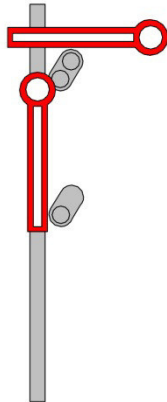


1) Signal Sr 1
„Halt“

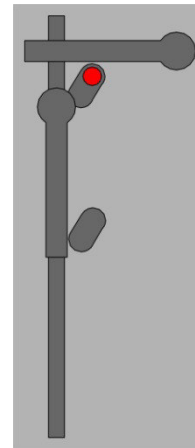
Tageszeichen

Ein Signalfügel steht waagrecht am Mast
des Hauptsignals und zeigt nach rechts



Nachtzeichen

Ein rotes Licht am Hauptsignal

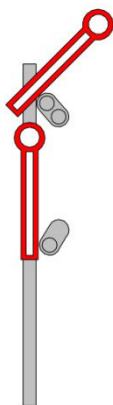


Das Signal Sr 1 ordnet an, den Zug vor dem Signal anzuhalten.

2) Signal Sr 2
„Fahrt frei“

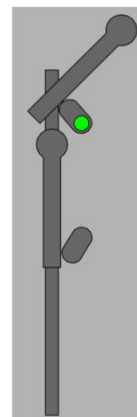
Tageszeichen

Ein Signalfügel zeigt vom Mast
des Hauptsignals im Winkel von
45° nach rechts oben



Nachtzeichen

Ein grünes Licht am Hauptsignal



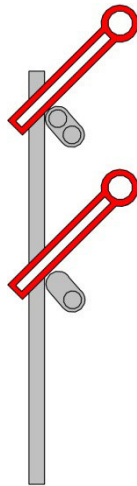
Das Signal Sr 2 gestattet, mit der im Fahrplan angegebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fahren.

3) Signal Sr 3

„Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung“

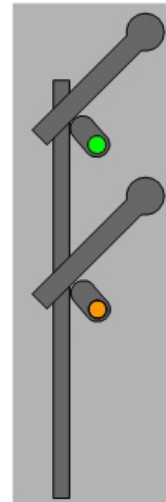
Tageszeichen

Zwei Signalflügel zeigen im Winkel von 45° vom Hauptsignalmast nach rechts oben



Nachtzeichen

Zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter am Hauptsignal: das obere Licht ist grün, das untere Licht ist orange



Das Signal Sr 3 erlaubt die Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h, beginnend am Hauptsignal bis zum Ende des durch das Hauptsignal gedeckten Weichenbereiches. Im Falle eines Einfahr- oder Zwischensignals gilt die Geschwindigkeit mit höchstens 40 km/h auf dem ganzen Fahrweg.

6. Signale an den Lichthauptsignalen werden mit einem oder zwei Lichtern übereinander angezeigt. Das untere Signallicht kann mit einem horizontalen Lichtstreifen ergänzt werden.

7. Ein Lichtstreifen an dem Lichtsignal bildet zusammen mit dem unteren orangefarbenen Signallicht ein Signalbild.

8. Erlaubt ein Signalbild an dem Lichthauptsignal die Fahrt mit ermäßigter Geschwindigkeit, dann gilt die Fahrt mit dieser Geschwindigkeit bis zum Ende des Weichenbereichs, der mit diesem Hauptsignal gedeckt wird, ausgenommen in nicht durchgehenden Hauptgleisen, die mit der am Hauptsignal angezeigten Geschwindigkeit befahren werden dürfen.

9. Die Signalleuchte des Lichthauptsignals kann an einem Mast oder auf einem Sockel (Zwerghauptsignal) angebracht sein, oder auf einer Signalbrücke neben dem Gleis oder über dem Gleis hängen.

10. Maste der Selbstblocksignale auf den Strecken mit automatischem Streckenblock sind weiß. Falls die Signalleuchte eines solchen Hauptsignals neben dem Gleis oder über dem Gleis hängt, ist, um die Art der Hauptsignal festzustellen, über, unter oder neben der Signalleuchte ein weißes Mastschild angebracht. Das letzte automatische Hauptsignal, das auf der Strecke vor dem Einfahrsignal einer Zugmeldestelle aufgestellt ist, wird mit dem sonstigen Signal W 18 gekennzeichnet.

