

V2

Signalvorschrift

31

V2

Ausgabe 1996

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

**© Österreichische Bundesbahnen,
1020 Wien, Praterstern 3
ÖBB-Infrastruktur AG
Betriebsleitung – Betriebsstandards
Alle Rechte vorbehalten**

Genehmigte Änderungen:

Änderung	genehmigt mit GZ	vom
1. Änderung	221.009/3-II/C/121/98	11.08.1998
2. Änderung	221.009/2-II/C/121/01	06.09.2001
3. Änderung	221.009/1-II/C/121/02 221.009/2-II/C/121/02 221.009/4-II/Sch2/02 221.009/6-II/Sch2/02	24.01.2002 18.06.2002 02.10.2002 09.10.2002
4. Änderung	221.009/3-II/C/121/02 221.009/7-II/Sch2/02 221.009/8-II/Sch2/02 221.009/1-II/Sch2/03 221.009/3-II/Sch2/03 221.009/4-II/Sch2/03	18.06.2002 17.12.2002 17.12.2002 11.02.2003 15.04.2003 25.04.2003
5. Änderung	221.009/19-II/Sch2/03 221.009/20-II/Sch2/03	15.10.2003 16.10.2003
6. Änderung	221.006/9-II/Sch2/03	19.09.2003
7. Änderung	221.009/3-II/Sch2/04	29.04.2004
8. Änderung	221.009/4-II/Sch2/04	07.06.2004
9. Änderung	BMVIT-222.109/1-II/Sch2/04	19.04.2005
10. Änderung	BMVIT-222.111/0002-II/SCH2/2005 BMVIT-222.111/0007-II/SCH2/2004	07.07.2005 22.09.2005
11. Änderung	BMVIT-222.109/0001-II/SCH2/2005 BMVIT-222.109/0005-II/SCH2/2005 BMVIT-222.110/0012-IV/SCH2/2005	03.04.2006 03.04.2006 21.04.2006
12. Änderung	BMVIT-222.110/0001-IV/SCH2/2006	25.09.2006
13. Änderung	BMVIT-222.109/0003-II/SCH2/2005 BMVIT-222.109/0002-II/SCH2/2006	02.04.2007 02.04.2007
14. Änderung	BMVIT-222.109/0001-II/SCH2/2005	21.09.2007
15. Änderung	BMVIT-222.109/0002-IV/SCH2/2007 BMVIT-222.109/0003-IV/SCH2/2007 BMVIT-222.109/0004-IV/SCH2/2007 BMVIT-222.110/0002-IV/SCH2/2008	29.01.2008 29.01.2008 19.03.2008 04.04.2008
16. Änderung	BMVIT-222.109/0006-IV/SCH2/2007 BMVIT-222.110/0010-II/SCH2/2005	25.07.2008 04.08.2008
17. Änderung	BMVIT-222.109/0001-IV/SCH2/2008	16.01.2009

	BMVIT-222.109/0004-IV/SCH5/2008	20.01.2009
	BMVIT-222.109/0003-IV/SCH2/2006	29.01.2009
18. Änderung	BMVIT-222.110/0011-IV/SCH5/2008	14.09.2011
	BMVIT-222.109/0005-IV/SCH2/2007	15.09.2011
	BMVIT-222.110/0002-IV/SCH5/2009	15.09.2011
	BMVIT-222.110/0004-IV/SCH2/2007	15.09.2011
19. Änderung	BMVIT-222.110/0021-IV/SCH5/2008	14.09.2011
	BMVIT-222.110/0002-IV/SCH5/2009	15.09.2011
	BMVIT-222.109/0001-IV/SCH5/2009	06.03.2012
	BMVIT-222.111/0008-IV/SCH5/2008	20.04.2012
20. Änderung	BMVIT-222.090/0002-IV-SCH5/2012	08.11.2012
21. Änderung	BMVIT-222.109/0003-IV-SCH5/2009	03.12.2012
	BMVIT-222.089/0001-IV/SCH5/2010	03.12.2012
	BMVIT-222.109/0006-II/SCH2/2005	20.03.2013

Verzeichnis der Änderungen

Laufende Nr.	Enthalten im Nachrichtenblatt			Gegenstand	durchgeführt (Datum, Unterschrift)	
	Stück	aus	DA			
-	13	96	94	Inkraftsetzung		
Lfd.Nr.	Enthalten im Informationsblatt der ÖBB- Infrastruktur AG / infra:standards (vormals: GB - Netz - IdN, INFRA.normen)			Gegenstand	Gültig ab	durchgeführt (Datum, Unterschrift)
	Stück	aus	Zahl			
01	1	1999	N-BN 03-01-99	1.Änderung	30.5.1999	
02	04	2001	N-BN-03-14-01	2.Änderung	1.1.2002	
03	04	2002	N-BN-03-08-02	3.Änderung	15.12.2002	
04	03	2003	N-BN-03-02-03	4.Änderung	01.07.2003	
05	04	2003	N-BN-03-08-03	5.Änderung	14.12.2003	
06	04	2003	N-BN-03-09-03	6.Änderung	01.03.2004	
07	02	2004	N-BN-02-02-04	7.Änderung	01.06.2004	
08	04	2004	N-BN-02-04-04	8. Änderung	01.02.2005	
09	02	2005	NO-002-02-05	9. Änderung	05.09.2005	
10	04	2005	OS-002-03-05	10. Änderung	11.12.2005	
11	02	2006	OS-002-01-06	11. Änderung	18.06.2006	
12	04	2006	OS-002-02-06	12. Änderung	10.12.2006	
13	02	2007	OS-002-01-07	13. Änderung	17.06.2007	
14	04	2007	OS-002-04-07	14. Änderung	09.12.2007	
15	02	2008	OS-002-01-08	15. Änderung	15.06.2008	
16	04	2008	OS-002-02-08	16. Änderung	14.12.2008	
17	01	2009	OS-002-01-09	17. Änderung	14.06.2009	
18	04	2011	BL-STA-00002-01-11	18. Änderung	11.12.2011	
19	01	2012	BL-STA-00002-01-12	19. Änderung	10.06.2012	
20	04	2012	BL-STA-00002-000003- 12	20. Änderung	09.12.2012	
21	02	2013	BL-STA-00002-000002- 13	21. Änderung	09.06.2013	

Abkürzungen

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

Inhaltsverzeichnis

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

IX. OBERLEITUNGSSIGNALE.....	33
§ 19 Beschreibung und Bedeutung.....	33
Schaltsignale	33
Signal - ANKÜNDIGUNG HAUPTSCHALTER AUS -	33
Signal - HAUPTSCHALTER AUS -	33
Signal - HAUPTSCHALTER EIN -	34
Stromabnehmersignale.....	35
Signal - ANKÜNDIGUNG STROMABNEHMER TIEF -	35
Signal - STROMABNEHMER TIEF -	35
Signal - STROMABNEHMER HOCH -	35
Signal - HALT FÜR FAHRZEUGE MIT ANGEHOBENEM STROMABNEHMER -	36
Signal - ZUSATZPFEIL -	36
X. WEICHENSIGNALE.....	37
§ 20 Allgemeine Bestimmungen	37
§ 21 Beschreibung und Bedeutung.....	37
Signal - NACH RECHTS -	37
Signal - NACH LINKS -	37
Signal - VON RECHTS -	38
Signal - VON LINKS -	38
Signal - LINKS NACH RECHTS -	39
Signal - RECHTS NACH LINKS -	39
Signal - LINKS NACH LINKS -	40
Signal - RECHTS NACH RECHTS -	40
Signal - WEICHENÜBERWACHUNGSSIGNAL.....	41
Signal - WEICHENBLOCKADE	41
Signal - WEICHE GESICHERT.....	42
XI. SIGNALE FÜR DEN VERSCHUBDIENST.....	43
§ 22 Allgemeine Bestimmungen	43
§ 23 Ortsfeste Signale für den Vershubdienst.....	43
Vershubsignale	43
Signal - VERSCHUBVERBOT -	43
Signal - VERSCHUBVERBOT AUFGEHOBEN -	43
Signal - VERSCHUBSIGNALZUSATZ -	44
Sonstige ortsfeste Signale für den Vershubdienst	44
Signal - WARTESIGNAL -	44
Signal - VERSCHUBHALTTAFEL -	45
§ 24 Hand-Vershubsignale.....	46
Signal - WEGFAHREN -	46
Signal - HERKOMMEN -	47
Signal - LANGSAMER -	48
Signal - AUFDRÜCKEN -	49
Signal - ABSTOSSEN -	50
Signal - VERSCHUBHALT -	51
§ 25 Hornsignale.....	52
Signal - WEICHE DARF UMGESTELLT WERDEN -	52
Signal - WEICHE IST UMGESTELLT -	52
XII. SIGNALE FÜR DIE ZUGMANNSCHAFT.....	53
§ 26 Signale des Tzf.....	53
Signal - ACHTUNG -	53
Bremsensignale	53
Signal - BREMSEN -	53
Signal - LÖSEN -	53
§ 27 Bremsprobensignale.....	54
Signal - BREMSEN ANLEGEN -	54
Signal - BREMSEN LÖSEN -	55
Signal - BREMSPROBE BEENDET -	55

§ 28 Abfahren von Zügen	56
Signal - ZUSTIMMUNG -	56
Signal - ZUSTIMMUNG ENTFÄLLT -	56
Signal - ZUSTIMMUNG VERMITTELN -	57
Signal - ABFAHRBEREIT -	57
Signal - FERTIG -	58
Signal - ABFAHREN ERLAUBT -	59
§ 29 Fahrtregelungssignale	60
Signal - SCHNELLER FAHREN -	60
Signal - LANGSAMER FAHREN -	60
XIII. SIGNALE AN ZÜGEN UND FAHRZEUGEN	61
§ 30 Zugsignale	61
Spitzen- und Schlussignal	61
Signal - SPITZENSIGNAL -	61
Signal - SCHLUSSIGNAL -	61
§ 31 Signale an Fahrzeugen	62
Signal - WAGEN BESETZT -	62
Signal - FAHRZEUG DARF NICHT BEWEGT WERDEN -	62
Signal - AN DIE VORHEIZANLAGE ANGESCHLOSSEN -	63
XIV. BLEIBT FREI	63
§ 32 - §33 bleiben frei	63
XV. GEFAHRSSIGNAL	64
§ 34 Allgemeine Bestimmungen	64
§ 35 Beschreibung und Bedeutung	64
Signal- GEFAHRSSIGNAL -	64
XVI. SONSTIGE SIGNALE	65
§ 36 Sonstige Signale	65
Signal - HALTSCHIEBE -	65
Signal - SIGNALHINWEIS -	65
Signal - RICHTUNGSPFEIL -	66
Signal - TRAPEZTAFEL -	66
Signal - KOMMEN -	67
Signal - KREUZTAFEL -	67
Signal - HALTEPUNKT -	68
Signal - FAHRWEGENDE -	68
Signal - HALTESTELLENTAFEL -	69
Signal - GRENZMARKE -	69
Signal - MARKIERTE GRENZMARKE -	70
Signal - DIENSTRUHE -	70
Signal - GESCHWINDIGKEITSTAFEL -	71
Signal - ANKÜNDIGUNGSTAFEL -	72
Signale für Schneeräumfahrten	73
Signal - RÄUMARBEIT EINSTELLEN -	73
Signal - MITTELÄUMER HEBEN -	73
Signal - RÄUMARBEIT AUFNEHMEN -	74
Signal - NBÜ-BEREICH -	74
XVII. SIGNALE FÜR EISENBAHNKREUZUNGEN	75
§ 39 EK-Überwachungssignal	75
Signal - EK BEFAHREN ERLAUBT -	75
Signal - EK BEFAHREN NICHT ERLAUBT -	75
Signal - RAUTENTAFEL -	76
§ 40a Pfeiftafeln, Schaltstellen	77
Signal - PFEIFTAFEL -	77
Signal - GRUPPENPFEIFTAFEL -	77

Signal - PFEIFENDE -	78
Signal - SCHALTSTELLE -	78
§ 40b EK-Sicht, EK-Sicht Pfeiftafeln	79
Signal - ANKÜNDIGUNG EK-SICHT -	79
Signal - EK-Sicht -	80
Signal - EK-SICHT PFEIFTAFEL -	81
Signal - EK-SICHT GRUPPENPFEIFTAFEL -	82
XVIII. ERLAUBNISSIGNAL	83
§ 41 Allgemeine Bestimmungen	83
§ 42 Beschreibung und Bedeutung.....	83
Signal - ERLAUBNISSIGNAL -	83
ANLAGE 1: AUSRÜSTUNG MIT SIGNALMITTELN	86
ANLAGE 2: ÜBERGANGSSIGNALE.....	90

V2

Signalvorschrift

31 | V2
01

Ausgabe 1996

I. Allgemeines

§ 1 Inhalt, Zweck und Geltungsbereich

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

§ 2 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Die Signale werden in Form- und Lichtsignale, in hörbare und sichtbare Signale, sowie in Tag- und Nachtsignale unterschieden.
- (2) Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend. Die Abbildungen dienen zur Erläuterung. Die Bezeichnungen rechts und links sind im Sinn der Fahrtrichtung zu verstehen. Wird von einer grundsätzlichen Aufstellungsseite abgewichen, ist dies durch eine gesonderte Signalstandortbestimmung festzulegen, wobei auch die Notwendigkeit eines Signalhinweises und eines Richtungspfeiles festgelegt wird.
- (3) Nachtsignale sind vom Beginn der Abenddämmerung bis zur vollen Tageshelle, in Tunnelbereichen und bei unsichtigem Wetter anzuwenden.
- (4) Signale müssen auf wenigstens 100 m sichtbar sein. Für die Sichtbarkeit ortsfester Signale gelten besondere Bestimmungen.
- (5) Unsichtiges Wetter liegt vor, wenn Tagsignale nicht auf wenigstens 100 m erkennbar sind.
- (6) Signale sind so anzuordnen oder zu geben, dass sie rechtzeitig und eindeutig wahrgenommen werden können.
- (7) Wird ein Signal nicht eindeutig wahrgenommen, muss es in bedenklichem Sinn aufgefasst werden.
- (8) Einer Tzf-Pfeife werden auch sonstige Einrichtungen zur Signalabgabe (Horn, Makrofon) gleichgehalten.
- (9) Als Beginn des Weichenbereiches gilt ein Einfahr-, Zwischen-, Ausfahr- oder Deckungssignal. In Betriebsstellen mit Trapeztafeln gilt als Beginn des Weichenbereiches die erst befahrene Weiche. Als Ende des Weichenbereiches gilt grundsätzlich das nächste Hauptsignal der Betriebsstelle; folgt kein Hauptsignal mehr, die letzte befahrene Weiche.
- (10) Im Weichenbereich ist eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h einzuhalten, sofern keine abweichende Geschwindigkeit signalisiert wird.
- (11) Unter Bremsweglänge ist die Bremsweglänge laut Dispositionsliste zu verstehen.
- (12) Die Ausrüstung mit Signalmitteln ist in der Anlage 1 geregelt.
- (13) Die Übergangssignale sind in der Anlage 2 geregelt.

II. Hauptsignale

§ 3 Allgemeine Bestimmungen

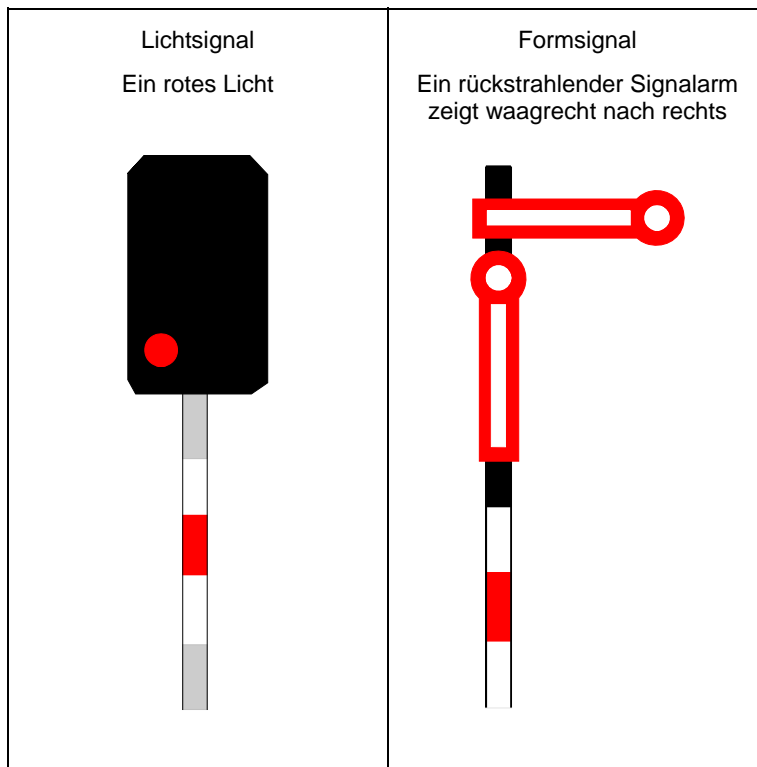
- (1) Hauptsignale zeigen an, ob der anschließende Gleisabschnitt befahren werden darf; sie können überdies auf die im Weichenbereich zulässige Fahrgeschwindigkeit hinweisen.
- (2) Hauptsignale gelten grundsätzlich für Zugfahrten, in Haltstellung auch für Verschiebfahrten.
- (3) Die Hauptsignale werden verwendet als
 - a) Einfahrsignale zur Deckung der Bahnhöfe und zur Regelung der Einfahrt der Züge,
 - b) Ausfahrsignale zur Regelung der Ausfahrt der Züge,
 - c) Zwischensignale (nur in Bahnhöfen) zur Unterteilung von Hauptgleisen in Fahrwegabschnitte bzw. zur Sicherung von Weichen oder Gleiskreuzungen, die nicht von Einfahr- oder Ausfahrsignalen abhängig sind,

- d) Blocksignale zur Unterteilung der freien Strecke in Blockabschnitte,
 - e) Deckungssignale zur Deckung von Gefahrstellen auf der freien Strecke.
- (4) Hauptsignale, die für mehr als ein Gleis gültig sind, werden als Gruppensignale bezeichnet. Ist ein Gruppensignal mit Schutzsignalen ergänzt, gelten die betrieblichen Bestimmungen für Gruppensignale jedoch nicht.
- (5) Hauptsignale stehen grundsätzlich rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis. Einfahr-, Block- und Deckungssignale stehen auf zweigleisigen Strecken grundsätzlich außen neben oder über den Gleisen.
- (6) Eine am Hauptsignal - gegebenenfalls mit Geschwindigkeitsanzeiger - signalisierte Geschwindigkeit ist grundsätzlich im gesamten Weichenbereich einzuhalten. Ändert sich innerhalb des Weichenbereiches die zulässige Geschwindigkeit, wird dies mit einem Geschwindigkeitsanzeiger signalisiert. Wird dabei die zulässige Geschwindigkeit herabgesetzt, wird dies am Hauptsignal mit einem Geschwindigkeitsvoranzeiger angekündigt.

