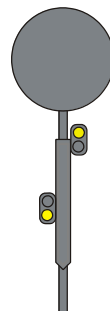


Die runde Scheibe steht senkrecht.
Wo ein Zusatzflügel vorhanden ist, zeigt er mit der Spitze senkrecht nach unten.

Nachtzeichen



Ein gelbes Licht.



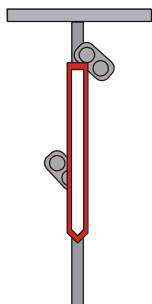
Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend.

ESO (DV 301) § 4 Abs. (6) Signal Vf 1 - Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit erwarten

Besonderer Hinweis :Das Signal wird als Vr 1 im Abschnitt B angewendet

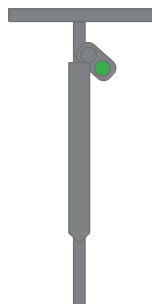
„Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ erwarten

Tageszeichen

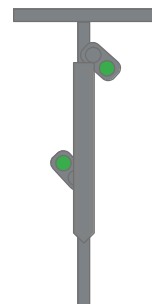


Die runde Scheibe liegt waagerecht.
Der Zusatzflügel zeigt mit der Spitze senkrecht nach unten.

Nachtzeichen



Ein grünes Licht

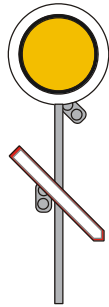


Zwei grüne Lichter nach rechts steigend.

ESO (DV 301) § 4 Abs. (9) Signal Vf 2 - Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h erwarten -

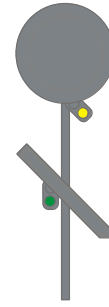
Besonderer Hinweis : Das Signal wird als Vr 2 im Abschnitt B angewendet
„Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h“ erwarten

Tageszeichen



Die runde Scheibe steht senkrecht, der Zusatzflügel zeigt mit der Spitze schräg nach rechts abwärts.

Nachtzeichen



Ein grünes Licht und nach rechts steigend ein gelbes Licht.

ESO (DV 301) § 6 Lichtsignale (Signalverbindungen) der Berliner S-Bahn (Sv)

Besonderer Hinweis : Die Signale Sv 1 bis Sv 8 werden bei den EdB nicht mehr angewendet. Es werden die Signale Sv 1 bis Sv 6 der ESO, Teil B angewendet.

ESO (DV 301) § 6 (1)

Die Lichtsignale der Berliner S-Bahn sind Signalverbindungen. Die Lichter links stellen das Hauptsignal dar. Sie zeigen an, ob oder mit welcher Geschwindigkeit der unmittelbar hinter dem Signal liegende Gleisabschnitt von einem Zug befahren werden darf.

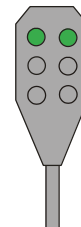
Die Lichter rechts stellen das Vorsignal für das nächstfolgende Hauptsignal dar.

ESO (DV 301) § 6 (4)

Signal Sv 1

Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit – „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ erwarten

Zwei grüne Lichter waagerecht nebeneinander

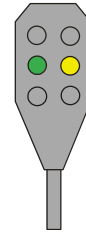


ESO (DV 301) § 6 (5)

Signal Sv 2

Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit – „Halt“ erwarten

Ein grünes, rechts daneben in gleicher
Höhe ein gelbes Licht

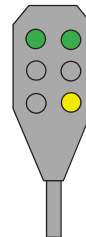


ESO (DV 301) § 6 (11)

Signal Sv 5

Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit – „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten

Links ein grünes Licht, rechts daneben in
gleicher Höhe ein grünes Licht und senk-
recht darunter ein gelbes Licht

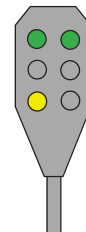


ESO (DV 301) § 6 (12)

Signal Sv 6

Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h – „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ erwarten

Links ein grünes und senkrecht darunter
ein gelbes Licht, rechts in Höhe des obe-
ren linken Lichts ein grünes Licht

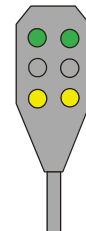


ESO (DV 301) § 6 (14)

Signal Sv 7

Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h – „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten

Links ein grünes und senkrecht darunter
ein gelbes Licht, rechts daneben in glei-
cher Höhe die gleichen Lichter

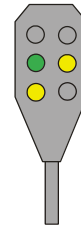


ESO (DV 301) § 6 (16)

Signal Sv 8

Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h – „Halt“ erwarten

Links ein grünes und senkrecht darunter
ein gelbes Licht, rechts in Höhe des oberen
linken Lichts ein gelbes Licht



Zusatzsignale für Hauptsignale (Zs)

ESO (DV 301) § 7 (8)

Signal Zs 1H -Handersatzsignal -

Besonderer Hinweis : Das Signal Zs 1H wird bei den EdB, seit 1992 mit Bekanntgabe 5 zur DV 301, nicht mehr angewendet

Vom linken Gleis vorsichtig ein- oder weiterfahren

Langsames waagerechtes Bewegen eines
grünen Lichtes mehrmals hin und
her.



ESO (DV 301) § 8 (1)

Signal Zs 2 - M-Tafel

Besonderer Hinweis : Das Signal Zs 2 wird als von der ESO abweichendes „Signal mit vorübergehender Gültigkeit“ Signal Zs 12 weiterhin angewendet (siehe ESO Abschnitt B II *Signal Zs 12*).