11. Maste halbautomatischer Hauptsignale, d.h. andere als die im Absatz 2 und 10 genannten, sind mit den rot-weißen Streifen gekennzeichnet, wobei der erste Streifen von oben rot ist. Wenn die Signalleuchte neben dem Gleis oder über dem Gleis hängt,

*
*
*
*
*

*

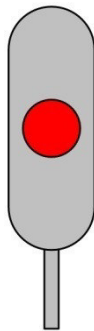
dann um die Art des Hauptsignals versehen, über, unter oder neben der Signalleuchte befindet sich ein Mastschild mit rot-weißen Streifen .

12. Signalleuchten der Zwerghauptsignale sind von vorne und seitlich mit horizontalen weiß – roten Streifen versehen, wobei sich der rote Streifen zwischen den weißen befindet.

13. Lichthauptsignale zeigen folgende Signalbilder:

1) Signal S 1 „Halt“

Ein rotes Standlicht am Hauptsignal



Signal S1 ordnet an, den Zug vor dem Signal anzuhalten

2) Signal S 2 „Fahrt mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit “

Ein grünes Standlicht am Hauptsignal



Signal S 2 gestattet die Fahrt mit der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit für den Zug und informiert, dass das nächste Hauptsignal ebenfalls „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ zulässt, wenn dieses in Abhängigkeit von dem Hauptsignal, das Signal S 2 zeigt, steht.

3) Signal S 3 „Fahrt mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit“, jedoch nicht mehr als 160 km/h - nach vorn sind zwei Blockabschnitte frei – oder am folgenden Hauptsignal ist die Geschwindigkeit von 100 km/h nicht zu überschreiten“

Ein grünes Blinklicht am Hauptsignal



Signal S 3 erlaubt die Fahrt mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Signal S 3 wird gezeigt von

a) einem halbautomatischen Hauptsignal oder das letzte Hauptsignal einer Strecke mit selbsttätigem Streckenblock informiert, dass das folgenden Hauptsignal das Signalbild – „Fahrt mit der Geschwindigkeit von 100 km/h nicht überschreiten“ zeigen kann; sollte der

- * Triebfahrzeugführer festgestellt haben, dass das folgende Hauptsignal keine Geschwin-
- * Geschwindigkeitsermäßigung anzeigt, so hält er sich an die gezeigte Geschwindigkeit,
- * indem er diese einrichtet, dass er den Zug vor dem nächsten „haltzeigenden“ Hauptsignal
- * zum Halten bringt.

b) einem Hauptsignal einer Strecke mit automatischen Streckenblock oder das Ausfahr-Ausfahrnsignal in Richtung der Strecke mit dem automatischen Streckenblock informiert darüber, dass die beiden folgenden Blockabstände nach diesem Hauptsignal sind frei; der Triebfahrzeugführer soll die Fahrtgeschwindigkeit so einrichten, dass er den Zug vor dem Signal mit dem Signalbild „Halt“ anhalten kann, *dies betrifft auch das Einfahrnsignal der Abzweigstelle ohne Ausfahrnsignal.*

4) Signal S 4 „Das folgende Hauptsignal zeigt Fahrt mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 bzw. 60 km/h an“

Ein orangefarbenes Blinklicht am Hauptsignal



Signal S4 erlaubt die Fahrt mit der im Fahrplan zugelassenen Höchstgeschwindigkeit und informiert, dass das folgende Hauptsignal das Signalbild für die „Fahrt mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 bzw. 60 km/h“ zeigt.

(...)

10) Signal S 10 „Fahrt mit höchstens 40 km/h, dann mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“

Am Hauptsignal zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein orangefarbenes Standlicht, darüber ein grünes Standlicht

5) Signal S 5 „Das folgende Hauptsignal zeigt „Halt““

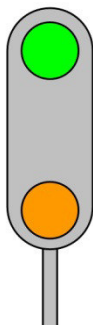
Ein orangefarbenes Standlicht am Hauptsignal



Signal S 5 informiert, das folgende Hauptsignal das Signal „Halt zeigt“; der Triebfahrzeugführer muss die Fahrtgeschwindigkeit so einrichten, dass er den Zug vor dem folgenden Hauptsignal mit dem Signalbild „Halt“ anhalten kann.