§ 4 Beschreibung und Bedeutung

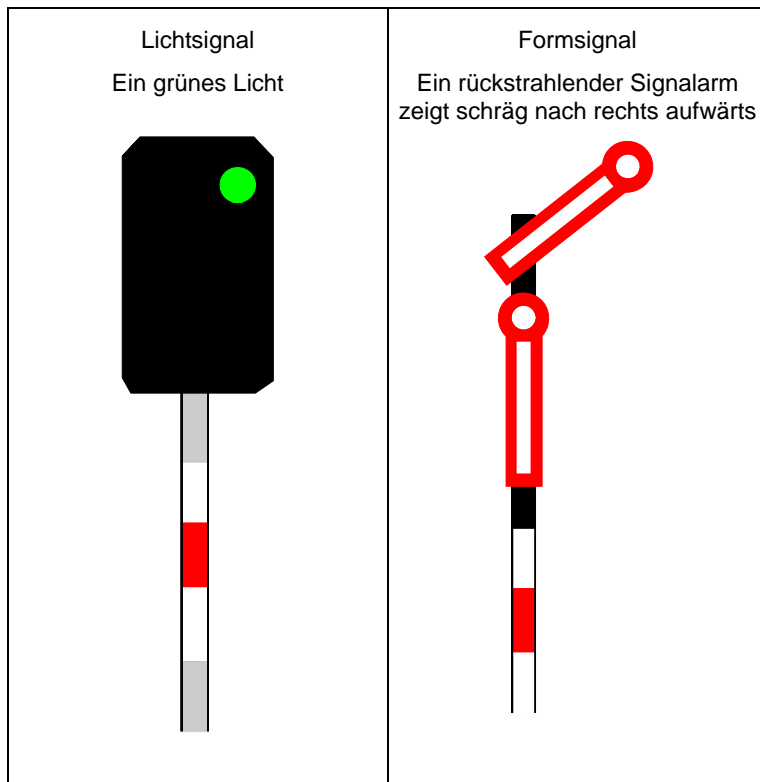
(1)

Signal - HALT -



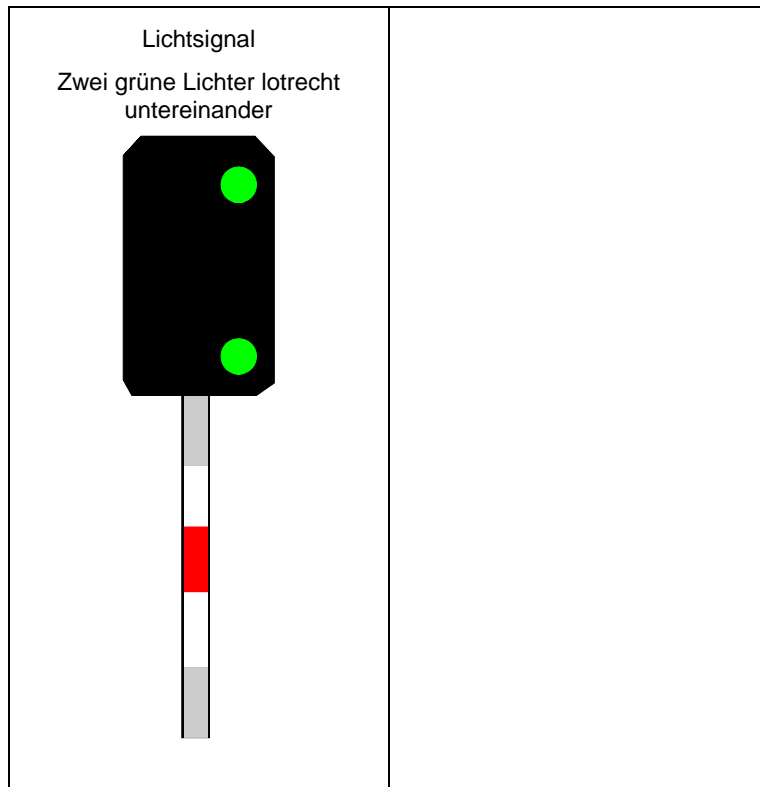
(2) Das Signal gilt für Zug- und Verschubfahrten.

(3)

Signal - FREI -

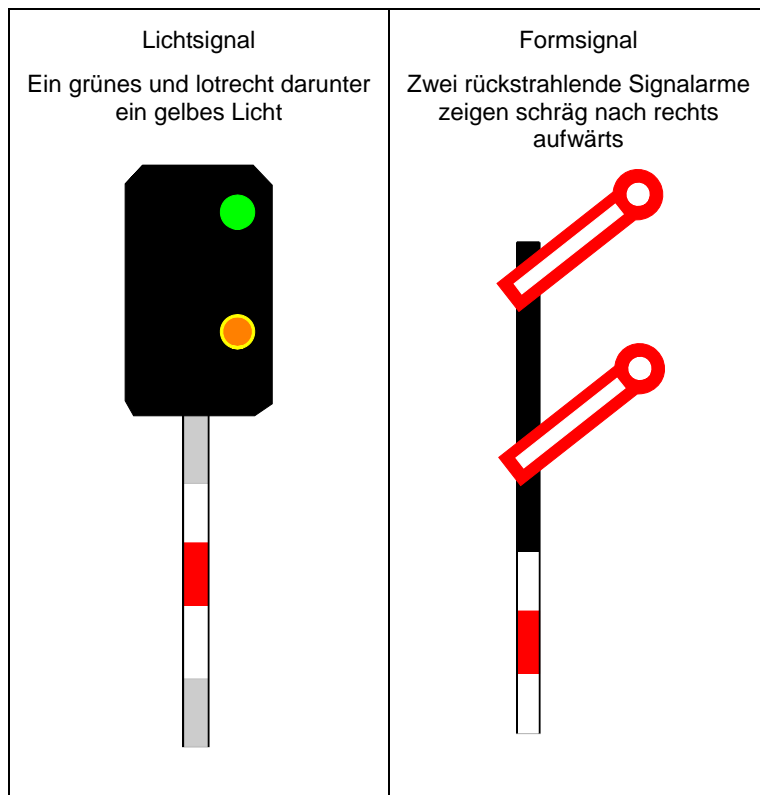
(4) Das Signal bedeutet, daß mit der Fahrplangeschwindigkeit gefahren werden darf, sofern nicht ein Geschwindigkeitsanzeiger eine niedrigere Geschwindigkeit signalisiert.

(5)

Signal - FREI MIT 60 km/h -

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

(7)

Signal - FREI MIT 40 km/h -

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

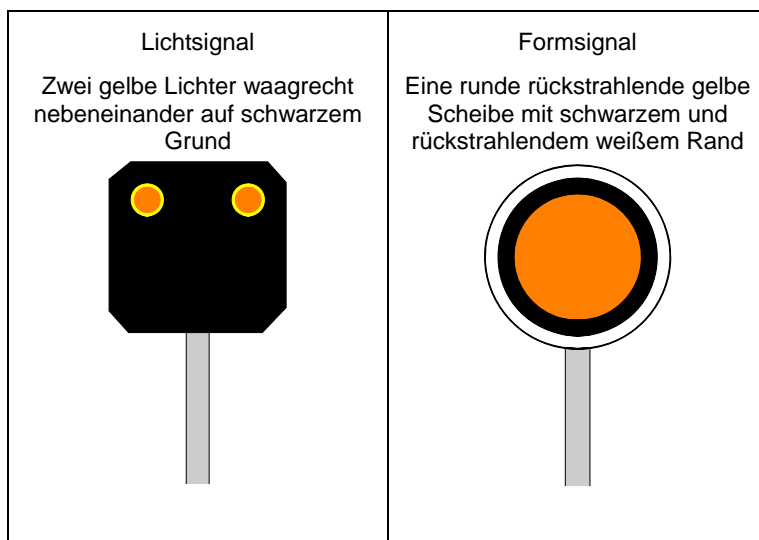
III. Vorsignale

§ 5 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Licht-Vorsignale kündigen an, welches Signal am zugehörigen Hauptsignal zu erwarten ist. Ein am Standort eines Haupt- bzw. Schutzsignals angebrachtes Licht-Vorsignal zeigt jedoch kein Licht, wenn das Haupt- bzw. Schutzsignal nicht in Freistellung ist.
- (2) Form-Vorsignale kündigen nur an, ob am zugehörigen Hauptsignal - HALT - oder - FREI - zu erwarten ist.
- (3) Vorsignale stehen grundsätzlich auf der für die einzelnen Streckenabschnitte vorgeschriebenen Bremsweglänge vor den zugehörigen Hauptsignalen.
- (4) Vorsignale - ausgenommen solche am Standort eines Hauptsignals - stehen grundsätzlich auf der für die jeweils zugehörigen Hauptsignale vorgeschriebenen Seite oder über dem Gleis. In Bahnhöfen stehen Vorsignale grundsätzlich rechts neben oder über dem Gleis.
- (5) Ausfahr- und Zwischenvorsignale können in der Stellung - VORSICHT - auch ein haltzeigendes Schutzsignal oder einen Geschwindigkeitsanzeiger mit Herabsetzung der Geschwindigkeit ankündigen.
Gestattet diesfalls das Hauptsignal am Standort eines solchen Vorsignals die Fahrt mit einem Geschwindigkeitsbegriff von mehr als 40 km/h, ist das Signalschild dieses Vorsignals weiß umrandet.
- (6) Das Hauptsignal für die Fahrt auf ein auf Bremsweglänge aufgestelltes Schutzsignal kann auch das Signal - FREI - zeigen.

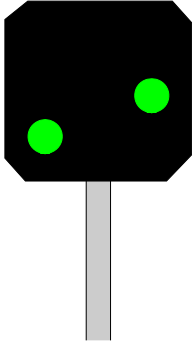
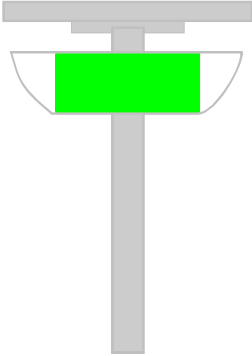
§ 6 Beschreibung und Bedeutung

- (1)
Signal - VORSICHT -

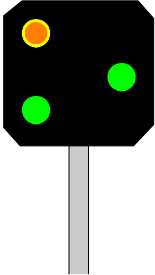


- (2) Das Signal kündigt an, daß am zugehörigen Hauptsignal - HALT - zu erwarten ist.
- (3) Bei örtlich zulässiger Geschwindigkeit bis einschließlich 60km/h kann das Lichtsignal - VORSICHT - auch rückstrahlend ausgeführt sein. Diesfalls kann das Signal - ABSTANDSTAFEL - entfallen.

(3)
Signal - HAUPTSIGNAL FREI -

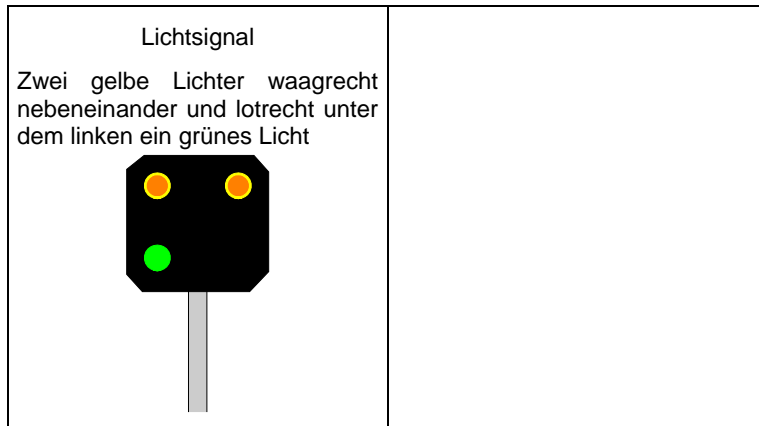
<p style="text-align: center;">Lichtsignal</p> <p>Zwei grüne Lichter schräg nach rechts steigend</p>  <p>(4) Das Signal kündigt an, daß am zugehörigen Hauptsignal - FREI - zu erwarten ist</p> <p>(5)</p>	<p style="text-align: center;">Formsignal</p> <p>Ein waagrechter rückstrahlender grüner Balken mit rückstrahlenden weißen Enden</p>  <p>Das Signal kündigt an, daß am zugehörigen Hauptsignal -FREI - oder - FREI MIT 40 km/h - zu erwarten ist.</p>
---	---

(6)
Signal - HAUPTSIGNAL FREI MIT 60 km/h -

<p style="text-align: center;">Lichtsignal</p> <p>Zwei grüne Lichter schräg nach rechts steigend und lotrecht über dem linken ein gelbes Licht.</p> 	
---	--

(7) Das Signal kündigt an, dass am zugehörigen Hauptsignal - FREI MIT 60 km/h - zu erwarten ist.

(8)

Signal - HAUPTSIGNAL FREI MIT 40 km/h -

(9) Das Signal kündigt an, daß am zugehörigen Hauptsignal - FREI MIT 40 km/h - zu erwarten ist.
§§ 7 bis 9 bleiben frei;

Abschnitt IV bleibt frei

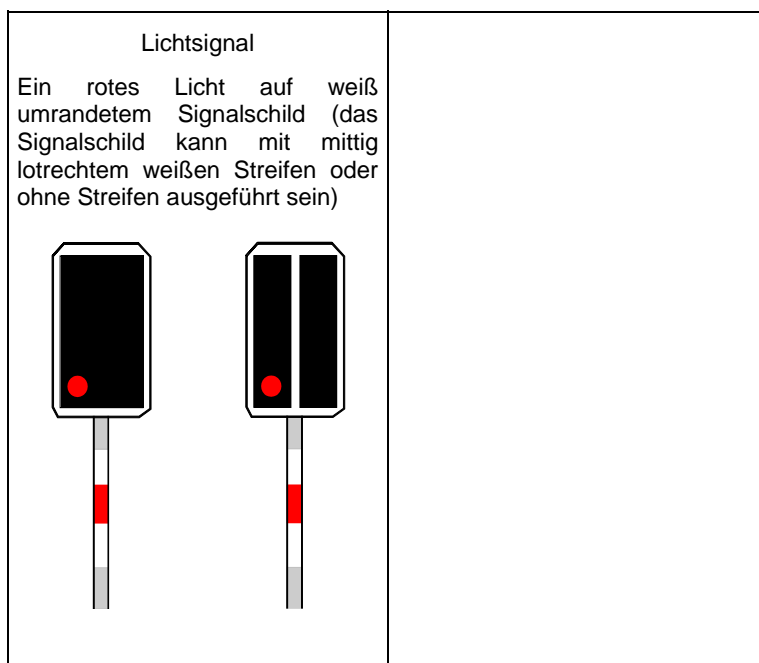
V. Schutzsignale

§ 10 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Schutzsignale zeigen an, ob der anschließende Gleisabschnitt befahren werden darf.
- (2) Schutzsignale werden verwendet
 - a) zur Unterteilung von Hauptgleisen in Fahrwegabschnitte,
 - b) zur Ergänzung von Gruppenhauptsignalen,
 - c) zur Kennzeichnung des Endes eines Einfahrgleises
- (3) Die Signale befinden sich grundsätzlich rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis.

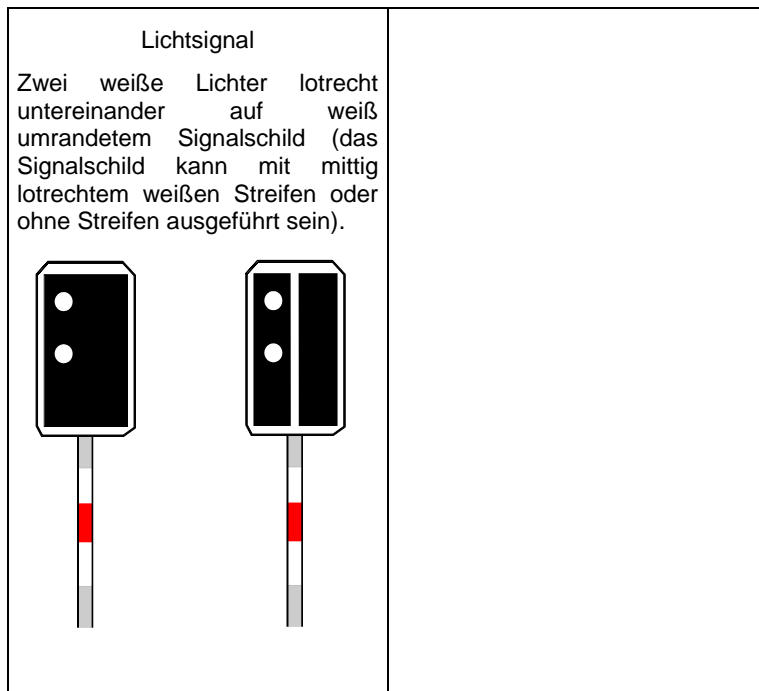
§ 11 Beschreibung und Bedeutung

- (1)
Signal - FAHRVERBOT -



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

(3)

Signal - FAHRVERBOT AUFGEHOBEN -

- (4) Für Zugfahrten bedeutet das Signal, dass in den nachfolgenden Fahrwegabschnitt mit der am zuletzt angetroffenen Hauptsignal (bzw. Geschwindigkeitsanzeiger) signalisierten Geschwindigkeit eingefahren werden darf, sofern nicht ein Geschwindigkeitsanzeiger am Standort dieses Schutzsignales eine andere Geschwindigkeit signalisiert.
- (5) Für Verschubfahrten bedeutet das Signal OHNE mittig lotrechtem weißen Streifen die Zustimmung zu einer Verschubfahrt.
Am Signal MIT mittig lotrechtem weißen Streifen wird beim Verschub die Zustimmung zur Fahrt mit dem Signal - **VERSCHUBVERBOT AUFGEHOBEN** - erteilt.

VI. Zusatzsignale für Haupt-, Vor- und Schutzsignale



§ 12 Allgemeine Bestimmungen

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

§ 13 Beschreibung und Bedeutung

(1)

Signal - GESCHWINDIGKEITSANZEIGER -

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

(2) Das Signal gibt die zulässige Geschwindigkeit mit 1/10 ihres Wertes an.

(3) Geschwindigkeitsanzeiger am Standort von Haupt- oder Schutzsignalen sind unmittelbar über, bei Signalen älterer Bauart auch unter diesen Signalen angebracht. Einzeln aufgestellte Geschwindigkeitsanzeiger stehen grundsätzlich rechts neben dem zugehörigen Gleis.

(4) bleibt frei

(5) a) Geschwindigkeitsanzeiger am Standort eines Hauptsignals werden angekündigt, wenn sie eine Herabsetzung der Geschwindigkeit um mehr als 10 km/h verlangen. Erforderlichenfalls können auch Geschwindigkeitsanzeiger, die eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit (Aufwertung des Hauptsignals) gestatten, angekündigt werden. Die Ankündigung erfolgt in diesen Fällen mit Geschwindigkeitsvoranzeigern am zugehörigen Vorsignal.

b) Geschwindigkeitsanzeiger, die sich nicht am Standort eines Hauptsignals befinden und die eine Herabsetzung der Geschwindigkeit verlangen, werden immer mit Geschwindigkeitsvoranzeigern am zugehörigen Hauptsignal angekündigt.

(6)

Signal - GESCHWINDIGKEITSVORANZEIGER -

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

(7) Das Signal kündigt an, dass ein Geschwindigkeitsanzeiger mit gleicher Kennziffer zu erwarten ist.

(8) Das Signal befindet sich

- a) am Standort eines Vorsignals (einer Kreuztafel) unmittelbar unter diesem Signal oder
- b) am Standort eines Hauptsignals unmittelbar über diesem Signal.

(9) Ist die Herabsetzung der Geschwindigkeit mit den Kennziffern 7, 7,5, 8, 8,5, 9 und 9,5 am Standort eines Vorsignals mit PZB 1000 Hz abgesichert, so ist zusätzlich ein gelbes Trapez am Vorsignal angebracht.