Am Halt zeigenden Hauptsignal auf mündlichen oder fernmündlichen Auftrag vorbeifahren

Eine weiße Tafel mit rotem Rand und rotem M in Schreibschrift



ESO (DV 301) § 9 (1)

Signal Zs 3 - Rautentafel -

Signalbezeichnung (Kurzbezeichnung)

neu: Zs 103

Besonderer Hinweis : Signal Zs 3 wird nicht mehr verwendet. Anwendung der Rautentafel nur noch als Signal Zs 103, seit 1992 mit Bekanntgabe 5 zur DV 301, jedoch erfolgt keine Neuanwendung mehr.

Das Halt zeigende Hauptsignal gilt nicht für Rangierabteilungen

Eine rechteckige, schwarze Tafel mit weißen Rauten

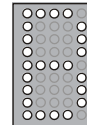


ESO (DV 301) § 10 (1) Signal Zs 4 - Richtungsanzeiger

Besonderer Hinweis : Wird bei EdB ab 14.12.2008 nur noch als Zs 2 verwendet

Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung

Ein weißleuchtender Buchstabe



ESO (DV 301) § 11 Geschwindigkeitsanzeiger, Stumpfgleis –und Frühhaltanzeiger

ESO (DV 301) § 11 (1) Signal Zs 5 – Geschwindigkeitsanzeiger -

Besonderer Hinweis : Der Signalbegriff Zs 5 wird bei den EdB nicht mehr angewandt. Die vorhandenen Signale entsprechen dem Signal Zs 3 der ESO, Teil B.

Das Signal Hf 2, Sv 6, Sv 7 bzw. Sv 8 lässt eine Geschwindigkeit von 60 km/h zu

Eine gelbe Kennzahl 6 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.

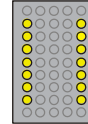


ESO (DV 301) § 11 (5) Signal Zs 6 – Stumpfgleis- u. Frühhaltanzeiger - 40,41

Besonderer Hinweis : Das Signal Zs 6 wird bei den EdB nicht mehr angewendet.

Fahrt in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg

**Zwei gelbleuchtende, senkrechte Licht-
streifen nebeneinander**



ESO (DV 301) § 12 (1) Signal Zs 7 – Linksfahrtauftragssignal -

Besonderer Hinweis : Wird bei EdB nur noch als Zs 6 angewendet

ESO
(1)

Signal Zs 7

**– Linksfahrtauftragssignal -
Fahrt auf linkem Streckengleis**

(ursprüngliche Langbezeichnung und Signalbedeutung gemäß ESO)

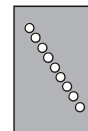
Stand neu :

(abweichende Langbezeichnung und Signalbedeutung von der ESO zugelassen BMVBS
Az EW 15/32.31.03/180 DB 04 v. 23.03.2005)

– Gegengleisanzeiger –

Der Fahrweg führt in das Streckengleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung

**Ein weißleuchtender Lichtstreifen von
rechts nach links steigend**



AB § 12 (2)⁴²

Die Enden können bis auf weiteres nicht abgewinkelt sein.

ESO (DV 301) § 12 (5) Signal Zs 8 – Linksfahrtersatzsignal -

Signal Zs 8 Linksfahrtersatzsignal

**Am Halt zeigenden Hauptsignal vorsichtig vorbeifahren,
Fahrt auf linkem Streckengleis**

Besonderer Hinweis : Die Anwendung erfolgt wegen abweichendem Signalbild als Signal
mit vorübergehender Gültigkeit Zs 8 der ESO, Abschnitt B

Stand neu:

(abweichendes Kennwort und Signalbedeutung von der ESO zugelassen BMVBS Az EW
15/32.31.03/180 DB 04 v. 23.03.2005)

Signal Zs 8 – Gegengleisfahrt-Ersatzsignal -

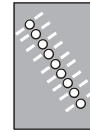
⁴⁰ Stumpfgleis – und Frühhaltanzeiger siehe Abschnitt B Signal „Zs 13“

⁴¹ Kurzbezeichnung „Zs 6“ in Abschnitt B anderes Signal „Gegengleisanzeiger“

⁴² Wird neu ab 14.12.2008 bei Zs 6 (Abschnitt B) angewendet.

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

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



ESO (DV 301) § 12 (12)

Das Linksfahrersatzsignal darf auch angewandt werden, um Züge, die auf dem linken Gleis verkehren sollen, zur Vorbeifahrt an einem erloschenen Lichthauptsignal oder an einem ein zweifelhaftes Signalbild zeigenden Hauptsignal zu beauftragen.

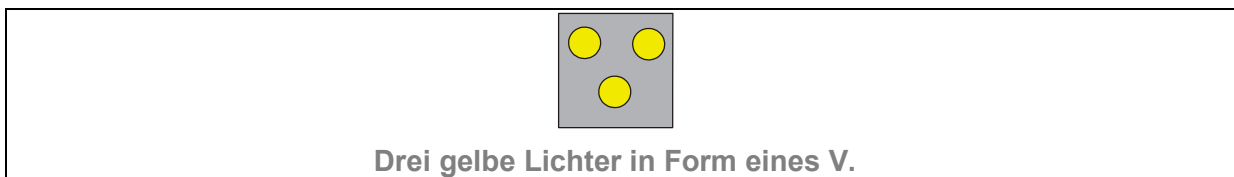
ESO (DV 301) § 13a

Signal Zs 11 – Vorsichtsignal –

Besonderer Hinweis: wird bei Eisenbahnen des Bundes ab 14.12.2008 nur noch als Zs 7 verwendet.