11) Signal S 10a „Fahrt mit höchstens 60 km/h, dann mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“

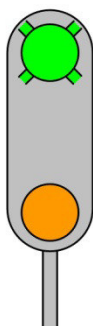
Am Hauptsignal zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein orangefarbenes Standlicht, darunter ein horizontaler orangefarbenes Lichtstreifen, oben ein grünes Standlicht



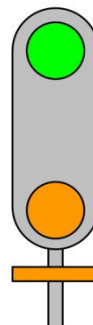
Signal S 10 erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h und informiert, dass das folgende Hauptsignal „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ zulässt, wenn dieses in Abhängigkeit von dem Hauptsignal, das das Signal S 10 zeigt, steht
Besteht keine Abhängigkeit zwischen den Hauptsignalen, informiert ein Vorsignal.

12) Signal S 11 „Fahrt mit höchstens 40 km/h, am folgenden Hauptsignal mit höchstens 100 km/h“

Zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein oranges Licht, darüber ein grünes Blinklicht



Sygnal S 11 erlaubt die Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h und informiert, das folgende Signal zeigt das Signalbild mit einer Fahrt von höchstens 100 km/h.

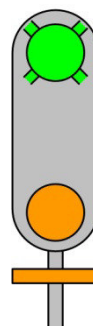


Signal S 10a erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h und informiert, dass das folgende Hauptsignal „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit“ zulässt, wenn dieses in Abhängigkeit von dem Hauptsignal, das das Signal S 10a zeigt, steht

Besteht keine Abhängigkeit zwischen den Hauptsignalen, informiert ein Vorsignal.

13) Signal S 11a „Fahrt mit höchstens 60 km/h, am folgenden Hauptsignal mit höchstens 100km/h“

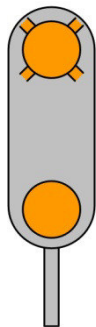
Zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein oranges Licht, darunter ein horizontaler oranger Lichtstreifen, oben ein grünes Blinklicht



Signal S 11 a erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h und informiert, das folgende Signal zeigt das Signalbild- zugellassene Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 100 km/h.

14) Signal S 12 „Fahrt mit höchstens 40 km/h, am folgenden Hauptsignal mit höchstens 40 bzw. 60 km/h“

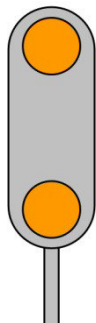
Am Hauptsignal zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein orangefarbenes Standlicht, darüber ein orangefarbenes Blinklicht



Signal S 12 erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h und informiert, dass das folgende Hauptsignal das Signalbild „Fahrt mit höchstens 40 oder 60 km/h“ zeigt.

16) Signal S 13 „Fahrt mit höchstens 40 km/h, das folgende Hauptsignal zeigt Halt“

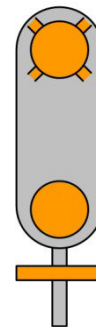
Am Hauptsignal zwei senkrecht übereinander angeordnete orangefarbene Standlichter



Signal S 13 erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h und informiert, dass das folgende Hauptsignal das Signalbild „Halt“ zeigt.

15) Signal S 12a „Fahrt mit höchstens 60 km/h, am folgenden Hauptsignal mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 bzw. 60 km/h“

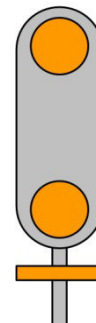
Am Hauptsignal zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein orangefarbenes Standlicht, darunter ein horizontaler orangefarbener Lichtstreifen, oben ein orangefarbenes Blinklicht



Signal S 12 a erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h und informiert, dass das folgende Hauptsignal das Signalbild „Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 oder 60 km/h“ zeigt..

17) Signal S 13a „Fahrt mit höchstens 60 km/h, das folgende Hauptsignal zeigt Halt“

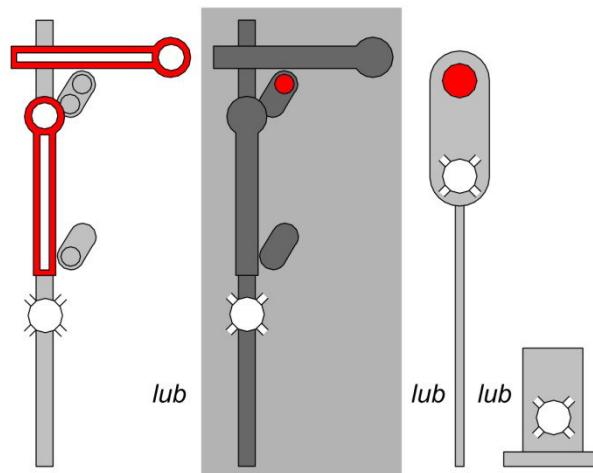
Am Hauptsignal zwei senkrecht übereinander angeordnete orangefarbene Standlichter: darunter ein horizontaler orangefarbener Lichtstreifen,



Signal 13 a erlaubt eine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h und informiert, dass das folgende Hauptsignal das Signalbild „ Halt“ zeigt.