(10) - (14) bleiben frei

Signalnachahmer

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

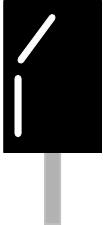
(16)

Signal - HAUPTSIGNAL ZEIGT HALT -

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


(17)

Signal - HAUPTSIGNAL ZEIGT FREI -

<p style="text-align: center;">Lichtsignal</p> <p>Eine lotrechte Reihe weißer Lichter, an ihrem oberen Ende eine zweite schräg aufwärts nach rechts</p> 	
---	--

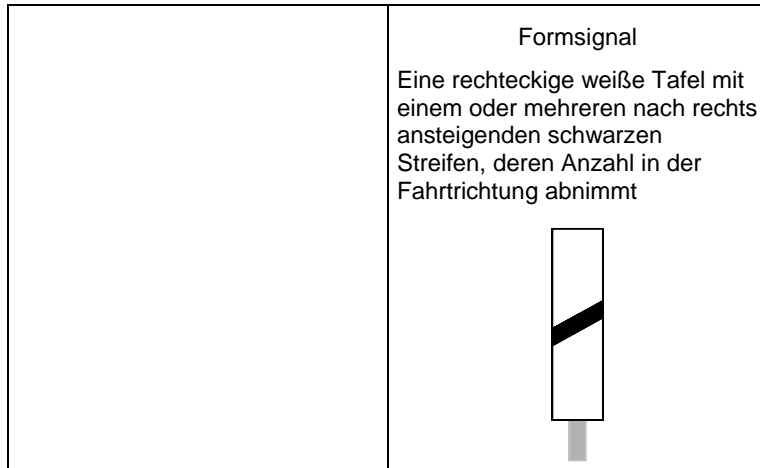
(18)

Signal - HAUPTSIGNAL ZEIGT FREI MIT GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG -

<p style="text-align: center;">Lichtsignal</p> <p>Eine lotrechte Reihe weißer Lichter, an ihrem oberen Ende eine zweite schräg abwärts nach rechts</p>  <p style="text-align: center;">Das Ausmaß der Geschwindigkeitsbeschränkung wird nicht angezeigt</p>	
--	--

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

(20)

Signal - ABSTANDSTAFEL -

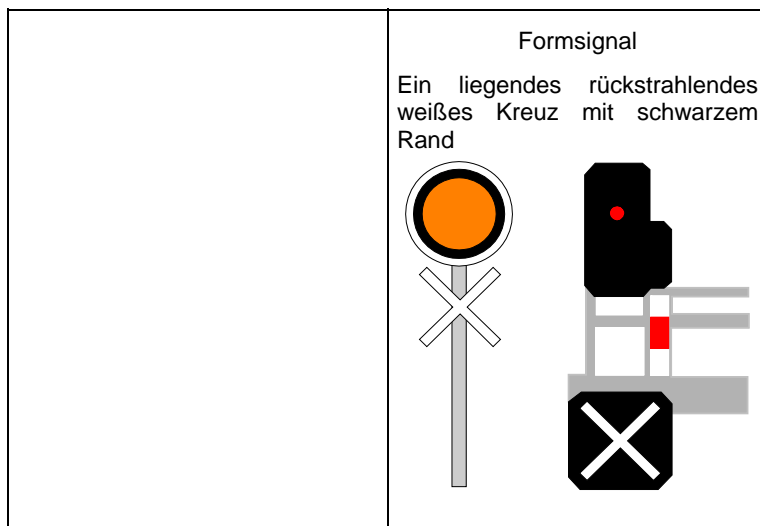
(21) Abstandstafeln kündigen ein Vorsignal an.

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

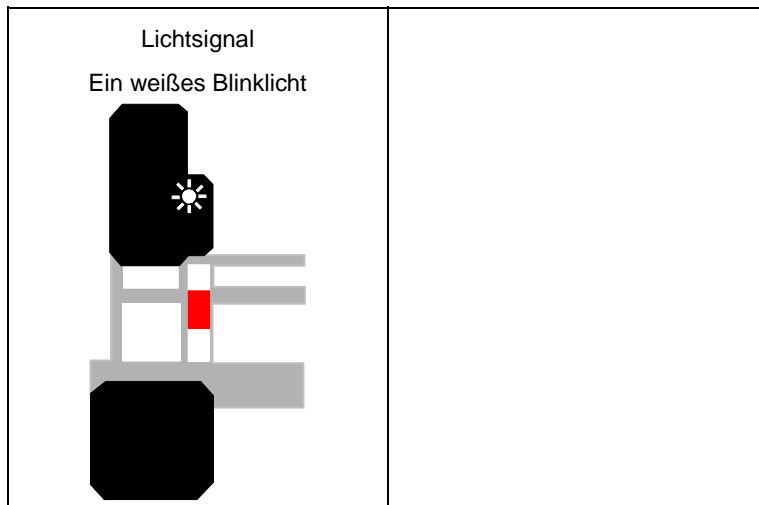
(23) Abstandstafeln stehen grundsätzlich auf der für das zugehörige Vorsignal vorgeschriebenen Seite; der Abstand der letzten Tafel vom Vorsignal bzw. der Abstand der Tafeln untereinander beträgt in der Regel 80 m.

Abs. (24) - (25) bleiben frei

(26)

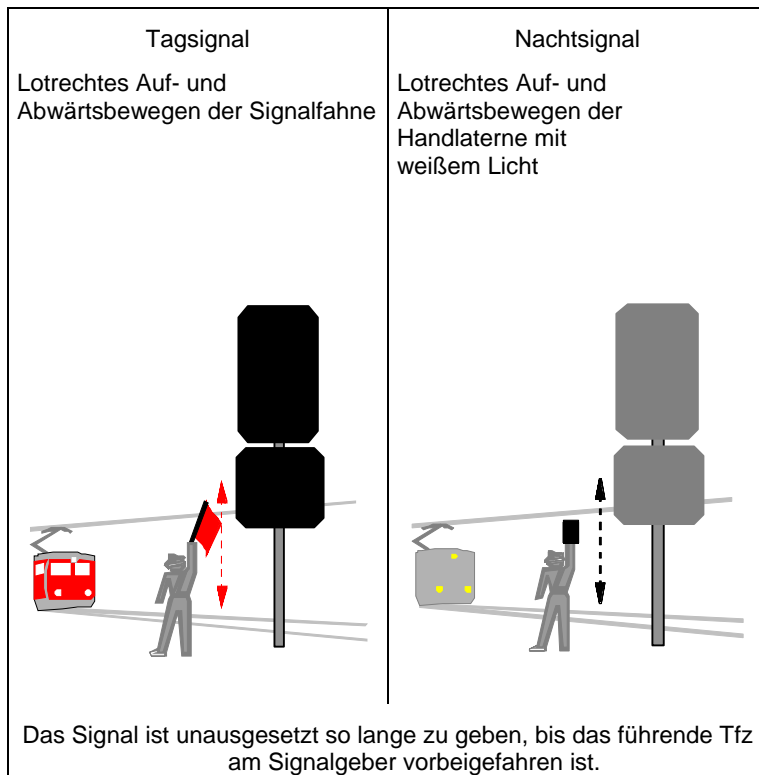
Signal - SIGNAL AUSSER BETRIEB -

- (27) Das Signal - SIGNAL AUSSER BETRIEB - kennzeichnet Haupt-, Vor-, Schutzsignale und EKÜS die außer Betrieb sind.
- (28) Befinden sich mehrere Signale an einem Mast (einer Signalbrücke, einem Ausleger), so sind grundsätzlich nur die Signale außer Betrieb, deren Signalschild mit dem Signal - SIGNAL AUSSER BETRIEB - gekennzeichnet ist. Befindet sich das Signal - SIGNAL AUSSER BETRIEB - am Signalmast, so sind alle dort angebrachten Signale außer Betrieb.
- (29) Signale, bei denen das Signalschild und gegebenenfalls das Signal - KENNZEICHNUNG - verhängt oder nicht sichtbar (seitlich verdreht) sind, gelten als nicht vorhanden und müssen nicht mit Signal - SIGNAL AUSSER BETRIEB - gekennzeichnet werden.
- (30)
Signal - ERSATZSIGNAL -



- (31) Das Ersatzsignal erlaubt die Vorbeifahrt an untauglichen Haupt- und Schutzsignalen mit höchstens 40 km/h.
- (32) Das Signal befindet sich am Signalschild des Haupt- bzw. Schutzsignals. Bei örtlicher Sichtbehinderung können weitere Signale an den Signalnachahmern angebracht sein.

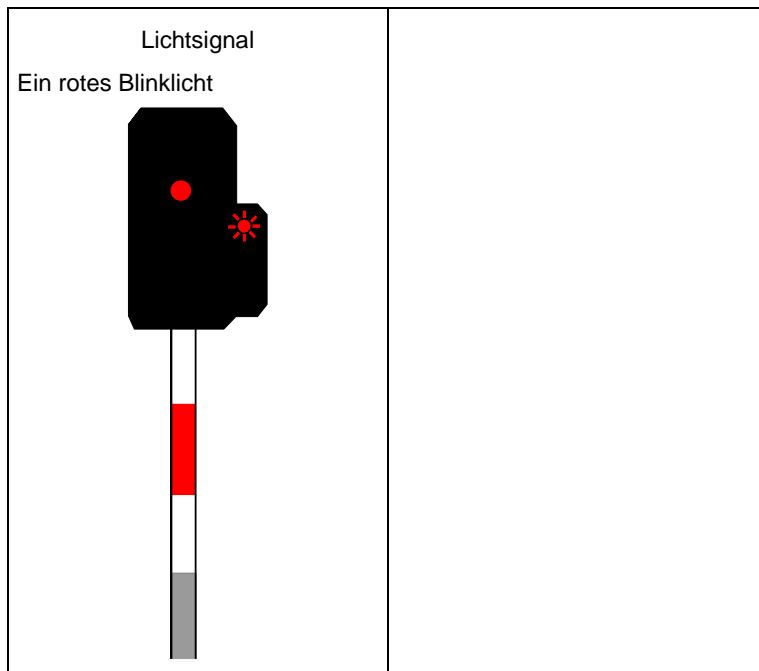
(33)

Signal - VORBEIFAHRT ERLAUBT -

(34) Ist eine Fahrt von der Beachtung des Signals – VORBEIFAHRT ERLAUBT – verständigt, ist die Vorbeifahrt an untauglichen Haupt- und Schutzsignalen mit höchstens 40 km/h erlaubt.

(35) Die Signalabgabe erfolgt grundsätzlich am Standort des untauglichen Haupt- bzw. Schutzsignals. Bei örtlich ungünstiger Sicht auf den Standort des untauglichen Signals darf der Signalgeber seitlich in Höhe des Signals stehen.

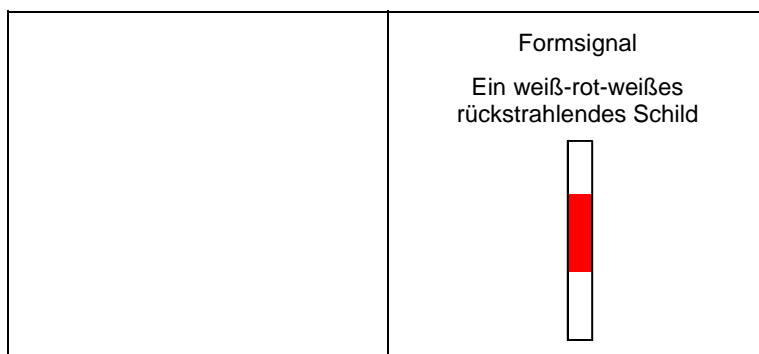
(36)

Signal - VORSICHTSSIGNAL-

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

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

(39)

Signal - KENNZEICHNUNG-

(40) Das Signal kennzeichnet den Standort von Haupt- und Schutzsignalen. Das Signal ist rückstrahlend ausgeführt.

(41) Das Signal ist am Signalmast angebracht. Auf Signalbrücken oder Auslegern ist das Signal bei den Signalschildern angebracht.

(42) Zur Ankündigung von Hauptsignalen können nicht-rückstrahlende weiß-rot-weiße Tafeln aufgestellt werden.


VII. Sperrsignale

§ 14 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Sperrsignale dienen
- a) zur Kennzeichnung von Stumpfgleisabschlüssen und Gleistoren,
 - b) zur Anzeige der Stellung von Sperrschuhen,
 - c) zur Anzeige der Befahrbarkeit von Gleisbrückenwaagen, Drehscheiben und Schiebebühnen.
- (2) Die Signale befinden sich bei Stumpfgleisabschlüssen grundsätzlich rechts vom Gleis oder in der Mitte des Gleises, sonst an der Einrichtung.


§ 15 Beschreibung und Bedeutung

- (1)
Signal - WEITERFAHRT VERBOTEN -

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

- (2) In Betriebsstellen mit Stumpfgleisen, die planmäßig von P - Zügen benützt werden, kann unmittelbar vor dem Gleisabschluss ein zusätzliches Signal - WEITERFAHRT VERBOTEN - aufgestellt sein.

- (3)
Signal - WEITERFAHRT ERLAUBT -

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

VIII. Langsamfahrsignale


§ 16 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Langsamfahrsignale dienen zur Kennzeichnung von Langsamfahrstellen.
- (2) Langsamfahrstellen werden mit Ankündigungs-, Anfangs- und Endsignal gekennzeichnet.
- (3) Das - ANKÜNDIGUNGSSIGNAL - steht
 - grundsätzlich 700 m,
 - bei örtlich zulässiger Geschwindigkeit ab 100 km/h 1000 mvor dem - ANFANGSSIGNAL -. Weicht die Aufstellungsentfernung ausnahmsweise vom Grundsatz ab, so wird darauf im schriftlichen Befehl (La) hingewiesen.
- (4) Folgen einander Langsamfahrstellen und wäre nach Abs. (3) ein Ankündigungssignal zwischen dem Ankündigungssignal und dem Anfangssignal der vorhergehenden Langsamfahrstelle aufzustellen, so ist es unterhalb des ersten Ankündigungssignals anzubringen.
- (5) Langsamfahrsignale stehen grundsätzlich rechts neben dem zu befahrenden Gleis, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen. Auf eingleisigen Strecken und in Bahnhöfen steht das - ENDSIGNAL - jedoch grundsätzlich links neben dem zu befahrenden Gleis. Müssen Langsamfahrsignale ausnahmsweise auf der falschen Seite aufgestellt werden, ist dies im schriftlichen Befehl (La) anzugeben.
- (6) Für ein und dieselbe Langsamfahrstelle können zwei verschiedene Geschwindigkeiten festgesetzt werden. Die Festlegung der Geschwindigkeiten erfolgt fahrzeugbezogen. An den Signalen - ANKÜNDIGUNGSSIGNAL - und - ANFANGSSIGNAL - wird die jeweils niedrigere Geschwindigkeit angezeigt.
- (7) Beginnt und endet in einer Langsamfahrstelle eine zweite Langsamfahrstelle, wird anstelle des Endsignals der zweiten Langsamfahrstelle - an diesem Standort - das Anfangssignal der ersten Langsamfahrstelle wiederholt.

§ 17 Beschreibung und Bedeutung


(1)

Signal - ANKÜNDIGUNGSSIGNAL -

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

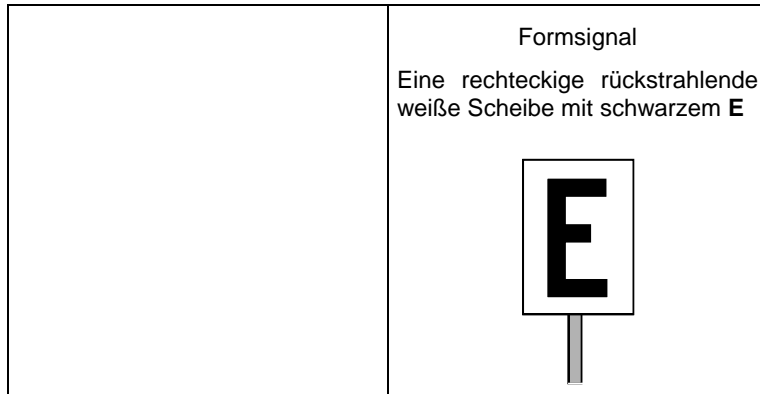
(2) Die Kennziffer gibt die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 1/10 ihres Wertes an.

Signal - ANFANGSSIGNAL -

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

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

(4)

Signal - ENDSIGNAL -

IX. Oberleitungssignale

§ 18 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Oberleitungssignale bestehen aus einer auf der Spitze stehenden, weiß- und schwarzumrandeten blauen quadratischen Tafel mit weißen Zeichen. Die Signale sind rückstrahlend oder können auch als Lichtsignal ausgeführt sein.
- (2) Oberleitungssignale stehen grundsätzlich rechts neben dem zugehörigen Gleis, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen. Die Anbringung über dem zu befahrenden Gleis ist immer zulässig. Wird das Signal - HALT FÜR FAHRZEUGE MIT ANGEHOBENEN STROMABNEHMER - auf einem Weichensignalkörper angebracht, kann es auch links stehen. Schalt- und Stromabnehmersignale sind stets für beide Fahrrichtungen aufgestellt.

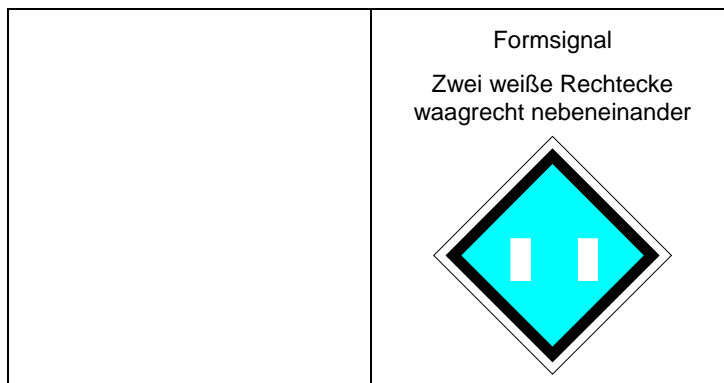
§ 19 Beschreibung und Bedeutung

Schaltsignale

- (1) Schaltsignale kennzeichnen Schutzstrecken.

(2)

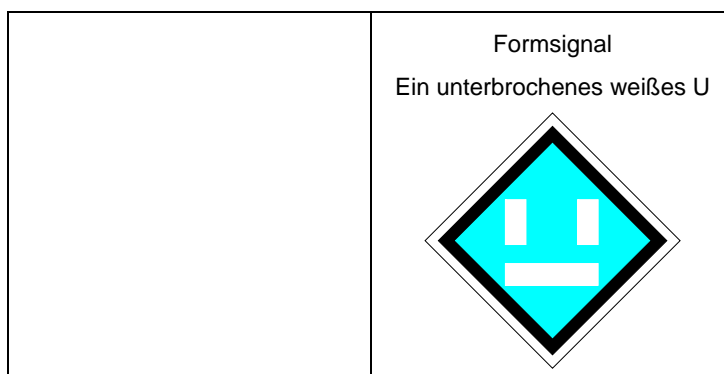
Signal - ANKÜNDIGUNG HAUPTSCHALTER AUS -



- (3) Das Signal ist in der Regel 300 m vor dem Signal - HAUPTSCHALTER AUS - angebracht.

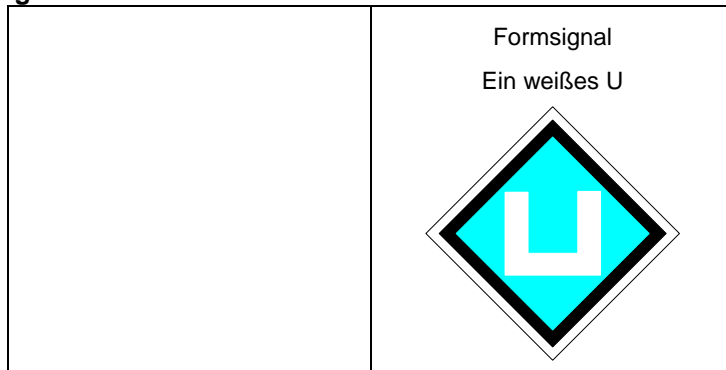
(4)

Signal - HAUPTSCHALTER AUS -



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

(6)

Signal - HAUPTSCHALTER EIN -

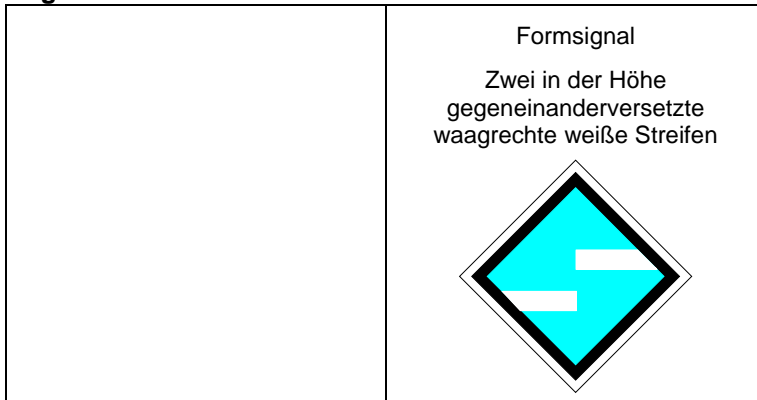
(7) Das Signal ist in der Regel 30 m hinter der Schutzstrecke angebracht.