Besonderer Hinweis: Genehmigt durch die HV der DR vor 1994

**Am Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal vorbeifahren! Weiterfahrt auf
Sicht**



Drei gelbe Lichter in Form eines V.

ESO (DV 301) § 14 Gleisperrsignal (Gsp)

ESO (DV 301) § 14 (2)

Signal Gsp 1

Besonderer Hinweis: Das Signal wird mit der Kurzbezeichnung bei EdB nicht mehr verwendet. Es entspricht dem Signal Sh 1 der ESO, Teil B

Formsignal

- Fahrverbot aufgehoben -

Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe.



Besonderer Hinweis: Das Signal wird mit der Kurzbezeichnung bei EdB nicht mehr verwendet. Es entspricht dem Signal mit vorübergehender Gültigkeit Wn7 der ESO, Teil B

Gleissperre ist abgelegt

Ein senkrechter, schwarzer Streifen auf
runder, weißer Scheibe



Signale für elektrische Zugförderung (EI)

Besonderer Hinweis : Die Signale für elektrische Zugförderung EI 1 - EI 6 werden nicht mehr angewendet. Sie entsprechen den Fahrleitungssignalen (EI) der ESO, Teil B.

ESO (DV 301) § 15 Allgemeines

ESO (DV 301) § 15 (1)

Die Signale für den elektrischen Betrieb mit Fahrleitung (Oberleitung oder Stromschiene) kennzeichnen Fahrleitungs-Schutzstrecken, Fahrleitungs-Unterbrechungen, gestörte oder ausgeschaltete Fahrleitungs-Abschnitte und das Ende der Fahrleitung.

ESO (DV 301) § 15 (2)

Die Signale bestehen aus einer oder zwei auf der Spitze stehenden, weiß und schwarz umrandeten, blauen, quadratischen Tafeln mit weißem Signalzeichen.

ESO (DV 301) § 16 Signale EI 1, EI 1/2 und EI 2

ESO (DV 301) § 16 (4a) Signal EI 1/2 – Schaltsignal für verkürzte Schutzstrecken

Besonderer Hinweis : Das Signal EI1/2 wird als Signal bei den EdB nicht mehr angewendet. Die Zulässigkeit einer entsprechenden Signalisierung ist in der Anweisung zur Durchführung der ESO Nr. 160 im Abschnitt B geregelt.

Ausschalten, nach Wiederkehr der Fahrleitungsspannung Einschalten erlaubt

Eine Tafel mit einem zerlegten, weißen U,
darüber eine Tafel mit einem geschlossenen, weißen U



Besonderer Hinweis : Das Signal EI 7 wird als Signal bei den EdB nicht mehr angewendet

Fahrstrom unterbrechen!

Eine schachbrettartig blau und weiß gemusterte Tafel



Langsamfahrsignale (Lf)

ESO (DV 301) § 21 Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3

Besonderer Hinweis : Die Langbezeichnung des Signals Lf 1 wird bei den EdB nicht mehr angewendet. Die Signalbedeutung der vorhandenen Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3 entsprechen den Signalen Lf 1 bis Lf 3 der ESO, Teil B.

ESO (DV 301) § 21 (1)

Die Signale zeigen Geschwindigkeitsbeschränkungen bei vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen an und gelten für Züge und Rangierabteilungen.

ESO (DV 301) § 21 (2)

Signal Lf 1

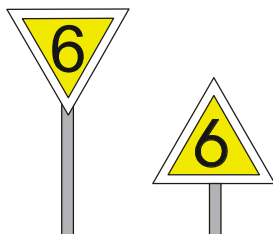
- Langsamfahrankündigungsscheibe -

Auf dem folgenden, durch Anfangsscheibe und in der Regel durch Endscheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.

Tageszeichen

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

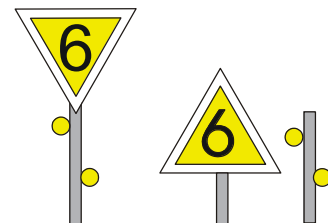
Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.



Nachtzeichen

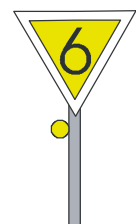
Unter dem beleuchteten oder rückstrahlenden Tageszeichen zwei nach links steigende gelbe Lichter.

Bei beschränktem Raum befinden sich die Lichter etwa 15 m vor dem Tageszeichen.



Anmerkung:

Das transparent ausgebildete Signal Lf 1 zeigt als Nachtzeichen außer dem von innen beleuchteten Tageszeichen nur ein gelbes Licht.



ESO (DV 301) § 21 (15)

Signal Lf 2 - Anfangsscheibe -

Anfang der Langsamfahrstelle

Eine rechteckige, gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem A.



ESO (DV 301) § 21 (18)

Signal Lf 3 - Endscheibe -

Ende der Langsamfahrstelle

Eine rechteckige, weiße Scheibe mit schwarzem E.