18) Ersatzsignal Sz: „An einem das Signalbild Sr 1 bzw. S 1 „Halt“ bzw. ein zweifelhaftes Signalbild zeigenden Hauptsignal bzw. an einem erloschenen Hauptsignal oder an einer Signaleinrichtung des Ersatzsignals, die nur ein weißes oder milchfarbenes Licht zeigt, darf ohne Befehl vorbeigefahren werden“

Ein mattweißes oder milchfarbiges Blinklicht an einem Hauptsignal bzw. an dessen Signalmast bzw. an einem ein zweifelhaftes Signalbild zeigenden oder erloschenen Hauptsignal, oder auf einem alleinstehenden Sockel.



Ersatzsignal Sz gestattet

- a) die Fahrt bis zum nächsten Hauptsignal, Sperrsignal, Standort der Halttafel D1,
- b) die Fahrt ohne Halt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h. Der Triebfahrzeugführer muss jedoch die Fahrtgeschwindigkeit so einrichten, dass er den Zug jeder Zeit vor einem ein Hindernis anhalten kann. Erfolgt die Ausfahrt auf eine Strecke ohne automatischen Streckenblock, gilt die Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h innerhalb der Zugmeldestelle.

Die Ausfahrt des Zuges in eine Strecke mit dem automatischen Streckenblock auf Ersatzsignal, eines dem Zugpersonal ausgehändigten oder mit Hilfe der Fernmeldemittel diktierten schriftlichen Befehl hat mit besonderer Vorsicht zu erfolgen, damit der Triebfahrzeugführer jeder Zeit den Zug anhalten kann, wenn er ein Hindernis erkennt, wobei die Geschwindigkeit 20 km/h nicht überschreiten darf. Die vorsichtige Fahrweise des Zuges gilt bis zur Vorbeifahrt der Zugspitze an einem ein Fahrtbegriff zeigenden Hauptsignal, sofern der Triebfahrzeugführer keinen besonderen Befehl mit der Information erhalten hat, dass die automatischen Blocksignale ungültig sind.

14. Der vor einem Hauptsignal, das Signalbild Sr 1 oder S 1 „Halt“, das unbeleuchtet ist, das ein weißes Licht zeigt bzw. das ein zweifelhaftes Signalbild zeigt, stehende Zug darf mit Ausnahme von einem Hauptsignal des automatischen Streckenblocks weiter fahren, wenn am Hauptsignal ein Fahrtbegriff oder ein Ersatzsignal angezeigt wird, oder wenn er einen schriftlichem Befehl durch das Zugpersonal ausgehändigten oder über Fernmeldetechnik erhalten hat.

15. Ein Zug, der wegen Fehlens eines Form- oder Lichthauptsignals an der Stelle, wo es sich vorher befand oder ein Zug, der vor der nicht ortsfesten Halttafel, Signal D1 „Halt“ hält, dass an Stelle des fehlenden Hauptsignals aufgestellt wurde, darf weiter fahren wenn

ein schriftlichen Befehl dem Zugpersonal ausgehändigt oder über Fernmeldetechnik übermittelt wurde.

16. Der Zug, der vor dem Hauptssignal des automatischen Streckenblocks, dass das Signalbild S1" Halt" zeigt, hält, kann, soweit kein die Fahrt erlaubendes Signal gezeigt wird, mit höchstens 20 km/h weiter fahren, wenn kein Fahrthindernis vorliegt. Die Zuggeschwindigkeit soll so eingerichtet werden, dass der Zug jeder Zeit vor einem Hindernis halten kann. Die vorsichtige Fahrweise des Zuges gilt bis zur Vorbeifahrt der Zugspitze an einem einen Fahrtbegriff zeigenden Hauptsignal.

17. Das Signalbild S1 oder S1 „Halt“ am Hauptsignal gilt sowohl für die Züge als auch für Rangierfahrten und bedeutet, dass am Hauptsignal mit diesem Signalbild nicht vorbei gefahren werden darf.