Stromabnehmersignale

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

(9)

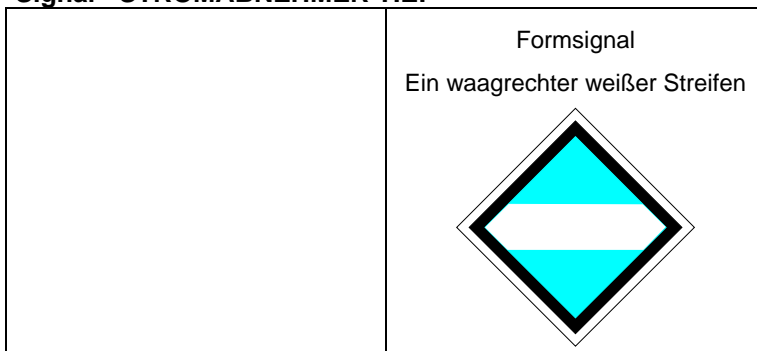
Signal - ANKÜNDIGUNG STROMABNEHMER TIEF -



(10) Das Signal ist in der Regel 300 m vor dem Signal - STROMABNEHMER TIEF - angebracht.

(11)

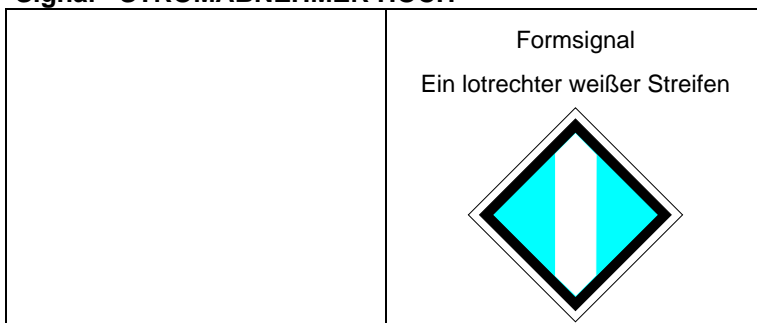
Signal - STROMABNEHMER TIEF -



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

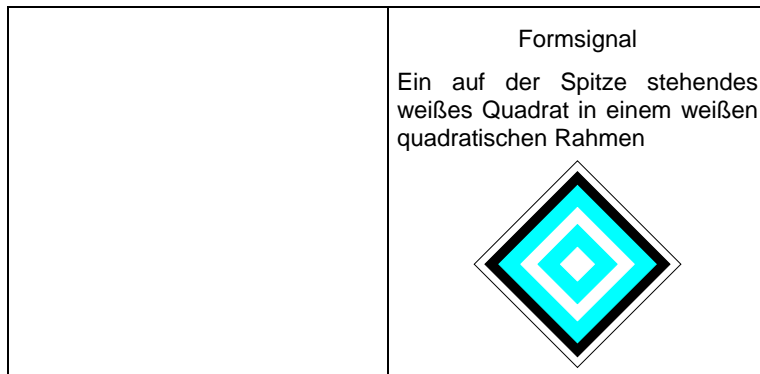
(13)

Signal - STROMABNEHMER HOCH -



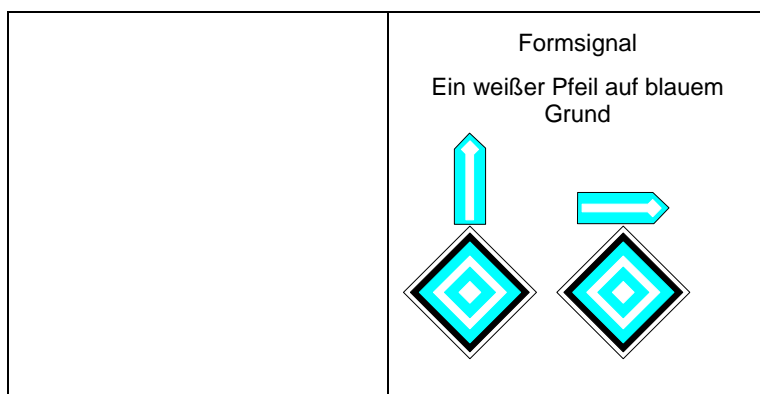
(14) Das Signal ist in der Regel 30 m hinter dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Gleisabschnitt angebracht.

(15)

Signal - HALT FÜR FAHRZEUGE MIT ANGEHOBENEM STROMABNEHMER -

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

(17)

Signal - ZUSATZPFEIL -

(18) Der Zusatzpfeil befindet sich oberhalb des zugehörigen Signals - HALT FÜR FAHRZEUGE MIT ANGEHOBENEM STROMABNEHMER - . Bei Hinweisen nach zwei Seiten werden zwei Zusatzpfeile verwendet.

(19) Das Signal wird verwendet, wenn bei Gleisverzweigungen ein Fahrverbot nur für ein Gleis gilt. Ein senkrecht nach oben zeigender Pfeil zeigt an, daß das Fahrverbot für den geraden bzw. den schwächer gekrümmten Zweig der Weiche gilt. Ein waagrechter Pfeil zeigt an, nach welcher Seite das Gleis abzweigt, für das ein Fahrverbot besteht.

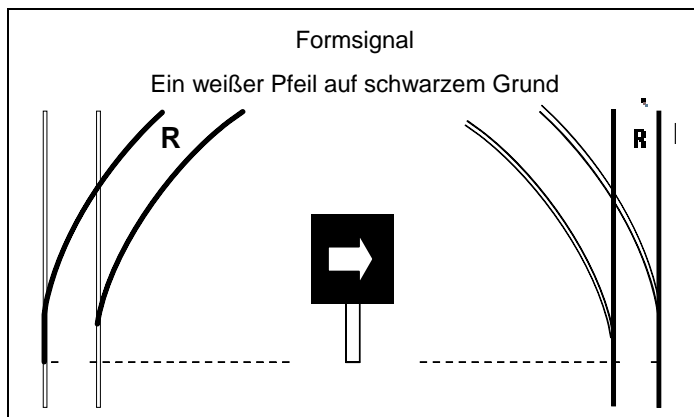
X. Weichensignale

§ 20 Allgemeine Bestimmungen

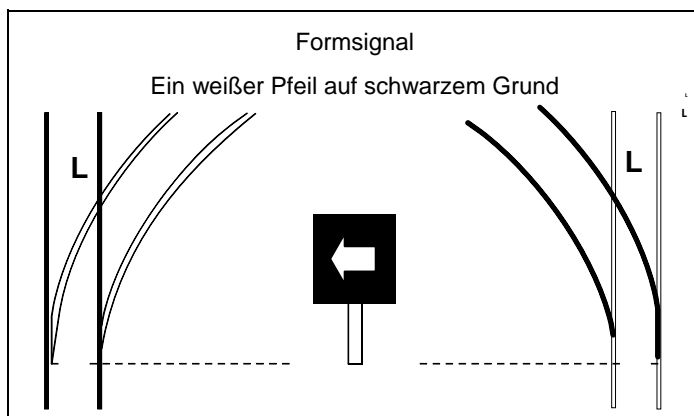
- (1) Weichensignale zeigen die Stellung der Weichen an.
- (2) Weichensignale sind rückstrahlend ausgeführt.
- (3) In bestimmten Fällen dürfen Weichensignale entfallen (Bsb).

§ 21 Beschreibung und Bedeutung

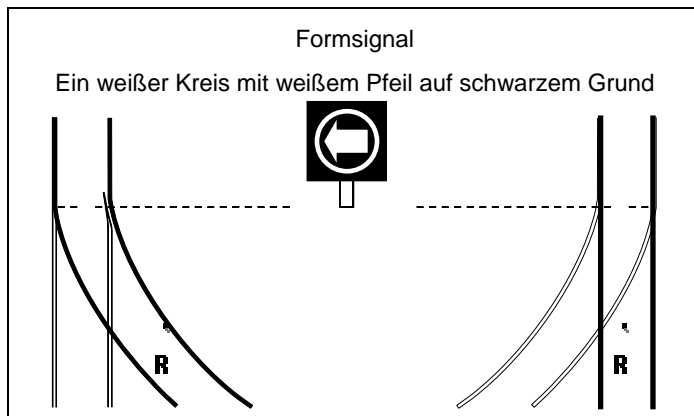
- (1) Für alle Weichen - ausgenommen doppelte Kreuzungsweichen - werden verwendet:
 - a) Fahrt gegen die Spitze
Signal - **NACH RECHTS** -



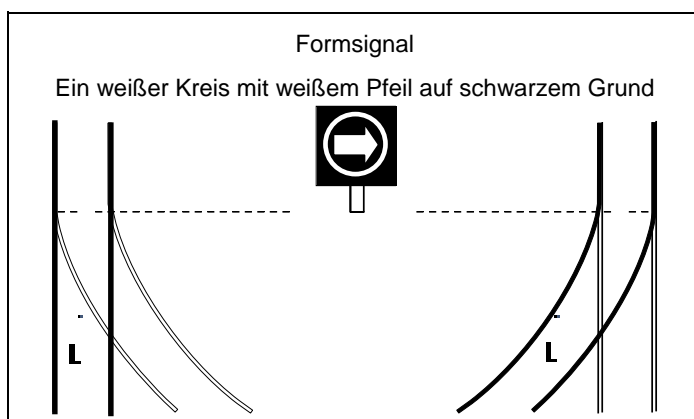
- b) Fahrt gegen die Spitze
Signal - **NACH LINKS** -



- c) Fahrt nach der Spitze
Signal - VON RECHTS -

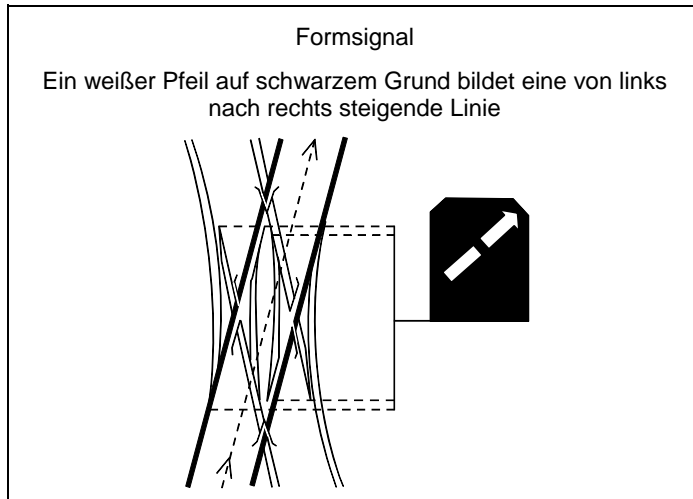


- d) Fahrt nach der Spitze
Signal - VON LINKS -

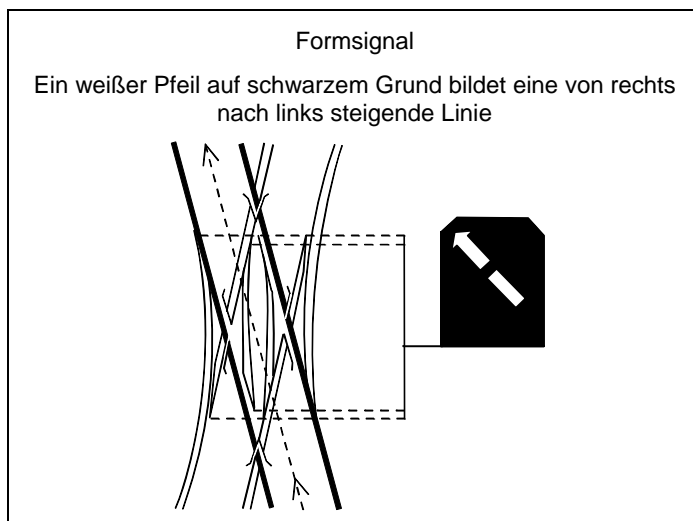


(2) Für doppelte Kreuzungsweichen werden verwendet:

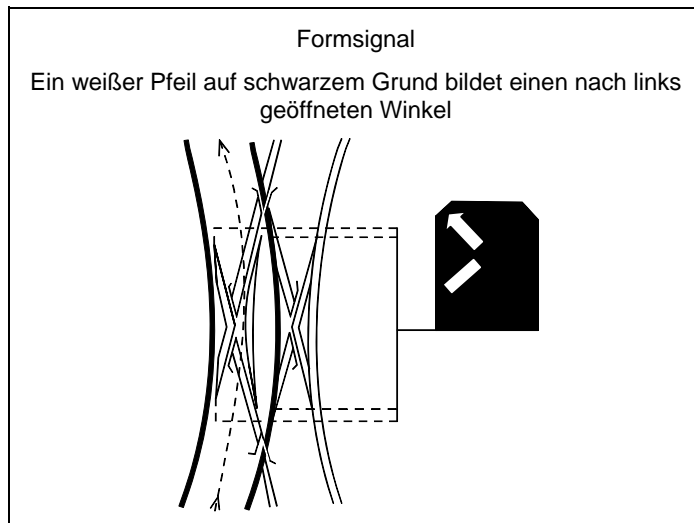
a) **Signal - LINKS NACH RECHTS -**



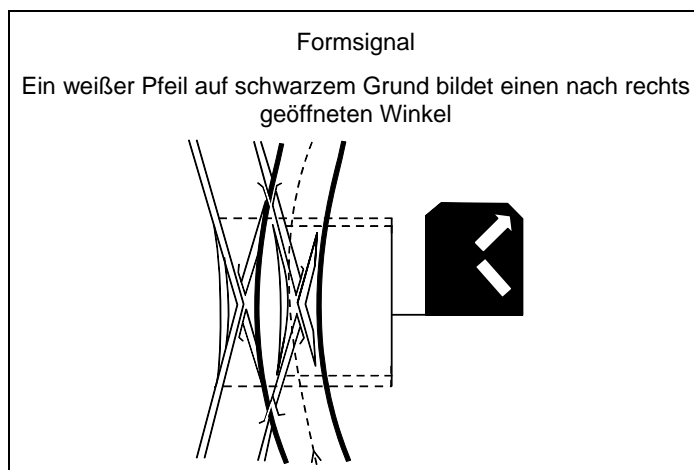
b) **Signal - RECHTS NACH LINKS -**



c) Signal - LINKS NACH LINKS –



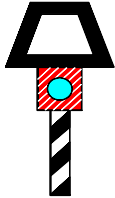
d) Signal - RECHTS NACH RECHTS –



(3)

Signal - WEICHENÜBERWACHUNGSSIGNAL -

Ein blaues Licht auf einem rückstrahlenden rot und weiß schräggestreiften Signalschild



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

(7)

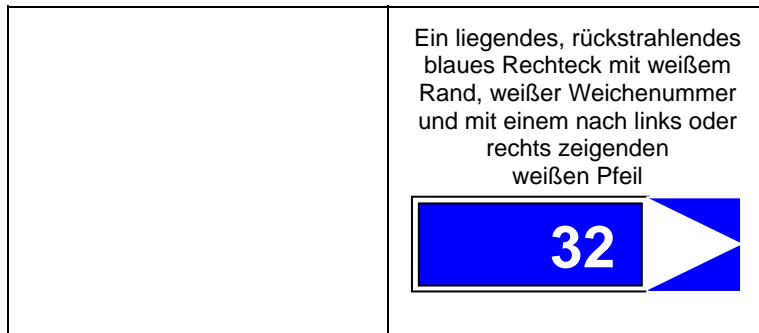
Signal - WEICHENBLOCKADE -

Ein liegendes blaues Rechteck mit eingefügtem weißen Rahmen



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

(10)

Signal - WEICHE GESICHERT –

- (11) Das Signal wird nur bei Weichenstörungen bzw. fehlender Weichenüberwachung verwendet und ist am Weichenantrieb montiert. Die Sichtbarkeit richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen und kann 100m unterschreiten.
- (12) Das Signal zeigt die gesicherte Endlage der Weiche gegen die Spitze an. Die Richtung der Pfeilspitze zeigt die Stellung - ZUR FAHRT NACH RECHTS oder - ZUR FAHRT NACH LINKS - an.

XI. Signale für den Vershubdienst

§ 22 Allgemeine Bestimmungen

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

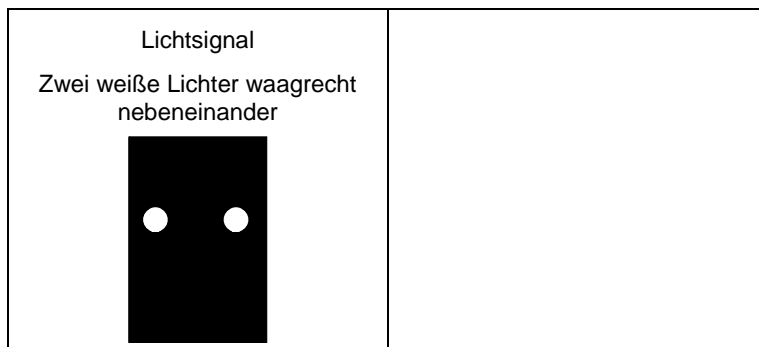
§ 23 Ortsfeste Signale für den Vershubdienst

Vershubsignale

- (1) Vershubsignale werden verwendet
 - zur Erteilung der Zustimmung für Vershubfahrten
 - zur Sicherung von Zugfahrten gegen Vershubfahrten.

(2)

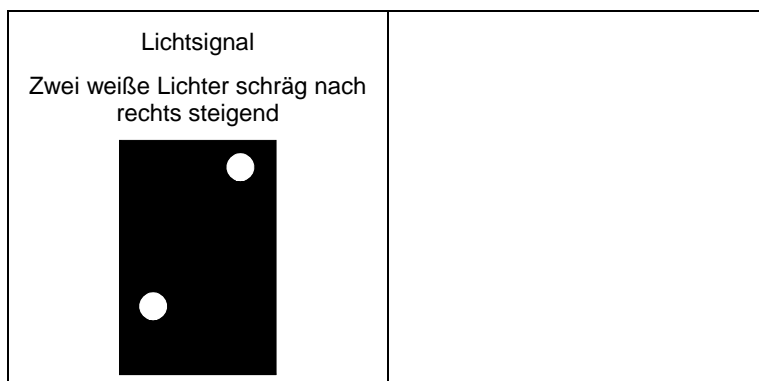
Signal - VERSCHUBVERBOT -



- (3) Das Signal zeigt an, dass über den Standort des Vershubsignals hinaus nicht verschoben werden darf.