Schutzhaltsignale (Sh)

ESO (DV 301) § 24 Allgemeines

ESO (DV 301) § 24 (1)

Schutzhaltsignale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln oder gebieten sofortiges Anhalten zur Abwendung einer Gefahr.

ESO (DV 301) § 25 (1)

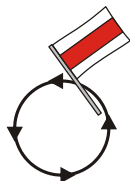
Signal Sh 1 - Kreissignal -

Besonderer Hinweis : Der Signalbegriff Sh 1 wird bei den EdB nicht mehr angewendet. Die vorhandenen Signale entsprechen dem Signal Sh 3 der ESO, Teil B.

Sofort halten! – Gefahr -

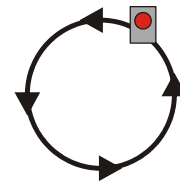
Tageszeichen

Eine weiß-rot-weiße Flagge, irgendein Gegenstand oder der Arm allein wird im Kreis geschwungen.



Nachtzeichen

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



ESO (DV 301) § 26 (1) **Signal Sh 2 – Wärterhaltsignal-
Wasserkransignal.-**

Besonderer Hinweis : Das Signal Sh 2 wird unter der Langbezeichnung Wärterhaltsignal – Wasserkransignal bei den EdB nicht mehr verwendet. Es entspricht dem Signal Sh 2 der ESO, Abschnitt B

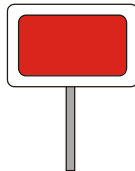
Halt!

Tageszeichen

Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand (Haltscheibe)

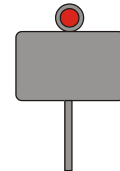
oder

eine quer zur Gleisachse gehaltene weiß-rot-weiße Flagge (Haltflagge)



Nachtzeichen

Ein rotes Licht



ESO (DV 301) § 27 (1)

Signal Sh 3 - Haltvorscheibe -⁴³

Besonderer Hinweis : Das Signal wird als Wärtervorsignal gemäß ESO (15) und (19) angewendet.

Haltscheibe erwarten

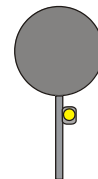
Tageszeichen

Eine runde gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand



Nachtzeichen

Ein gelbes Licht



ESO (DV 301) § 27 (2)

Das Nachtzeichen des Signals Sh 3, das an einem Hauptsignal steht, zeigt anstelle des einen Lichtes in gleicher Farbe zwei nach rechts steigende Lichter.

⁴³ siehe Abschnitt Teil B ESO (19)

ESO (DV 301) § 28 (1)

Signal Sh 4, - Knallsignal -

Besonderer Hinweis : Das Signal Sh 4 wird bei den EdB nicht mehr angewendet.

Sofort halten! - Gefahr

Nacheinander ertönen drei Knalle

ESO (DV 301) § 31 Signale für das Zugpersonal

ESO (DV 301) § 31 (1)

Signal Zp 6 – Hornrufsignal -

Besonderer Hinweis : Das Signal Zp 6 wird bei EdB nicht mehr angewendet. Es entspricht dem Signal Zp 11 der ESO Teil B, Abschnitt II

Kommen

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



ESO (DV 301) § 32 Abfahrtsignale

ESO (DV 301) § 32

Signal Zp 8⁴⁴ - Türschließauftrag -

In DV 301 DB Netz AG NBL gemäß § 32 a (1) (gemäß EBA Bescheid vom 14.02.2006)

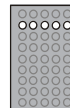
ESO

Signal Zp 8

(1) Besonderer Hinweis: Das Signal Zp 8 „Türschließauftrag“ wurde als Signal mit vorübergehender Gültigkeit „Zp 10“ dem Abschnitt B zugeordnet

Türen schließen!

Ein waagerechter, weißer Lichtstreifen



⁴⁴ Nicht verwechseln mit Signalbegriff Zp 8 im Abschnitt B ESO mit anderer Signalbedeutung

Besonderer Hinweis : Das Signal Zp 9a entspricht dem Signal Zp 9 der ESO, Abschnitt B

Abfahren

Tageszeichen

Eine runde, weiße Scheibe mit grünem Rand (Befehlsstab) wird hochgehalten.



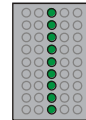
Nachtzeichen

Ein grünes Licht



Lichtsignal

Ein grünes Licht oder ein senkrechter grüner Lichtstreifen



als AB 136 b in ESO Abschnitt B übernommen.

Besonderer Hinweis : Das Signal Zp 9b wird bei den EdB nicht mehr angewendet

Abfahren

Tageszeichen

Eine grün-weiß karierte Signalflagge wird seitlich hochgehalten



Nachtzeichen

Ein grünes Licht



ESO (DV 301) § 34

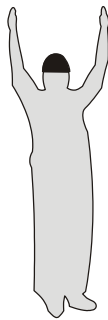
ESO (DV 301) § 34 (6) Signal Zp 14 – Bremse in Ordnung -

Besonderer Hinweis : Das Signal Zp 14 wird bei den EdB nicht mehr angewendet.
Es entspricht dem Signal Zp 8 der ESO, Abschnitt B

Tageszeichen und Nachtzeichen zu Zp 8 wurden als Signal mit vorübergehender Gültigkeit in dieser Zusammenstellung dem Abschnitt B ESO DV zugeordnet.

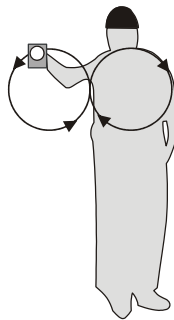
Tageszeichen

Beide Arme werden gestreckt senkrecht hochgehalten



Nachtzeichen

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



Lichtsignal

Drei Weiße Lichter senkrecht übereinander



Aufforderungssignale zum Pfeifen (Pf)

ESO (DV 301) § 36 (1) Signal Pf 1 – Pfeiftafel vor Gefahrenstelle -

Besonderer Hinweis : Das Signal Pf 1 wird bei den EdB nicht mehr angewendet. Es entspricht dem Signal Bü 4 der ESO, Abschnitt B.

Achtungssignal (Zp 1) geben!

Eine weiße Tafel mit schwarzem P



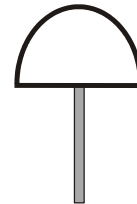
ESO (DV 301) § 39 (1) Signal Ra 10 – Rangierhaltetafel -

Besonderer Hinweis : Das Signal Ra 10 entspricht dem Signal Ra 10 der ESO,
Abschnitt B

besonderes Signalbild als Signal mit vorübergehender Gültigkeit in dieser Zusammenstellung dem Abschnitt B ESO zugeordnet

Über diese Tafel hinaus darf nicht rangiert werden

Eine oben halbkreisförmige, weiße Tafel
mit schwarzem Rand ¹



¹ Bis auf weiteres darf die weiße Tafel noch mit der Aufschrift „Halt für Rangierfahrten“ versehen sein.

Weichensignale (Wn)

ESO (DV 301) § 42 Allgemeines
ESO (DV 301) § 42 (1)

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

ESO (DV 301) § 42 (2)

Die Weichensignale sind bei Dunkelheit beleuchtet, wenn und solange der Betrieb es erfordert. Sie können auch rückstrahlend sein.

ESO (DV 301) § 43 Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen

ESO (DV 301) § 43 (1) Signal Wn 1 – Gerader Zweig -

Besonderer Hinweis : Die vorhandenen Signale entsprechen dem Signal Wn 1 der ESO
Abschnitt B

Gerader Zweig

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück gesehen

Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund, bei Rückfallweichen auf orangefarbenem Grund



ESO (DV 301) § 43 (3) Signal Wn 2a – Gebogener Zweig von der Weichenspitze aus gesehen-

Besonderer Hinweis : Der Signalbegriff Wn 2a wird bei den EdB nicht mehr angewendet

Die vorhandenen Signale entsprechen dem Signal Wn 2 der ESO Abschnitt B

Gebogener Zweig, von der Weichenspitze aus gesehen

Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund, bei Rückfallweichen auf orangefarbenem Grund, zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach links oder rechts aufwärts



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

Bei Außenbogenweichen wird für beide Fahrwege das Signal Wn 2a verwendet, wobei der Pfeil je nach der Richtung des abzweigenden Gleises nach links oder rechts schräg aufwärts zeigt.

ESO (DV 301) § 43 (4) Signal Wn 2b – Gebogener Zweig vom Herzstück aus gesehen -

Besonderer Hinweis : Der Signalbegriff Wn 2b wird bei den EdB nicht mehr angewendet. Die vorhandenen Signale entsprechen dem Wn 2 der ESO DV Abschnitt B

Gebogener Zweig, vom Herzstück aus gesehen, bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen

Eine runde, weiße Scheibe auf schwarzem Grund, bei Rückfallweichen auf orangefarbenem Grund



Signale an Zügen und Kleinwagen (Zg) ESO (DV 301) § 45 Signale an der Zugspitze

ESO (DV 301) (1)

Die Signale kennzeichnen die Spitze der Züge und der auf die freie Strecke übergehenden Kleinwagen.

ESO (DV 301) § 45 (3)

Signal Zg 1 – Regelspitzensignal -

Besonderer Hinweis : Das Signal Zg 1 wird entsprechend der ESO, Abschnitt B angewendet.

Kennzeichnung der Spitze von Zügen und von auf die freie Strecke übergehenden Kleinwagen

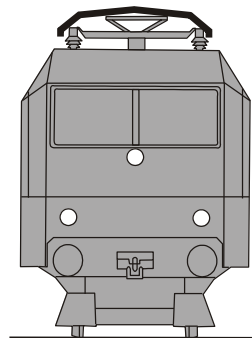
Tageszeichen

Kein Signal

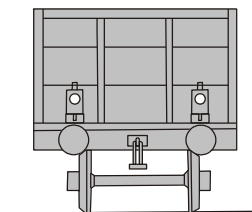
Nachtzeichen

Vorn am ersten Fahrzeug

Zg 1a drei weiße Lichter in Form eines A
(Dreilichtspitzensignal)



Zg 1b zwei weiße Lichter in gleicher Höhe



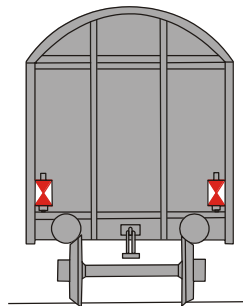
Zg 1c an Kleinwagen ein weißes Licht,
sofern nicht das Signal Zg 1a oder Zg 1b
geführt werden kann

Besonderer Hinweis : Das Signal wird bei EdB nicht mehr verwendet. Es wird als Zg 2 entsprechend der ESO, Abschnitt B angewendet.