(4)

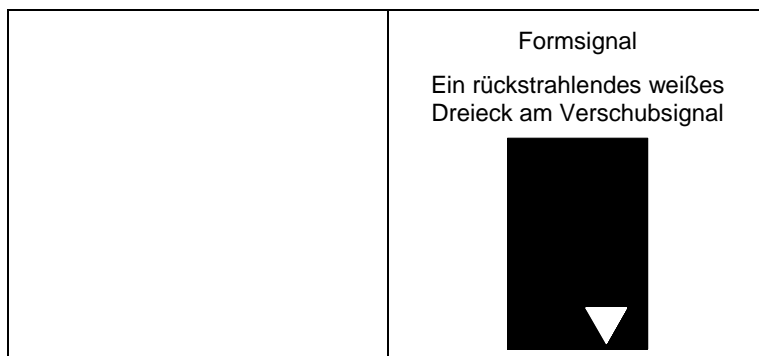
Signal - VERSCHUBVERBOT AUFGEHOBEN -



- (5) Das Signal zeigt die Zustimmung für eine Verschiebung an. Befindet sich das Verschiebungszeichen am Standort eines Haupt- oder Schutzsignals, hebt das Signal - VERSCHUBVERBOT AUFGEHOBEN - das Verschiebungsverbot eines solchen Signales auf.
- (6) Verschiebungszeichen stehen grundsätzlich rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis. In Weichenbereichen gilt ein zwischen Weichenspitze und Herzstück stehendes Verschiebungszeichen für alle im Bereich der Weiche möglichen Fahrten.
- (7) Bei Verschiebungszeichen am Standort von Hauptsignalen kann das Signal - VERSCHUBVERBOT AUFGEHOBEN - auch rückstrahlend ausgeführt sein.

(8)

Signal - VERSCHUBSIGNALZUSATZ -



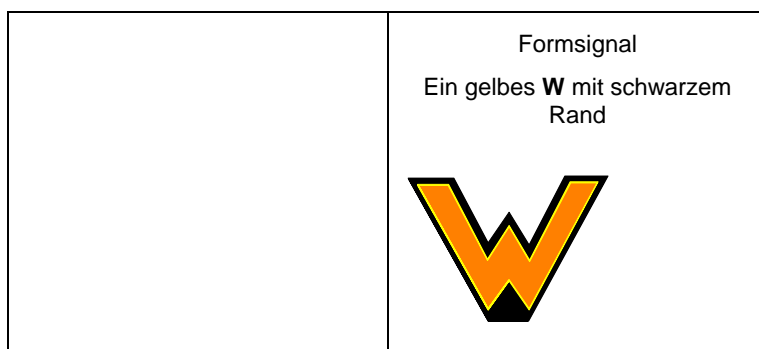
- (9) Das Signal zeigt an, dass - unabhängig von der Stellung des Verschiebungszeichens - über die in der Bsb bezeichnete Stelle (Grenzmarke, Weichenspitze) hinaus nicht verschoben werden darf.

Abs. (10) - (13) bleiben frei

Sonstige ortsfeste Signale für den Verschiebedienst

(14)

Signal - WARTESIGNAL -



- (15) Das Wartesignal bezeichnet jene Stelle, an der zum Beginn oder zur Fortsetzung jeder Verschiebung eine Zustimmung abzuwarten ist. Die Zustimmung wird an den jeweils vordersten Verschiebeteil

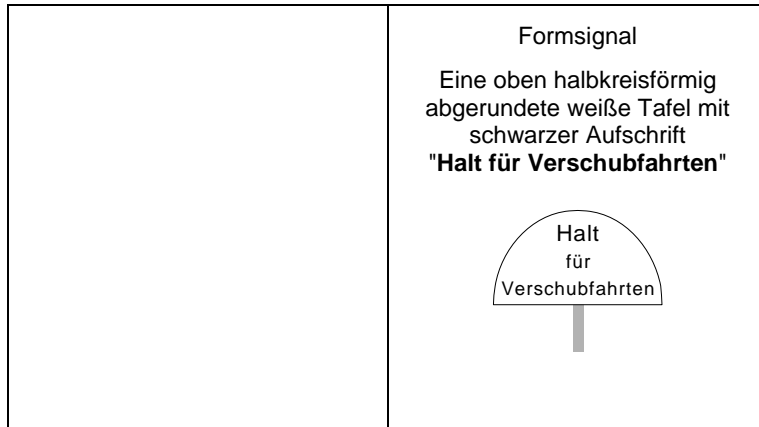
- mdl/fmdl oder

- durch Signal „VERSCHUBVERBOT AUFGEHOBEN -

erteilt (Bsb).

- (16) Wartesignale stehen grundsätzlich rechts neben dem zugehörigen Gleis.

17)

Signal - VERSCHUBHALTTAFEL -

- (18) Die Vershubhalttafel bezeichnet jene Stelle, über die hinaus nur unter den in der DV V3 angeführten Bedingungen verschoben werden darf.
- (19) Vershubhalttafeln sind in Verbindung mit Einfahrsignalen aufgestellt. In Verbindung mit Zwischensignalen, Deckungssignalen oder Trapeztafeln können sie aufgestellt sein.

Die Vershubhalttafel steht grundsätzlich

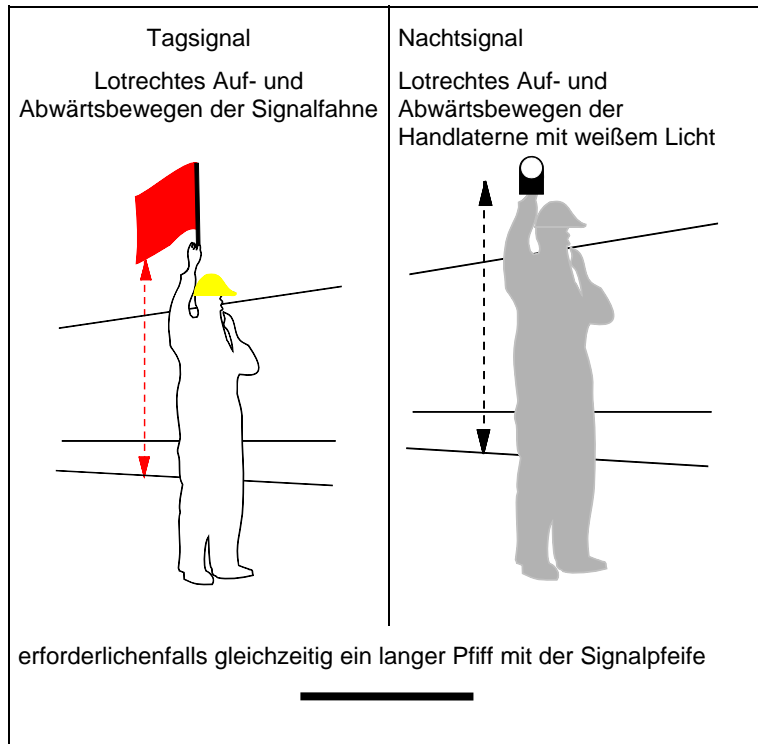
- auf eingleisiger Strecke oder in Verbindung mit Zwischensignalen rechts neben dem Gleis,
- auf zweigleisiger Strecke außen neben den Gleisen.

Vershubhalttafeln können durch Vershubsignale ersetzt werden (Bsb). Für die Freistellung dieser Signale sind die gleichen Bedingungen wie für die Fahrt über den Standort der Vershubhalttafeln einzuhalten.

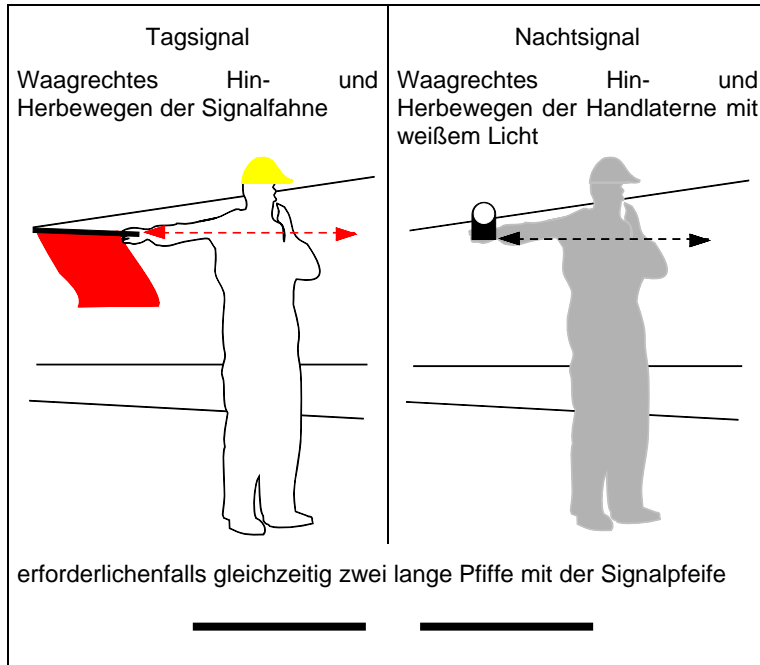
§ 24 Hand-Verschubsignale

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

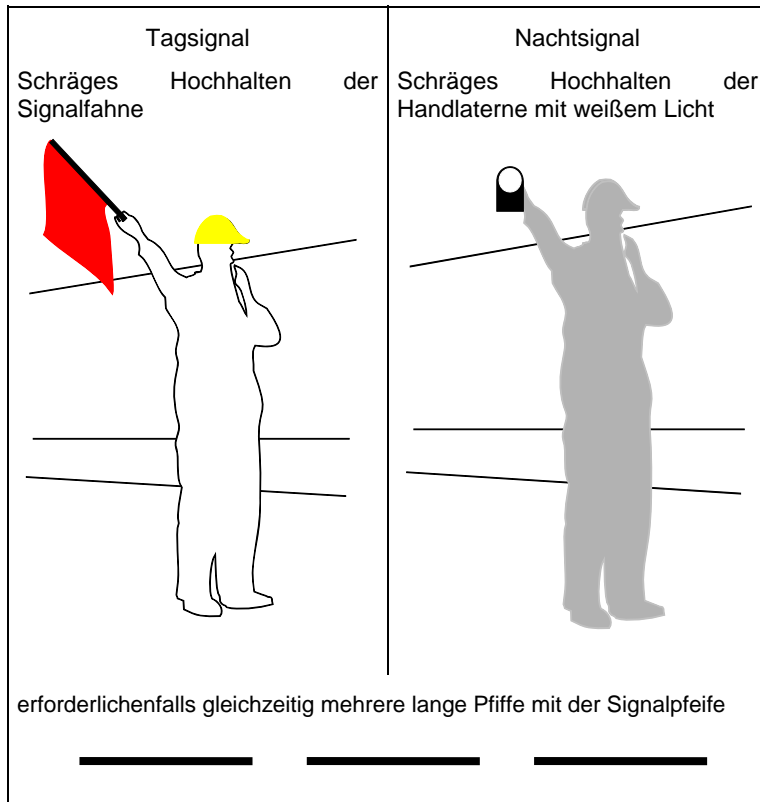
(2)

Signal - WEGFAHREN -

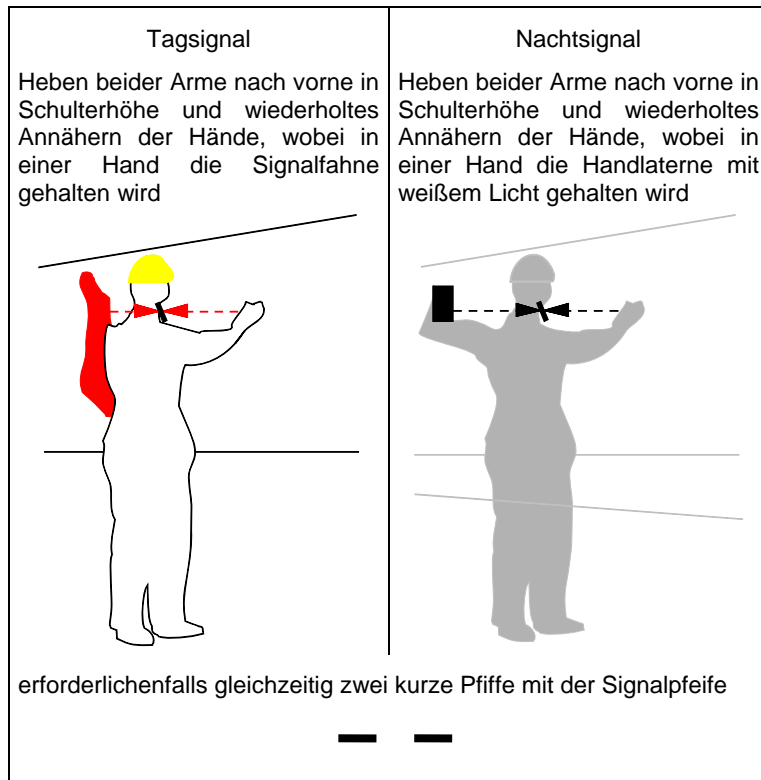
(3)
Signal - HERKOMMEN –



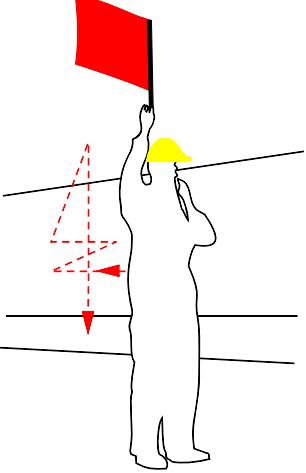
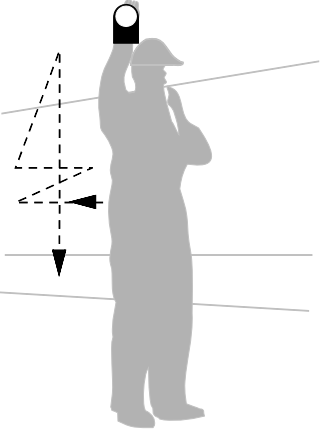
(4)
Signal - LANGSAMER -



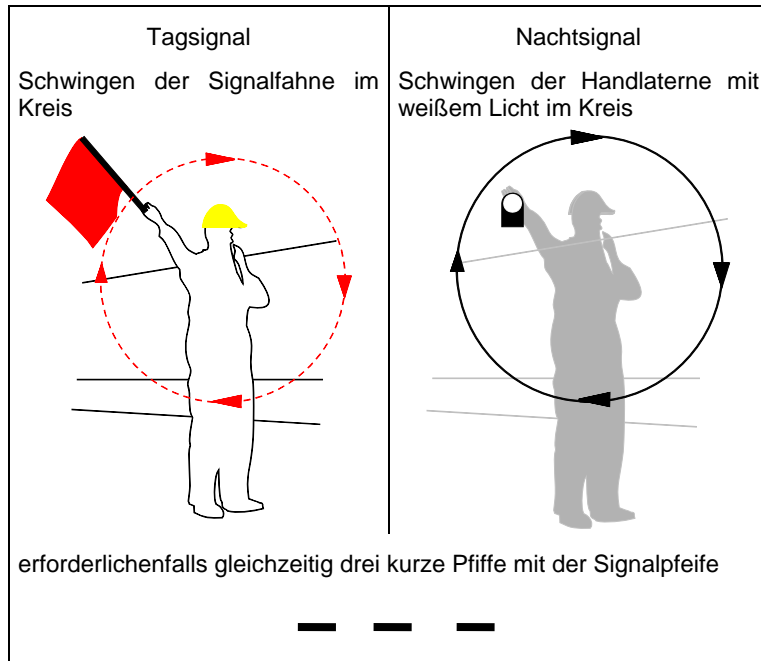
(5)

Signal - AUFDRÜCKEN -

(6)
Signal - ABSTOSSEN -

Tagssignal	Nachtsignal
<p>Zweimaliges waagrechtes Bewegen der Signalfahne vom Körper nach außen sowie eine schnelle Bewegung von oben nach unten</p>	<p>Zweimaliges waagrechtes Bewegen der Handlaterne mit weißem Licht vom Körper nach außen sowie eine schnelle Bewegung von oben nach unten</p>
	
<p>erforderlichenfalls gleichzeitig zwei lange Pfiffe und ein kurzer Pfiff mit der Signalpfeife</p> <p style="text-align: center;"> </p>	

(7)

Signal - VERSCHUBHALT -

- (8) In Ausnahmefällen dürfen die Hand-Verschubsignale - ausgenommen Signal - ABSTOSSEN - bei Tag auch mit dem Arm allein gegeben werden.
- (9) Die Signale - WEGFAHREN -, - HERKOMMEN -' und - LANGSAMER - sind sichtbar so lange unausgesetzt zugeben, bis sie durch ein anderes Signal abgelöst werden; beim Aufhören der Signalabgabe hat der Tzf anzuhalten. Haltsignale sind unausgesetzt bis zum Stillstand zu geben.
- (10) Die Signale sind hörbar nur bei Bedarf zu geben. Von einem Stellwerk aus brauchen die Signale nur sichtbar gegeben werden.
- (11) Signal - ABSTOSSEN - wird nur am Beginn der Bewegung gegeben; diese wird mit Signal - VERSCHUBHALT - abgeschlossen.

§ 25 Hornsignale

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

(2)

Signal - WEICHE DARF UMGESTELLT WERDEN -



zwei kurze Töne

(3) Das Signal gibt der Tzfz mit der Tzfz-Pfeife über Auftrag des Vershubleiters bzw. des Weichen-/Signalbedieners.

(4)

Signal - WEICHE IST UMGESTELLT -



Ein kurzer Ton mit dem Signalhorn

XII. Signale für die Zugmannschaft

§ 26 Signale des Tfzf

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

(2)

Signal - ACHTUNG -



Ein langer Ton

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

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

Bremssignale

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

(6)

Signal - BREMSEN -



Drei kurze Töne schnell nacheinander

(7)

Signal - LÖSEN -

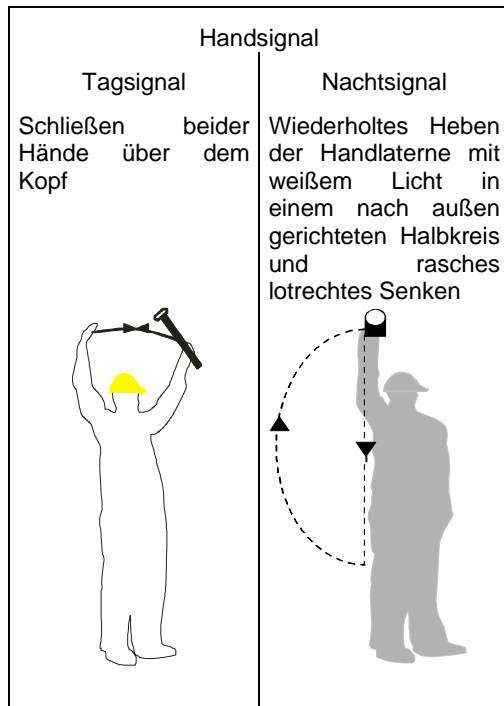


Ein langer und zwei kurze Töne

§ 27 Bremsprobesignale

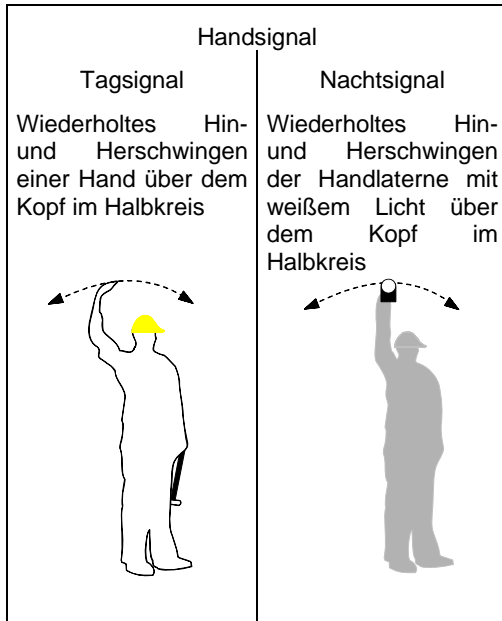
(1) Bremsprobesignale dienen zur Verständigung bei der Durchführung der Bremsprobe.