Tageszeichen

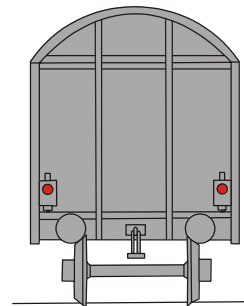
Am letzten Fahrzeug

In gleicher Höhe zwei viereckige, von vorn und von hinten sichtbare rot – weiße Scheiben oder das Nachtzeichen des Signals.



Nachtzeichen

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



Zugmeldesignal, Gefahrensignal (Zm)

Besonderer Hinweis : Die Signale Zm 1 und Zm 2 werden bei den EdB seit 1992 nicht mehr angewendet.

ESO (DV 301) § 49 Signale Zm 1 und Zm 2

Signal Zm 1 – Zugmeldesignal -

Sofort am Fernsprecher melden!

Ein Klingelzeichen von 2 bis 3 Sekunden Dauer (entspricht 6 Kurbelumdrehungen)



Signal Zm 2 – Gefahrensignal -

Alle Fahrten anhalten! Gefahr!

Drei Klingelzeichen von je 4 bis 6 Sekunden Dauer (entspricht je 10 Kurbelumdrehungen)



Warnsignale bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise (Wa)

Besonderer Hinweis : Die Signale Wa 1 bis Wa 4 werden bei den EdB nicht mehr angewendet. Für diesen Zweck werden die Signale Ro 1 bis Ro 4 der ESO, Abschnitt B verwendet.

ESO (DV 301) § 50 Allgemeines ESO(1)

Warnsignale dienen zur Gewährleistung der Arbeits- und Betriebssicherheit bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise. Sie bestimmen das Verhalten der Beschäftigten bei der Annäherung und Vorbeifahrt und Vorbeifahrt von Fahrzeugen.

ESO (DV 301) § 51 Signale Wa 1, Wa 2, Wa 3 und Wa 4

ESO (DV 301) § 51 (1) **Signal Wa 1** **Vorsicht – Fahrt im benachbarten Gleis -**

Gefahrenbereich benachbarter Gleise verlassen bzw. nicht betreten!

Ein langer Ton



ESO (DV 301) § 51 (3) **Signal Wa 2**

Arbeitsgleis räumen und Gefahrenbereich verlassen!

Zwei lange Töne



ESO (DV 301) § 51 (5) **Signal Wa 3**

Gefahrenbereich schnellstens verlassen!

Zwei kurze Töne, mindestens fünfmal hintereinander



ESO (DV 301) § 51 (7) **Signal Wa 4 – Fahnschild -.**

Kennzeichnung der Gleisseite des Aufstellplatzes

Ein weißes Fahnschild mit schwarzem Rand



Sonstige Signale (So)

ESO (DV 301) § 53 (1)

Signal So 2 - Schachbretttafel -

Besonderer Hinweis : Das Signal So 2 wird bei den EdB nicht mehr angewendet.
Die vorhandenen Signale entsprechen dem Signal Ne 4 der ESO, Abschnitt B

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

Eine viereckige, schachbrettartig schwarz
und weiß gemusterte Tafel



ESO (DV 301) § 54 (1)

Signal So 3 – Vorsignaltafel

Besonderer Hinweis : Das Signal So 3 wird mit den Kurzbezeichnungen So 3a, 3b, 3c, und 3d bei den EdB nicht mehr angewendet.

Es entspricht im wesentlichen dem Signal Ne 2 der ESO, Abschnitt B mit allerdings zusätzlichen Signalbedeutungen, die als Anweisungen zur Durchführung der ESO für den Teil NBL aufgenommen wurden.

Signal So 3a

Kennzeichnung des Standorts eines Lichtvorsignals oder eines zweibegriffigen Formvorsignals

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



Signal So 3b

Kennzeichnung des Standorts eines dreibegriffigen Formvorsignals

Die Vorsignaltafel wie zu Signal So 3a
und darüber eine dreieckige, schwarz
geränderte, weiße Tafel mit einem
schwarzen Punkt.



Signal So 3c

Kennzeichnung des Standorts eines im verkürzten Bremswegabstand stehenden Lichtvorsignals oder zweibegriffigen Formvorsignals

Eine schwarz geränderte, weiße Tafel mit zwei übereinander stehenden schwarzen Winkeln, deren Spitzen durch einen schwarzen Ring verdeckt sind.



Signal So 3d

Kennzeichnung des Standorts eines im verkürzten Bremswegabstand stehenden dreibegriffigen Formvorsignals

Die Vorsignaltafel wie zu Signal So 3c und darüber eine dreieckige, schwarz geränderte, weiße Tafel mit einem schwarzen Punkt.



ESO (DV 301) § 56 (1)

Signal So 5 – Trapeztafel -

Besonderer Hinweis : Das Signal So 5 wird als Kurzbezeichnung bei den EdB nicht mehr angewendet.

Die vorhandenen Signale entsprechen dem Signal Ne 1 der ESO, Abschnitt B

Kennzeichnung der Stelle, wo bestimmte Züge oder Kleinwagen vor der Einfahrt zu halten haben

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



ESO (DV 301) § 58 (1)

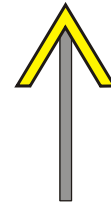
Signal So 7 – Schneepflugtafel -

Besonderer Hinweis : Das Signal wird mit der Kurzbezeichnung So 7 bei den EdB nicht mehr angewendet. Die Signalbilder des So 7 a und b wurden als „**Signal mit vorübergehender Gültigkeit**“ unter der Kurzbezeichnung Ne 7 genehmigt und dem Abschnitt B der ESO zugeordnet

Signal So 7a

Pflugschar heben

Eine gelbe* Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben.

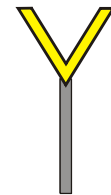


in ESO Abschnitt B als S.m.v.G übernommen

Signal So 7b

Pflugschar senken

Eine gelbe⁴⁵ Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten.



in ESO Abschnitt B als S.m.v.G übernommen

AB § 58 (2)

Das Signal So 7b darf abweichend von § 1 Abs. 4 auf eingleisiger Strecke unmittelbar links vom Gleis aufgestellt sein, wenn es sich am Mast des Signals So 7a für die Gegenrichtung befindet.

AB § 58 (3)

Auf die Aufstellung des Signals So 7b darf verzichtet werden, wenn das Ende des zu kennzeichnenden Gleisabschnittes durch das Signal So 7a der Gegenrichtung erkennbar ist.

ESO (DV 301) § 60 Signale für Rückfallweichen⁴⁶

Ursprüngliches Gliederungsmerkmal der DV 301 gemäß Einigungsvertrag: § 65a ff

⁴⁵ Die Pfeilspitze darf bis auf weiteres auch weiß sein.

⁴⁶ Siehe ESO Abschnitt B Signal Ne 12, Ne 13a und Ne 13b ab dem 12.12.2010

ESO (DV 301) § 60 (1) Signal So 17 – Ankündigungsbake –

Besonderer Hinweis : Das Signal wird mit der Kurzbezeichnung So 17 bei den EdB ab dem 31.01.2011 nicht mehr angewendet. Das Signalbild des So 17 wurde als „**Signal mit vorübergehender Gültigkeit**“ unter der Kurzbezeichnung Ne 12 genehmigt und dem Abschnitt B der ESO zugeordnet.

Überwachungssignal einer Rückfallweiche (Signal So 18) beachten!

Eine rechteckige, orangefarbene Tafel mit zwei waagerechten, weißen Streifen



ESO (DV 301) § 60 (4) Signal So 18 – Überwachungssignal einer Rückfallweiche –⁴⁷

Ursprüngliches Gliederungsmerkmal der DV 301 gemäß Einigungsvertrag: § 65a ff

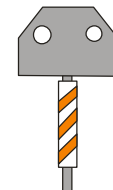
Besonderer Hinweis : Die Signale So 18a und So 18b werden bei den EdB ab dem 31.01.2011 nicht mehr angewendet.

Signal So 18a

Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze befahrbar

Zwei weiße Lichter waagerecht nebeneinander.

Das Mastschild ist orangefarben und weiß gestreift.

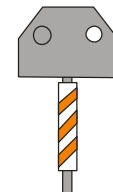


Signal So 18b

Die Rückfallweiche ist gegen die Spitze nicht befahrbar, vor der Weiche halten!

Ein weißes Licht.

Das Mastschild ist orangefarben und weiß gestreift.



ESO (DV 301) § 61 (1)

Signal So 10 – Brandfackeltafel -

ESO
(1)

Signal So 10
– Brandfackeltafel –

⁴⁷ Siehe ESO Abschnitt B Signal Ne 13a und Ne 13 b ab dem 12.12.2010

Besonderer Hinweis : Das Signal wird bei den EdB nicht mehr angewendet.

Nicht feuern! Aschkasten schließen!

Eine auf der Spitze stehende quadratische, gelbe Tafel mit schwarzem Rand und roter Brandfackel



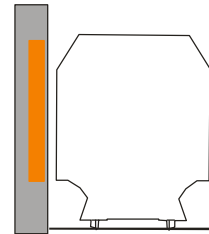
ESO (DV 301) § 64 (1)

Signal So 13 – Gefahrenanstrich -

Besonderer Hinweis : Das Signal So 13 wird im Bereich der EdB als Signal nicht mehr angewendet.

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

Der Gegenstand ist durch einen orangefarbenen Anstrich so hervorgehoben, dass die Gefahrenstelle leicht erkannt wird



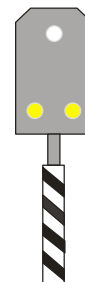
ESO (DV 301) § 65 (9)

Signal So 16a

Besonderer Hinweis : Das Signal So 16a wird bei den EdB nicht mehr angewendet. Die Anwendung des Signalbildes erfolgt als Signal Bü 1 Abschnitt B ESO als Signal mit vorübergehender Gültigkeit

Der Wegübergang ist gesichert und darf mit unverminderter Geschwindigkeit befahren werden

Zwei gelbe Lichter waagerecht nebeneinander. In der Mitte über diesen beiden Lichtern ein weißes Licht. Das Mastschild ist schwarz und weiß gestreift



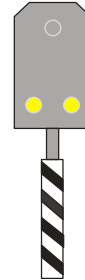
ESO (DV 301) § 65 (9)

Signal So 16b

Besonderer Hinweis : Das Signal So 16b wird bei den EdB nicht mehr angewendet.
Die Anwendung des Signalbildes erfolgt als Signal BÜ 0 Abschnitt B ESO als Signal mit vorübergehender Gültigkeit

Der Wegübergang ist nicht gesichert, er ist vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren

Wie das Signal So 16 a, das weiße Licht leuchtet jedoch nicht.