(2)

Signal - BREMSEN ANLEGEN -

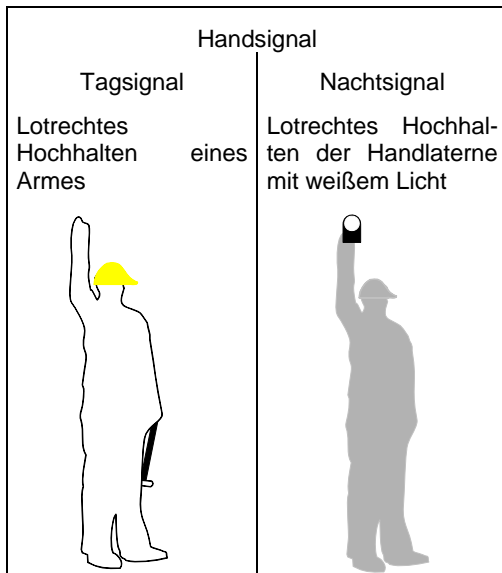
(3)

Signal - BREMSEN LÖSEN -



(4)


Signal - BREMSPROBE BEENDET -



§ 28 Abfahren von Zügen

(1)

Signal - ZUSTIMMUNG -

Lichtsignal Ein weiß leuchtendes Z 	Formsignal
--	------------

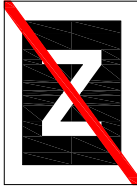
(2) Die Zustimmung zur Abfahrt an die Zugmannschaft ist auf diesem Bahnsteig bzw. Bahnsteigabschnitt erteilt.

(3) Für die Zub kann stattdessen die Zustimmung zur Abfahrt mittels beschrifteter Meldelampen am Bahnsteig angezeigt sein (z.B. ein weißes Licht AS H4).

(4) bleibt frei.

(5)


Signal - ZUSTIMMUNG ENTFÄLLT -

Lichtsignal	Formsignal  Ein schwarzes Rechteck mit weißem Rand, einem weißem Z und einer roten Linie von links oben nach rechts unten
-------------	---

(6) Die Zustimmung zur Abfahrt entfällt auf diesem Bahnsteig bzw. Bahnsteigabschnitt (siehe Bsb).

(7) Aus Sichtbarkeitsgründen kann das Signal am Bahnsteig wiederholt werden.


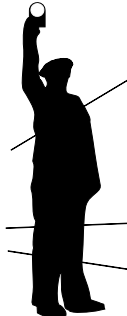
(8)
Signal - ZUSTIMMUNG VERMITTELN -

<p>Lichtsignal</p>	<p>Formsignal</p>  <p>Ein schwarzes Rechteck mit weißem Rand sowie weißem Z und darunter Vm</p>
--------------------	--

- (9) Die Zustimmung zur Abfahrt auf diesem Bahnsteig bzw. Bahnsteigabschnitt ist dem Tzfz durch einen Zub zu vermitteln.

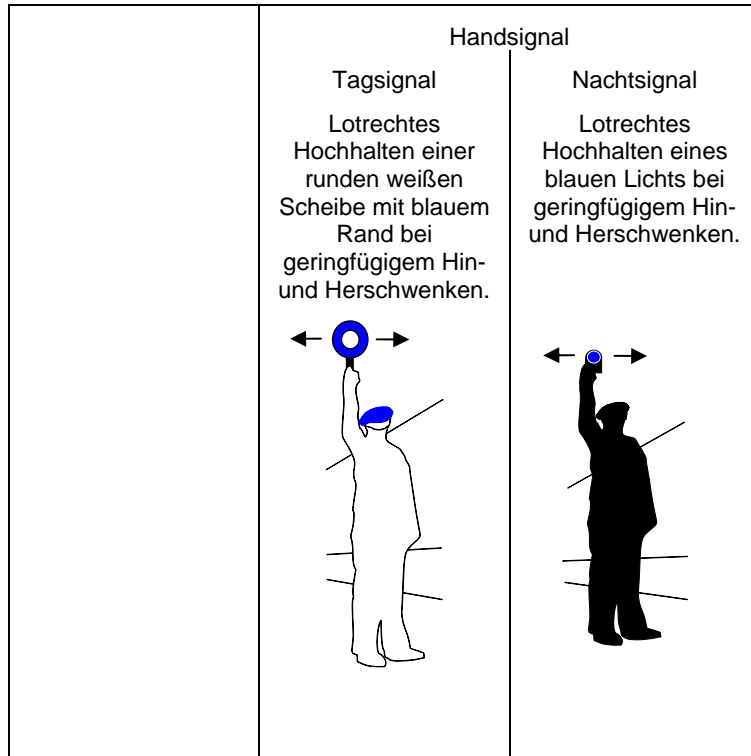
Für den Zub kann - zusätzlich zum Signal am Bahnsteigbereichende - das Signal am Bahnsteig wiederholt werden (z.B. beim weißen Licht für die Zustimmung zur Abfahrt).

(10)
Signal - ABFAHRBEREIT -

<p>Handsignal</p>	
<p>Tagsignal</p> <p>Hochheben eines Armes</p> 	<p>Nachtsignal</p> <p>Hochheben der Handlaterne mit weißem Licht</p> 

- (11) Das Signal wird vom entferntesten Zub beginnend, der Reihe nach in Richtung zu dem an der Spitze befindlichen Zub gegeben, der nachfolgend das Signal - FERTIG - an den Tzfz gibt.


(12)

Signal - FERTIG -

- (13) Die Bereitschaft zur Abfahrt des Zuges durch die Zugbegleitmannschaft ist hergestellt. Das Signal wird durch den an der Spitze befindlichen Zub gegeben.
- (14) Erfordert es die Örtlichkeit, kann auch ein anderer geeigneter Mitarbeiter zur Abgabe des Signals herangezogen werden (Bsb, StL).
- (15) Die Bedeutung des Signals - FERTIG - kann auch über andere technischen Möglichkeiten (z.B. Anzeigen am Führerstand, Summertöne, Mobilfunk,...) gegeben werden (siehe ZSB). Bei Vorhandensein sind diese vorrangig zu verwenden.
- (16) Das Signal kann mdl/fmdl gegeben werden.

(17)

Signal - ABFAHREN ERLAUBT -


Lichtsignal	Formsignal
 <p data-bbox="264 680 485 710">Ein grünes Blinklicht</p>	

(18) Die Zustimmung zur Abfahrt ist erteilt **und** die Bereitschaft zur Abfahrt des Zuges durch die Zugbegleitmannschaft ist hergestellt (siehe StL). Taugliche Signale - ABFAHREN ERLAUBT - sind zu verwenden.

§ 29 Fahrtregelungssignale

(1)


Signal - SCHNELLER FAHREN -

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

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

(3)

Signal - LANGSAMER FAHREN -

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

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

XIII. Signale an Zügen und Fahrzeugen

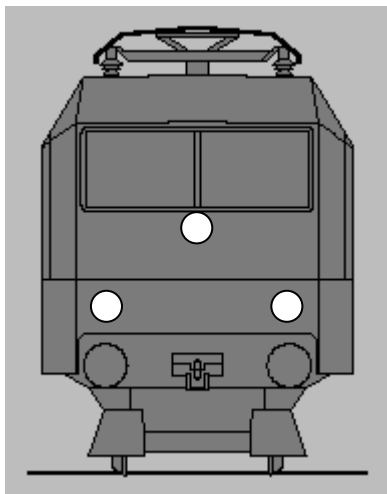
§ 30 Zugsignale

Spitzen- und Schlussignal

(1)

Signal - SPITZENSIGNAL -

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



- (2) Das Signal ist zur Kennzeichnung des ersten Fahrzeuges einer Zug- oder Nebenfahrt sowie zur Kennzeichnung von Tzf beim Verschub zu verwenden.
- (3) Geschobene Zug- oder Nebenfahrten brauchen nur bei Dunkelheit und nur mit einem weißen Licht gekennzeichnet werden. Bei handgeschobenen KI entfällt das Signal.

(5)

Signal - SCHLUSSIGNAL -

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



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

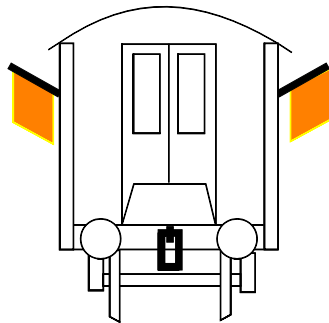


§ 31 Signale an Fahrzeugen

(1)

Signal - WAGEN BESETZT -

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

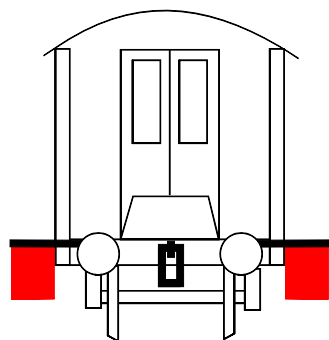


(2) Mit Personen besetzte Wagen werden mit dem Signal _ WAGEN BESETZT - gekennzeichnet, wenn sie beim Vershub besonders vorsichtig behandelt werden müssen.

(3) Das Signal wird vom Begleit- bzw. Aufsichtspersonal angebracht und abgenommen.

(4)

Signal - FAHRZEUG DARF NICHT BEWEGT WERDEN -



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

(5) Das Signal kennzeichnet Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen, die nicht bewegt werden dürfen und an die auch nicht angefahren werden darf.

(6) Für die Kennzeichnung ist der Mitarbeiter verantwortlich, der feststellt oder anordnet, dass das Fahrzeug nicht bewegt werden darf. Innerhalb einer Fahrzeuggruppe wird das vorderste Fahrzeug gekennzeichnet, an das angefahren werden könnte. Vor der Anbringung muss die Zustimmung des Fdl (Stellwerkswärters) eingeholt werden (Bsb).

(7)

Signal - AN DIE VORHEIZANLAGE ANGESCHLOSSEN -

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

- (8) Das Signal ist an den Seiten anzubringen, an denen angefahren werden könnte. Es ist vor dem Anschluss an die Vorheizanlage anzubringen.
- (9) So gekennzeichnete Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen dürfen nicht bewegt werden.

XIV. Bleibt frei

§32 - §33 bleiben frei

XV. Gefahr signal

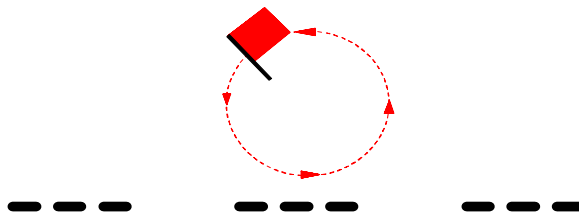
§ 34 Allgemeine Bestimmungen

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

§ 35 Beschreibung und Bedeutung

(1)

Signal- GEFAHR SIGNAL -

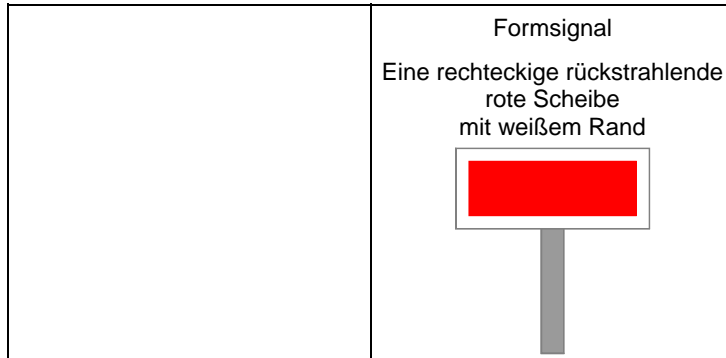


Drei kurze Töne mehrmals hintereinander. Schwingen der Signalfahne, eines Gegenstandes, eines Armes - bei Dunkelheit möglichst einer Laterne mit rotem Licht - im Kreis.

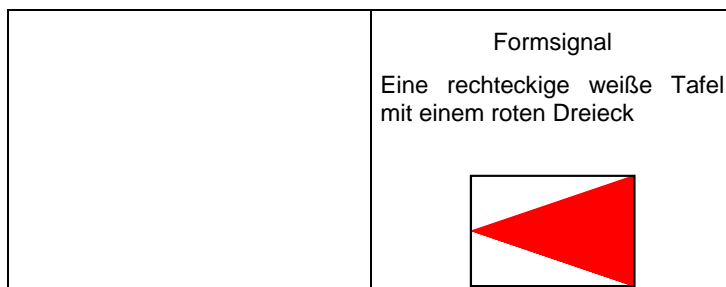
- (2) Tzfz (KI-Führer) geben das Signal mit der Tzfz-Pfeife. Andere Mitarbeiter geben das Signal sichtbar und wenn möglich auch hörbar möglichst weit vor der Gefahrstelle.

XVI. Sonstige Signale**§ 36 Sonstige Signale**

(1)

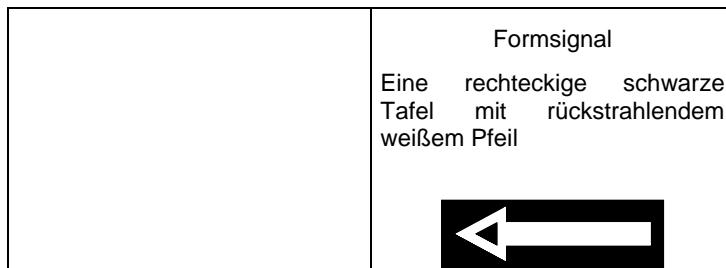
Signal - HALTSCHEIBE -

- (2) Die Haltscheibe wird unmittelbar an der zu kennzeichnenden Stelle rechts vom Gleis oder in der Gleismitte, bei in Freistellung untauglichen Formhauptsignalen vor dem Signal aufgestellt.
- (3) Die Haltscheibe ist jedenfalls aufzustellen:
- bei Einfahrt auf besetztes Gleis (die Aufstellung einer Haltscheibe ist nur bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter erforderlich, diesfalls darf die Haltscheibe durch ein rotes Licht ersetzt werden),
 - zur Kennzeichnung von in Freistellung untauglichen Form-Hauptsignalen,
 - bei allen Stellen, an die an eine unbefahrbare Gleisstelle herangefahren werden kann,
 - zur Abgrenzung von Gleissperren, wenn die Grenze des gesperrten Gleisabschnittes lediglich mit einer km Angabe erfolgen kann, jeweils beidseitig sichtbar, oder
 - wenn es bei den Verfahren - Gleissperre – und/oder - Keine Fahrten - als Schutzmaßnahme vom Fdl angeordnet wird.
- Würde eine Mehrfachaufstellung nach a) bis e) innerhalb von 50 m erforderlich werden, ist nur ein Signal – HALTSCHEIBE – aufzustellen. Diesfalls darf das Signal – HALTSCHEIBE – erst nach Wegfall **aller** Aufstellungsgründe entfernt werden.
- (4) An einer Haltscheibe darf nur über ausdrücklichem Auftrag des Fdl (Blockwärters) vorbeigefahren werden.
- (5) bleibt frei

Signal - SIGNALHINWEIS -

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

(8)

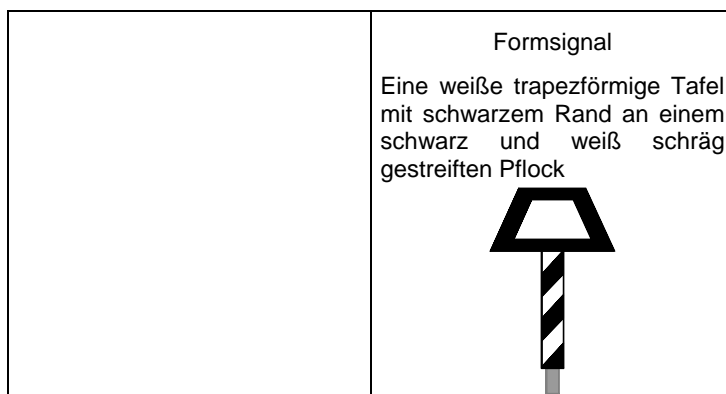
Signal - RICHTUNGSPFEIL -

(9) Der Richtungspfeil befindet sich am Signal, dessen Gleiszugehörigkeit angezeigt werden soll.

(10) Das Signal wird angewendet

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

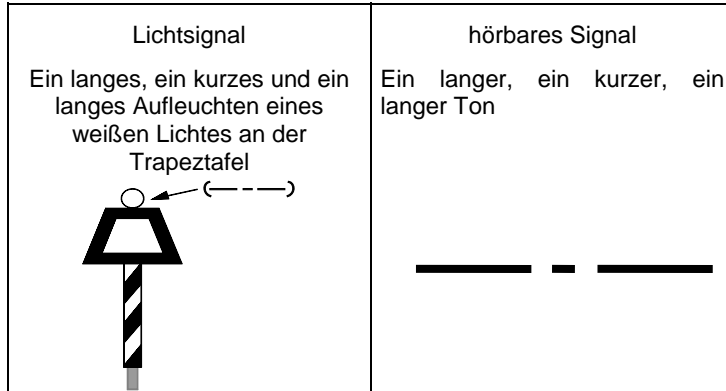
(11)

Signal - TRAPEZTAFEL -

(12) Das Signal kennzeichnet jene Stelle, an der ein Zug nach den Bestimmungen der DV V3 vor einer Betriebsstelle zu halten hat.

(13) Das Signal steht in der Regel 50 m vor der Einfahrweiche grundsätzlich rechts vom Gleis.

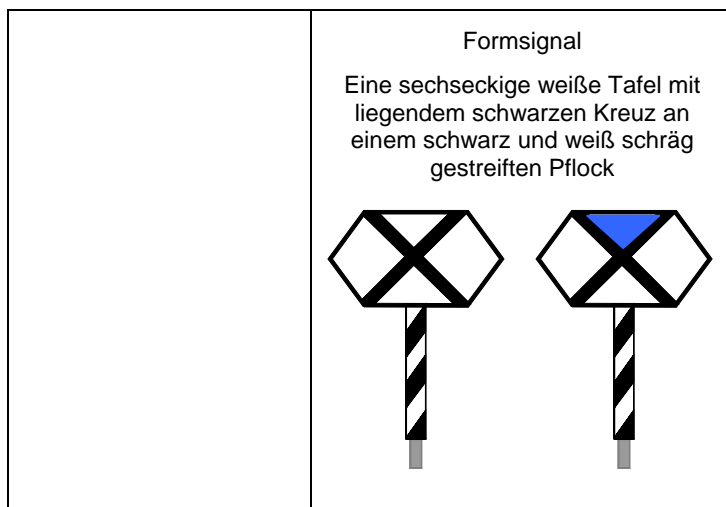
(14)

Signal - KOMMEN -

(15) Das hörbare Signal wird gegeben, um Mitarbeiter herbeizurufen.

(16) In Betriebsstellen ohne Einfahrsignal wird das Signal gegeben, um die Einfahrt einer vor der Trapeztafel haltenden Zug- oder Nebenfahrt zu veranlassen. Das hörbare Signal wird diesfalls mit der Tfz-Pfeife eines im Bahnhof befindlichen Tfz (KI) oder vom Fdl mit dem Signalthorn gegeben.

17)

Signal - KREUZTAFEL -

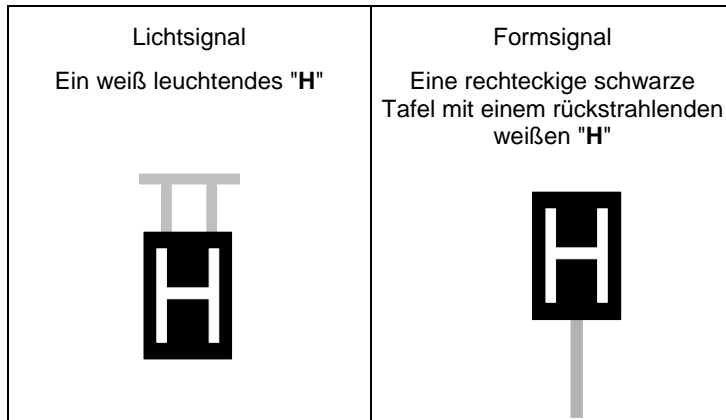
(18) Das Signal kündigt die Annäherung an eine Trapeztafel an. Bei örtlich zulässiger Geschwindigkeit unter 60km/h kann die Kreuztafel entfallen.