Von den Paragraphen 2 bis 65 abweichende und in ihnen nicht enthaltene Signale

ESO (DV 301) § 67 Lichthauptsignale (HI)

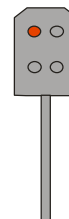
Besonderer Hinweis : Die Signale HI 100 bis HI 102 werden nicht mehr angewendet.
Sie entsprechen den Signalen Hp 0 bis Hp 2 der ESO Abschnitt B.

ESO (DV 301) § 67 (4)

Signal HI 100

Halt!

Ein rotes Licht

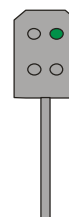


ESO (DV 301) § 67 (5)

Signal HI 101

Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit

Ein grünes Licht

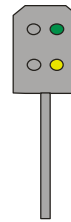


ESO (DV 301) § 67 (6)

Signal HI 102

Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h

Ein grünes und senkrecht darunter ein
gelbes Licht



ESO (DV 301) § 68 Lichtvorsignale (VI)

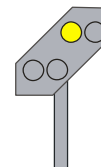
Besonderer Hinweis : Die Signale VI 100 bis VI 102 werden nicht mehr angewendet. Sie entsprechen mit teilweise abweichenden Signalbildern, die als Anweisung zur Durchführung der ESO erlassen wurden, den Signalen Vr 0 bis Vr 2 der ESO, Teil B.

ESO (DV 301) § 68 (5)

Signal VI 100

„Halt“ erwarten

Ein gelbes Licht

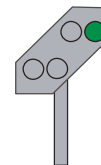


ESO (DV 301) § 68 (6)

Signal VI 101

„Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ erwarten

Ein grünes Licht

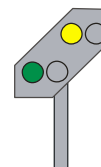


ESO (DV 301) § 68 (7)

Signal VI 102

„Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h“ erwarten

Ein grünes Licht und nach rechts stei-
gend ein gelbes Licht



ESO (DV 301) § 69 Lichtsignale (Signalverbindungen) der Berliner S-Bahn (Sv)

ESO (DV 301) § 69 (1)

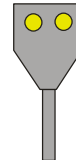
Signal Sv 103

Besonderer Hinweis : Das Signal Sv 103 wird mit der Kurzbezeichnung nicht mehr angewendet.

Das Signalbild entspricht dem Signalbild des Sv 0 der ESO , Abschnitt B, mit anderer Signalbedeutung

Halt! Ohne Auftrag permissiv vorbei- und weiterfahren!

Zwei gelbe Lichter waagerecht nebeneinander



ESO (DV 301) § 70 (1)

Signal Zs 101 – Ersatzsignal –

Besonderer Hinweis : Das Signal Zs 101 wird mit der Kurzbezeichnung nicht mehr angewendet. Das Signalbild entspricht dem Signalbild Zs 1 der ESO, Abschnitt B, mit anderer Signalbedeutung

Am Halt zeigenden Hauptsignal vorsichtig vorbeifahren

Drei weiße Lichter in Form eines A



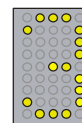
ESO (DV 301) § 70 (6)

Signal Zs 105 – Geschwindigkeitsanzeiger –

Besonderer Hinweis : Das Signal Zs 105 wird bei den EdB nicht mehr angewendet

Die durch die Kennzahl angezeigte Geschwindigkeit darf vom Hauptsignal ab nicht überschritten werden

Eine gelb leuchtende Kennzahl



ESO (DV 301) § 70 (10)

Signal Zs 106 – Stumpfgleis – und Frühhaltanzeiger

Besonderer Hinweis : Das Signal Zs 106 wird bei den EdB nicht mehr angewendet.

Fahrt in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis mit verkürztem Einfahrtsweg

Eine auf der Spitze stehende dreieckige gelbe Tafel mit schwarzem Rand. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.



ESO (DV 301) § 71 (1)

Signal - Lsp -

(1)

Lichtsperrsignal (Lsp*)

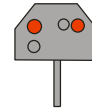
Besonderer Hinweis : Das Signal Lsp wird unter der Kurzbezeichnung bei den EdB nicht mehr angewendet.

Es entspricht dem Signal Hp 0 der ESO, Abschnitt B

Signal Lsp

Halt!

Zwei rote Lichter waagerecht nebeneinander

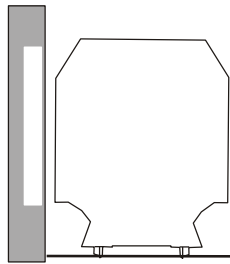


3. Im Abschnitt B nicht enthaltene Signale

Signal Ne 8 - Gefahrenanstrich -

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

Die Gegenstände sind durch einen weißen Anstrich gekennzeichnet.



AB 249.

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

AB 250.

Das Signal Ne 8 gilt bei den Eisenbahnen des Bundes und bei den NE.

*) Wird auch als Hauptsignal mit der Bezeichnung „Hauptsperrsignal (Hsp)“ verwendet, siehe Abs. 4.