(19) Das Signal ist auf Bremsweglänge vor der zugehörigen Trapeztafel aufgestellt.

(20) Ist das Signal mit einer blauen dreieckigen Rückstrahlfläche im oberen Segment ergänzt, kündigt es zusätzlich ein Signal - WEICHENÜBERWACHUNGSSIGNAL - an.

Diesfalls ist auch bei örtlich zulässigen Geschwindigkeiten unter 60 km/h eine Kreuztafel aufgestellt.

(21)

Signal - HALTEPUNKT -

(22) Das Signal gilt nur für P - Züge.

(23) Aufstellung:

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

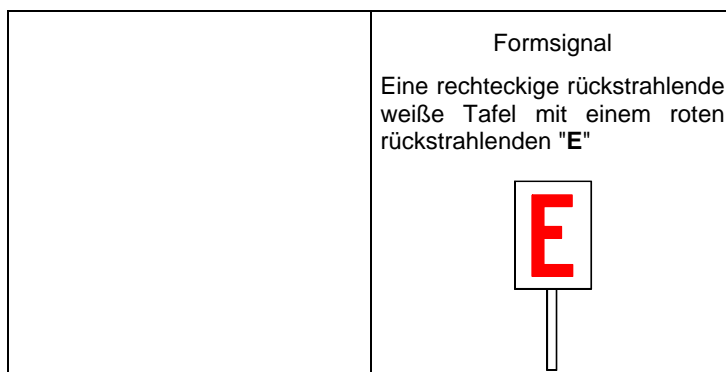
(24) Ein ortsfestes Signal ist grundsätzlich der größtmöglichen Länge der P - Züge entsprechend, angebracht. Dafür ist eine Signalstandortbestimmung durchzuführen.

Zusätzlich kann davor

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

Es ist vor dem erreichten Signal "Haltepunkt" anzuhalten.

(25)


Signal - FAHRWEGENDE -

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

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

(28)

Signal - HALTESTELLENTAFEL -

	<p style="text-align: center;">Formsignal</p> <p>Eine liegende rechteckige weiße Tafel mit drei nach rechts steigenden schwarzen Streifen</p> 
--	---

(29) Das Signal kündigt eine Haltestelle an.


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

- grundsätzlich auf 700m

- bei örtlicher Geschwindigkeit ab 100km/h 1000m vor der Haltestelle.

(31)

Signal - GRENZMARKE -

	<p style="text-align: center;">Formsignal</p> <p>Ein waagrecht liegender weißer Balken mit schwarzen Enden</p> 
--	--

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

(32) Das Signal kennzeichnet jene Stelle, ab der Bewegungen auf dem Nachbargleis behindert sowie Mitarbeiter gefährdet werden können. Schienenfahrzeuge dürfen grundsätzlich nur bis zu diesem Signal aufgestellt sein.

(33) In Bahnhöfen ohne Gleisfreimeldeanlage kann die Kennzeichnung der Fahrstraßenzugschlussstelle durch das Signal -Grenzmarke - erfolgen. Nötigenfalls ist die Grenzmarke halbiert und versetzt angeordnet. Das schwarze Ende weist jeweils auf das zugehörige Gleis.

(34)

Signal - MARKIERTE GRENZMARKE -



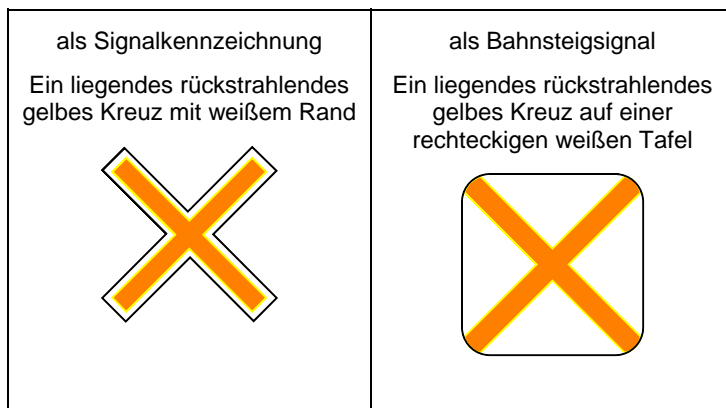
Bei Grenzmarken in Mattengleisen gemäß Absatz (31) wird die rote Markierung als Anstrich bzw. als dritte rote Metallscheibe angebracht.

(35) Das Signal wird verwendet, wenn der erforderliche Sicherheitsabstand zwischen den am weitesten ausladenden Teilen von abgestellten Fahrzeugen nicht erreicht wird.

Schienenfahrzeuge dürfen nur bis zu dem der markierten Grenzmarke nächststehenden Haupt-, Schutz-, Vershubsignal oder Fahrwegende aufgestellt werden. Werden ausnahmsweise Schienenfahrzeuge über die genannten Signale hinaus aufgestellt, ist zwischen dem Schienenfahrzeug und der markierten Grenzmarke 6 m Abstand zu halten. Ausnahmen für bestehende Anlagen in Tfz-Standorten, Werkstättenbereichen und Standorten von technischen Servicebereichen genehmigt der IB.

(37)

Signal - DIENSTRUHE -



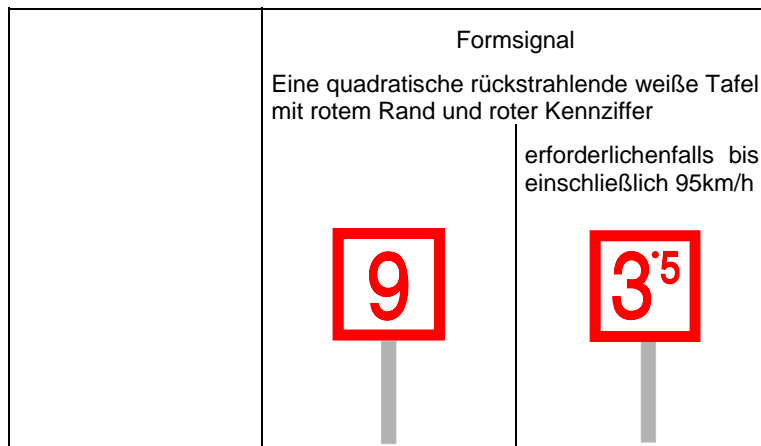
(38)

- | | |
|--|---|
| <p>a) Das Signal kennzeichnet ein Haupt- oder Schutzsignal einer Betriebsstelle mit Dienstruhe mit planmäßigen Fahrten. Es erlaubt die Vorbeifahrt mit höchstens 40 km/h im anschließenden Weichenbereich.</p> | <p>b) Das Signal kennzeichnet einen Bahnhof mit Dienstruhe mit planmäßigen Fahrten.</p> |
|--|---|

Es ist wie ein Signal - SIGNAL AUSSER BETRIEB - angebracht.

Es ist am zugehörigen Bahnsteig angebracht.

(39)

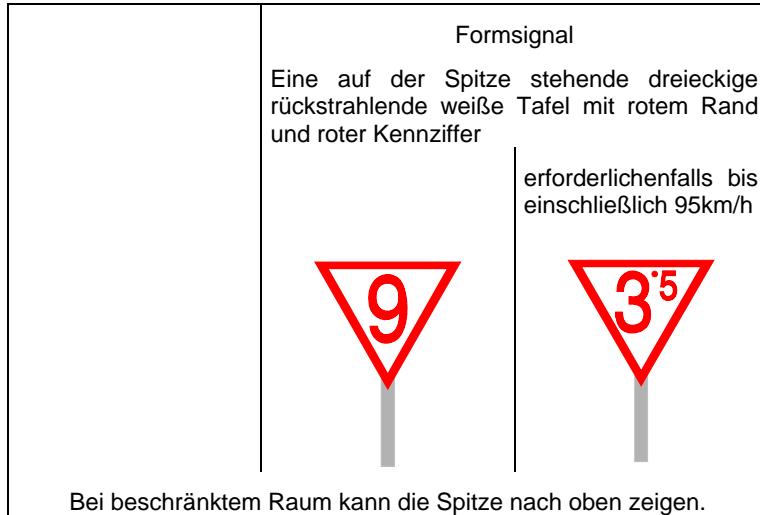
Signal - GESCHWINDIGKEITSTAFEL -

(40) Das Signal gibt die örtlich zulässige Geschwindigkeit mit 1/10 ihres Wertes an.

Die zulässige Fahrgeschwindigkeit wird dem Tzfv entweder schriftlich (z.B. Buchfahrplan, La, Befehl, Fahrplanheft für Nebenfahrten, ...), signalmäßig oder über Führerstandssignalisierung bekannt gegeben.

(41) Das Signal steht grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen. Es kann auch über den Gleisen angebracht sein.

(42)

Signal - ANKÜNDIGUNGSTAFEL -

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

(44) Das Signal steht

- grundsätzlich 700 m,
- bei örtlich zulässiger Geschwindigkeit ab 100 km/h 1000 m


vor der zugehörigen Geschwindigkeitstafel grundsätzlich auf derselben Seite. Mit Rücksicht auf Fahrdynamik und PZB-Einrichtungen ist eine Aufstellung innerhalb dieser Entfernung möglich. Die Festlegung erfolgt im VzG.

Signale für Schneeräumfahrten

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


(46)

Signal - RÄUMARBEIT EINSTELLEN -

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

(47)

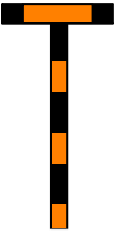
Signal - MITTELRÄUMER HEBEN -

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

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

49)

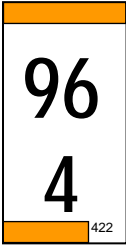
Signal - RÄUMARBEIT AUFNEHMEN -

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

Signal für Notbremsüberbrückung

(50)

Signal - NBÜ-BEREICH -

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

(51) Das Signal kennzeichnet NBÜ - Bereiche.

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

§§ 37, 38 bleiben frei

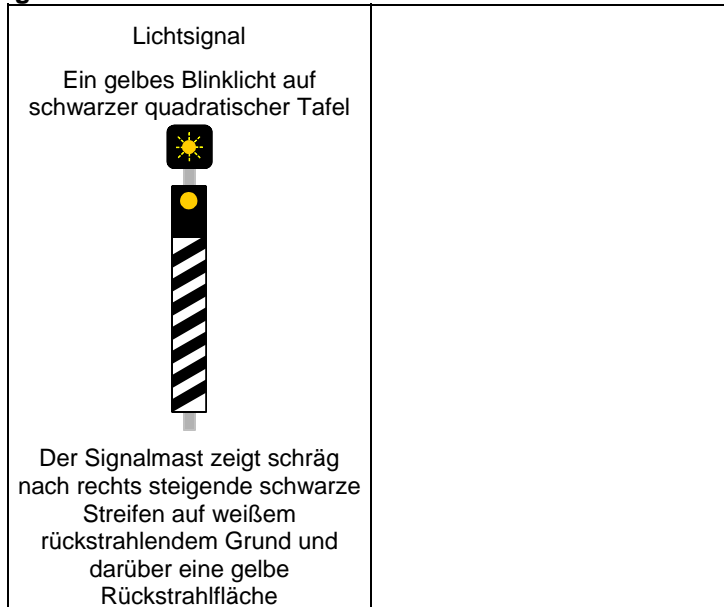
XVII. Signale für Eisenbahnkreuzungen

§ 39 EK - Überwachungssignal (EKÜS)

(1) Das EKÜS zeigt an, ob eine EK befahren werden darf oder nicht.

(2)

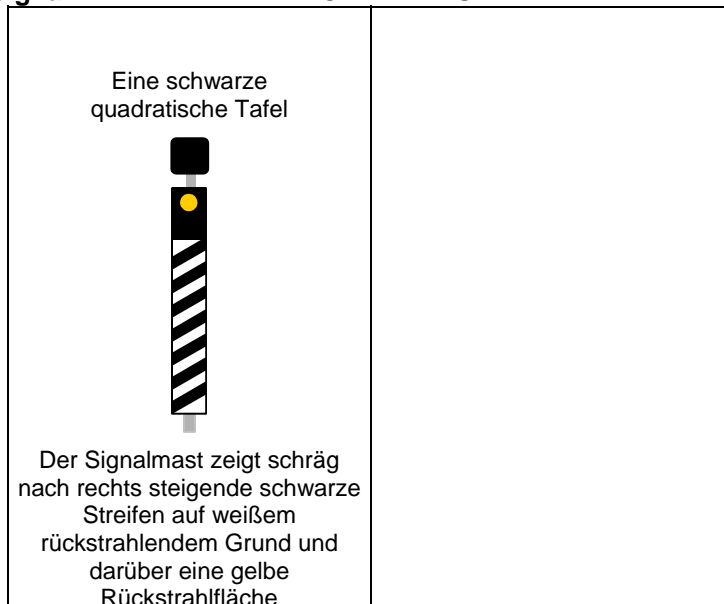
Signal - EK BEFAHREN ERLAUBT -



(3) Das Signal zeigt an, dass die EK befahren werden darf.

(4)

Signal - EK BEFAHREN NICHT ERLAUBT -



(5) Das Signal zeigt an, dass die EK nicht befahren werden darf und nach den Bestimmungen der ZSB 4 vorzugehen ist.

- (6) Das EKÜS steht grundsätzlich rechts vom Gleis auf Bremsweglänge vor der EK.

Das EKÜS kann

- bei handgeschalteten Anlagen und
- bei fahrbewirkten Anlagen, bei denen alle Schienenfahrzeuge vor dem EKÜS anhalten (beispielsweise Haltestelle)

auf geringere Entfernung aufgestellt sein.

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

Folgen EK in kürzeren Abständen als auf Bremsweglänge, wird diese Gruppe durch das EKÜS vor der ersten EK gedeckt.

Am Mast dieses EKÜS ist eine rechteckige weiße rückstrahlende Tafel mit schwarzer Aufschrift zur Angabe der Anzahl der EK, für die es gilt, angebracht. Nach der letzten EK ist eine rechteckige weiße rückstrahlende Tafel mit schwarzer Aufschrift EK mit diagonal von links nach rechts steigender roter Durchstreichung angebracht.


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

Anfang

Ende



- (8) **Signal - RAUTENTAFEL -**

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

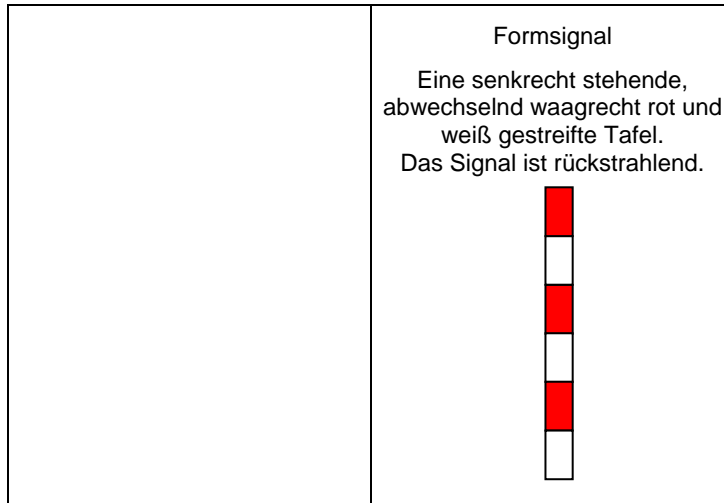
- (9) Das Signal weist den Tzf Führer auf ein auf Bremsweglänge-errichtetes EKÜS hin.

- (10) Das Signal steht grundsätzlich rechts vom Gleis. Ob die Aufstellung des Signales in Bahnhöfen erforderlich ist, wird bei einer Signalstandortbestimmung festgelegt.

§ 40a Pfeiftafeln, Schaltstellen

(1)

Signal - PFEIFTAFEL -



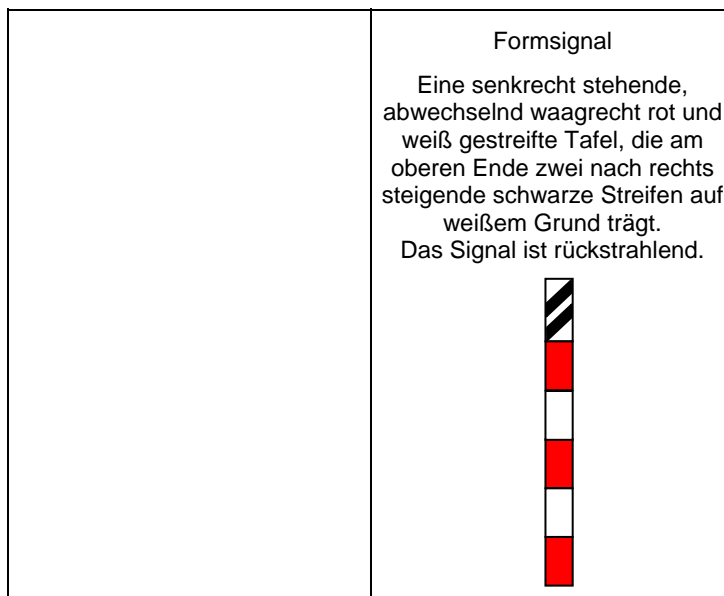
(2) Das Signal kennzeichnet jene Stelle, ab der bis zum Erreichen der nicht technisch gesicherten EK wiederholt (mindestens 3mal) Signal – ACHTUNG – zu geben ist. Wird zwischen dem Signal – PFEIFTAFEL – und der EK angehalten (z.B. Haltestelle,...), so ist unmittelbar vor dem Anfahren und fortgesetzt bis zum Erreichen der EK, das Signal – ACHTUNG – zu geben.

(3) Das Signal ist grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen aufgestellt.

(4) bleibt frei

(5)

Signal - GRUPPENPFEIFTAFEL -



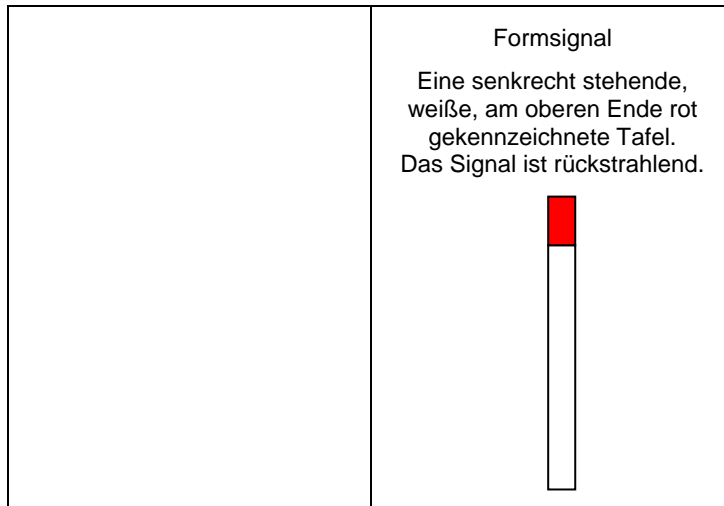
- (6) Das Signal kennzeichnet jene Stelle, ab der bis zum Erreichen der ersten nicht technisch gesicherten EK wiederholt (mindestens 3mal) und anschließend fortgesetzt bis zum Erreichen des Signals – PFEIFENDE – das Signal – ACHTUNG – zu geben ist.

Wird zwischen dem Signal – GRUPPENPFEIFTAFEL – und dem Signal – PFEIFENDE – angehalten (z.B. Haltestelle,...), so ist unmittelbar vor dem Anfahren und fortgesetzt bis zum Erreichen des Signals – PFEIFENDE – das Signal – ACHTUNG – zu geben.

- (7) Das Signal ist grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen aufgestellt.

(8)

Signal - PFEIFENDE -

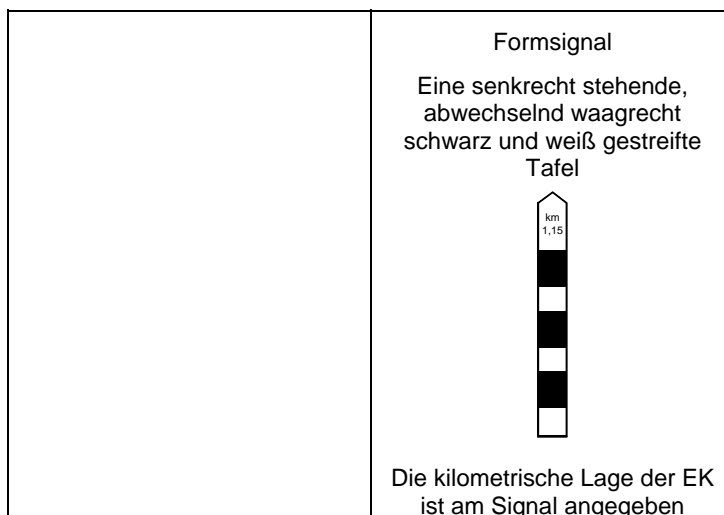


- (9) Das Signal kennzeichnet jene Stelle, ab der die Abgabe des Signals – ACHTUNG – einzustellen ist. Davon ausgenommen ist die Abgabe des Signals – ACHTUNG – zur Abwendung von Gefahren.

- (10) Das Signal ist grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen aufgestellt.

(11)

Signal – SCHALTSTELLE –




- (12) Das Signal kennzeichnet jene Stelle, an der EKSA fahrbewirkt eingeschaltet werden. Das Anhalten an dieser Stelle ist möglichst zu vermeiden.

(13) Das Signal ist grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen aufgestellt.

§ 40b EK-Sicht, EK-Sicht Pfeiftafeln

(1)

Signal – ANKÜNDIGUNG EK-SICHT –

	<p>Formsignal</p> <p>Eine gelbe Kreisfläche in einer waagrechten weißen Ellipse in einem orangen auf der Spitze stehenden gleichseitigen Dreieck.</p> <p>Alle Flächen sind schwarz umrandet ausgeführt.</p> <p>Das Signal ist rückstrahlend.</p> 
--	--

(2) Das Signal kündigt die Annäherung an das Signal – EK-SICHT –, – EK-SICHT PFEIFTAFEL – oder – EK-SICHT GRUPPENPFEIFTAFEL – an.

(3) Das Signal ist grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen aufgestellt.

Sichtbehindernde Verhältnisse

(4) Der Tzf hat am Standort des Signals – ANKÜNDIGUNG EK-SICHT – zu prüfen, ob das nachfolgende Signal – EK-SICHT –, – EK-SICHT PFEIFTAFEL – oder – EK-SICHT GRUPPENPFEIFTAFEL – erkennbar ist.

Ist das Signal

– EK-SICHT –,

– EK-SICHT PFEIFTAFEL – oder

– EK-SICHT GRUPPENPFEIFTAFEL –

am Standort des Signals – ANKÜNDIGUNG EK-SICHT – nicht erkennbar, liegen sichtbehindernde Verhältnisse (z.B. Nebel, Schneefall) vor.

Unerwartet eintretende sichtbehindernde Verhältnisse

(5) Stellt der Tzf erst zwischen dem Signal – ANKÜNDIGUNG EK SICHT - und der EK oder dem Signal – PFEIFENDE – Sichtbeeinträchtigungen fest (z.B. Nebel, Schneefall,..), oder kann die Kennziffer am Signal – EK-Sicht – nicht wahrgenommen werden, liegen ebenfalls sichtbehindernde Verhältnisse vor.


(6) Liegen sichtbehindernde Verhältnisse gemäß Absatz (5) vor, ist die Geschwindigkeit möglichst auf 20 km/h zu reduzieren sowie wiederholt (mindestens 3mal) und anschließend fortgesetzt bis zur EK oder bis zum Erreichen des Signals – PFEIFENDE – das Signal – ACHTUNG – zu geben. Diese Geschwindigkeit ist bis zur EK oder bis zum Erreichen des Signals – PFEIFENDE – einzuhalten.

Sichtbehindernde Verhältnisse durch hohe Schneelage

(7) Diese sichtbehindernden Verhältnisse werden durch den IB schriftlich (Befehl, LA) mitgeteilt.

(8)

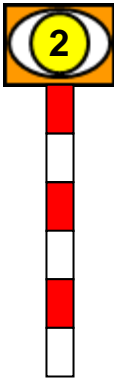
Signal – EK-SICHT –

	<p>Formsignal</p> <p>Eine gelbe Kreisfläche in einer waagrechten weißen Ellipse in einem orangen liegenden Rechteck. Darunter ein auf der Spitze stehendes weißes gleichseitiges Dreieck mit einer schwarzen Kennziffer.</p> <p>Alle Flächen sind schwarz umrandet ausgeführt.</p> <p>Das Signal ist rückstrahlend.</p> 
--	--

- (9) Liegen sichtbehindernde Verhältnisse vor, hat der Tzfz die Geschwindigkeit zu reduzieren. Bis zum nachfolgenden Signal – EK-SICHT PFEIFTAFEL – oder – EK-SICHT GRUPPENPFEIFTAFEL – ist jene Geschwindigkeit zu erreichen, die mit einer Kennziffer angezeigt ist. Die Kennziffer gibt die Geschwindigkeit mit einem Zehntel ihres Wertes an.
- (10) Das Signal ist grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen aufgestellt.

(11)

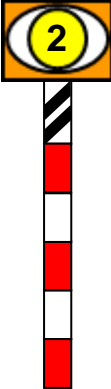
Signal – EK-SICHT PFEIFTAFEL –

	<p>Formsignal</p> <p>Eine gelbe Kreisfläche in einer waagrechten weißen Ellipse in einem orangen liegenden Rechteck. Die gelbe Kreisfläche kann mit einer schwarzen Kennziffer ergänzt sein.</p> <p>Alle Flächen sind schwarz umrandet ausgeführt.</p> <p>Das Signal befindet sich auf einer senkrecht stehenden abwechselnd waagrecht rot und weiß gestreiften Tafel.</p> <p>Das Signal ist rückstrahlend.</p> 
--	--

- (12) Das Signal kennzeichnet jene Stelle, ab der, bei Vorliegen von sichtbehindernden Verhältnissen, bis zum Erreichen der EK, wiederholt (mindestens 3mal) und anschließend fortgesetzt das Signal – ACHTUNG – zu geben ist. Ist eine Kennziffer angezeigt, darf die Geschwindigkeit nicht überschritten werden. Die Kennziffer gibt die Geschwindigkeit mit einem Zehntel ihres Wertes an.
- (13) Ist keine Kennziffer angezeigt, darf mit der Geschwindigkeit aus den schriftlichen Unterlagen weiter gefahren werden.
- (14) Das Signal ist grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen aufgestellt.

(15)

Signal – EK-SICHT GRUPPENPFEIFTAFEL –

	<p style="text-align: center;">Formsignal</p> <p>Eine gelbe Kreisfläche in einer waagrechten weißen Ellipse in einem orangen liegenden Rechteck. Die gelbe Kreisfläche kann mit einer schwarzen Kennziffer ergänzt sein.</p> <p>Alle Flächen sind schwarz umrandet ausgeführt.</p> <p>Das Signal befindet sich auf einer senkrecht stehenden, abwechselnd waagrecht rot und weiß gestreiften Tafel, die am oberen Ende zwei nach rechts steigende schwarze Streifen auf weißem Grund trägt.</p> <p>Das Signal ist rückstrahlend.</p> <div style="text-align: center;"></div>
--	--

- (16) Das Signal kennzeichnet jene Stelle, ab der, bei Vorliegen von sichtbehindernden Verhältnissen, bis zum Erreichen der ersten nicht technisch gesicherten EK wiederholt (mindestens 3mal) und anschließend fortgesetzt bis zum Erreichen des Signals – PFEIFENDE – das Signal – ACHTUNG – zu geben ist. Ist eine Kennziffer angezeigt, darf die Geschwindigkeit nicht überschritten werden. Die Kennziffer gibt die Geschwindigkeit mit einem Zehntel ihres Wertes an.
- (17) Ist keine Kennziffer angezeigt, darf mit der Geschwindigkeit aus den schriftlichen Unterlagen weiter gefahren werden.
- (18) Das Signal ist grundsätzlich rechts, auf zweigleisigen Strecken außen neben den Gleisen aufgestellt.

XVIII. Erlaubnissignal


§ 41 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Erlaubnissignale ergänzen Gruppensignale. Sie signalisieren die gleisbezogene Zustimmung zur Abfahrt sowie Durchfahrt im vereinfachten Fernbedienbereich.
- (2) Erlaubnissignale gelten für Zug- und Nebenfahrten.
- (3) Erlaubnissignale befinden sich am Standort des zugehörigen Gruppensignales.

§ 42 Beschreibung und Bedeutung

(1)

Signal - ERLAUBNISSIGNAL -

<p style="text-align: center;">Lichtsignal</p> <p>Ein lotrechter weißer Balken, der durch einen oder mehrere weiße Punkte ergänzt wird.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">(z.B. für 3 Hauptgleise)</p>	
---	--

- (2) Das Signal zeigt durch Aufleuchten eines lotrechten weißen Balkens die Zustimmung des Fdl, sowohl für das Abfahren als auch das Durchfahren, für das betreffende Hauptgleis an (siehe DV V3 §45 und §46).
Es leuchtet jedoch nur dann, wenn das Gruppensignal in Freistellung ist. Durch Aufleuchten eines oder mehrerer weißer Lichtpunkte (schematische Gleislage) werden jene Hauptgleise angezeigt, für die die Zustimmung des Fdl nicht gilt.
- (3) Das Erlaubnissignal kann wiederholt werden.

V2

Ausrüstung mit Signalmitteln

31 | V2
02

Ausgabe 1996

Anlage 1: Ausrüstung mit Signalmitteln

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

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

V2

Übergangssignale

31 | V2
03

Ausgabe 1996

Anlage 2: Übergangssignale

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

Zu § 15

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

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

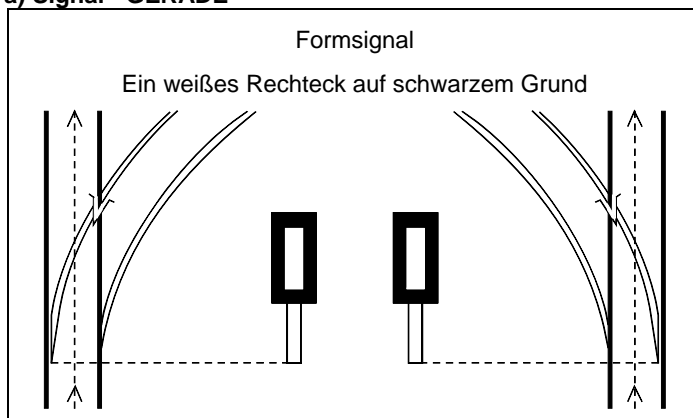
Die Signale können das Signalbild bei Dunkelheit beleuchtet oder durch Anstrich auf einer Signalscheibe zeigen.

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

Zu § 21 Beschreibung und Bedeutung

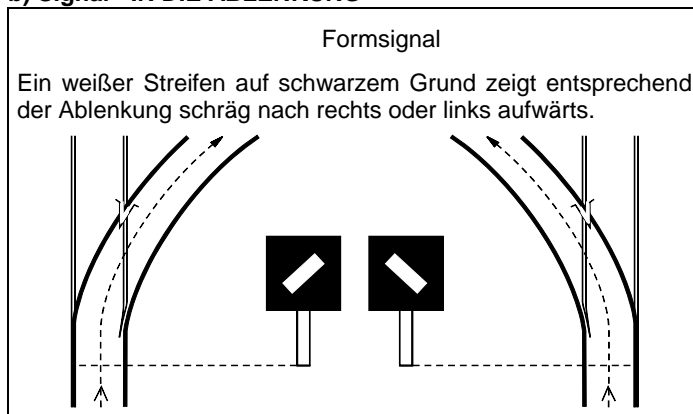
(1) Für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen - ausgenommen Außenbogenweichen - werden verwendet

a) Signal - **GERADE** -



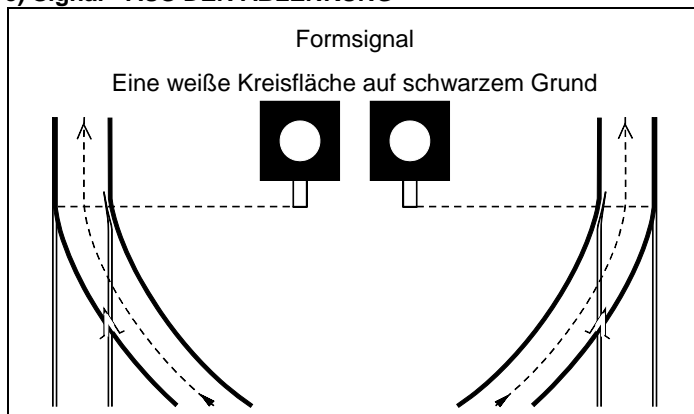
Das Signal wird für die Fahrt gegen und nach der Spitze, bei Innenbogenweichen für die Fahrt in den oder aus dem schwächer gekrümmten Zweig verwendet.

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



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

c) Signal - AUS DER ABLENKUNG -

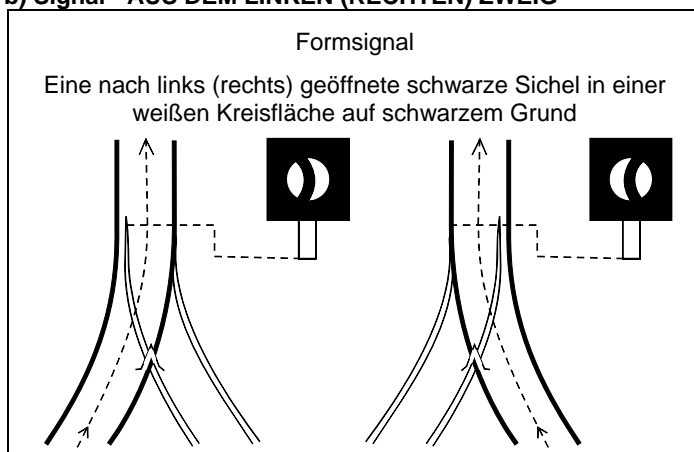


Das Signal wird für die Fahrt nach der Spitze, bei Innenbogenweichen aus dem stärker gekrümmten Zweig verwendet.

(2) Für Außenbogenweichen und einfache Außenbogenkreuzungsweichen verwendet

a) für die Fahrt gegen die Spitze Signal - IN DIE ABLENKUNG - ,

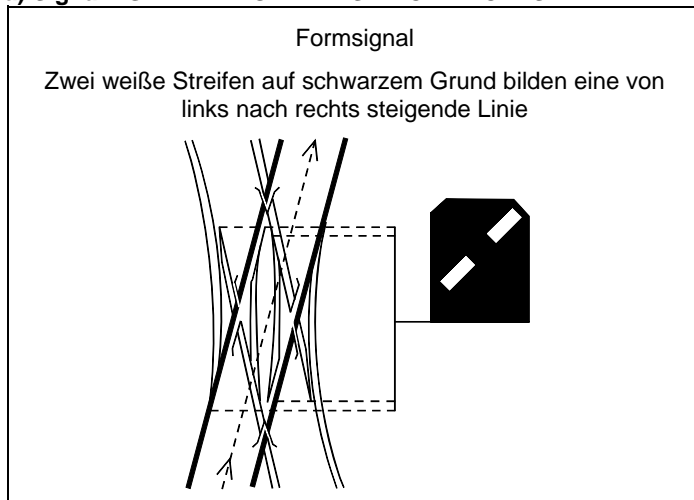
b) Signal - AUS DEM LINKEN (RECHTEN) ZWEIG -



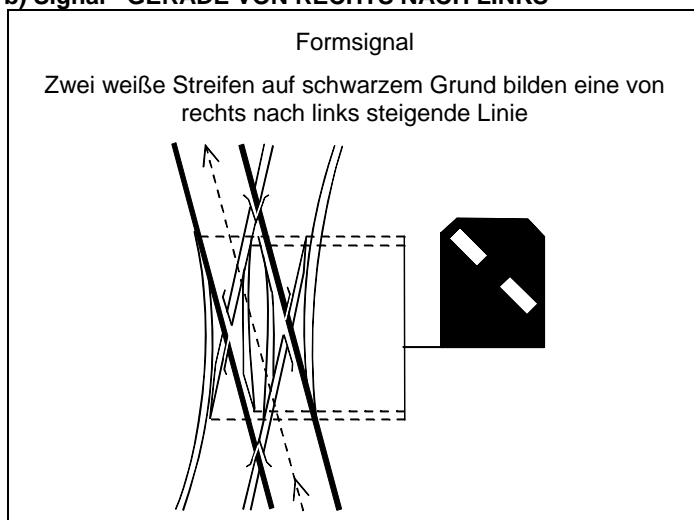
Das Signal wird für die Fahrt nach der Spitze verwendet.

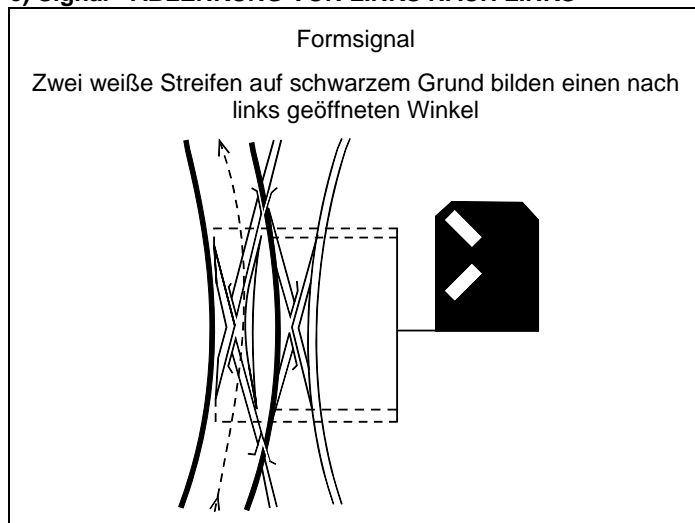
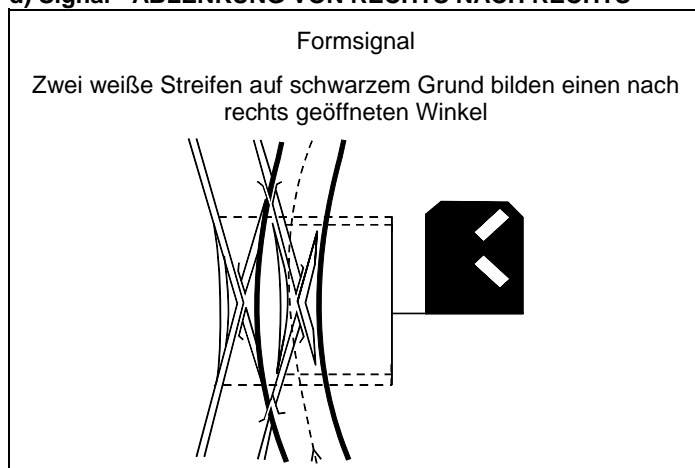
(3) Für doppelte Kreuzungsweichen werden verwendet

a) Signal - GERADE VON LINKS NACH RECHTS -



b) Signal - GERADE VON RECHTS NACH LINKS -



c) Signal - ABLENKUNG VON LINKS NACH LINKS -**d) Signal - ABLENKUNG VON RECHTS NACH RECHTS -****Zu § 30 (1) Übergangssignal - SPITZENSIGNAL -**

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