18. Eine Rangierfahrt darf am Signal S1 oder S1 „Halt“ vorbeifahren, wenn ein berechtigter Mitarbeiter eine Erlaubnis zum Vorbeifahren an diesem Hauptsignal durch das Signal Rm 1 „Herkommen“ oder Rm 2 „Wegfahren“ erteilt.

19. Der Fahrtbegriff am Hauptsignal bedeutet ein Rangierverbot auf der Zugstraße, *auch ein Ersatzsignal bedeutet ein Rangierverbot auf der Zugstraße.*

4. Signale der Wiederholungssignale

1. Ein Wiederholungssignal zeigt ein Signal mit den Lichtern der Signalleuchten, die sich an einem grauen Mast befinden oder neben dem Gleis hängen.

2. Es ist verboten, die Wiederholungssignale auf den Strecken mit dem automatischen Streckenblock anzuwenden.

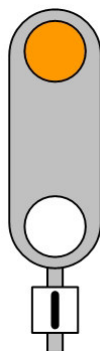
3. Wenn es nötig ist, dürfen mehr als ein Signal, aber nicht mehr als drei Wiederholungssignale verwendet werden.

4. Wiederholungssignale werden mit Tafeln, die schwarze senkrechte Streifen in der Reihenfolge dieser Wiederholungssignale zeigen, ausgestattet, ausgehend von dem Hauptsignal, zu dem sie gehören.

5. An Wiederholungssignalen werden folgende Signalbilder gezeigt:

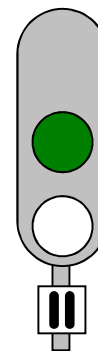
1) Signal Sp 1 „Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 1 oder S 1 „Halt““

Zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein weißes, oben ein orangefarbenes Standlicht



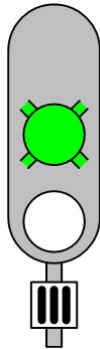
2) Signal Sp 2 „Das Hauptsignal zeigt Fahrt mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“

Zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter: unten ein weißes, oben ein grünes Standlicht



**3) Signal Sp 3 „Das Hauptsignal zeigt
Fahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit
von 100 km/h“**

Zwei senkrecht übereinander angeordnete
Lichter: unten ein weißes Licht, oben ein
grünes Blinklicht



**4) Signal Sp 4 „Das Hauptsignal zeigt
Fahrt mit einer Geschwindigkeits-
beschränkung auf 40 bzw. 60 km/h ”**

Zwei senkrecht übereinander angeordnete
Lichter: unten ein weißes Licht, oben ein
orangefarbenes Blinklicht



§ 5. Signale der Vorsignale vor Hauptsignalen

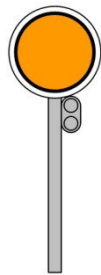
1. Es gibt folgende Arten von Vorsignalen vor Formhauptsignalen;
 - 1) zweibegriffiges Vorsignal, mit dem zwei Signalbegriffe angezeigt werden können;
 - 2) dreibegriffiges Vorsignal, mit dem drei Signalbegriffe angezeigt werden können;
 - 3) unbewegliches Vorsignal.
2. Ein zweibegriffiges Vorsignal zeigt Signalbegriffe mit einer orangefarbener Scheibe mit einem schwarzen Ring und weißen Rand, die sich in einem Winkel von 90° der horizontalen Achse dreht bzw. mit einer Signalleuchte mit einem orangefarbenen oder grünen Glas.
3. Ein dreibegriffiges Vorsignal zeigt Signalbegriffe mit einer orangefarbenen Scheibe mit einem schwarzen Ring und weißen Rand, die sich in einem Winkel von 90° zur horizontalen Achse dreht bzw. mit einer der Signalleuchte mit einem orangefarbenen oder grünen Glas bzw. mit einem weißen Pfeil mit einem roten Rand, der am Mast unter der Scheibe angebracht ist.
4. Als Signalbild des unbeweglichen Vorsignals wird eine orangefarbene Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand und einer Leuchte mit einem orangefarbenen Glas am Signal angezeigt.
5. Formvorsignale werden vor den Formhauptsignalen verwendet.
6. Auf Strecken, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden darf, können in Einzelfällen vor Lichthauptsignalen unbewegliche Vorsignale verwendet werden.
7. Zur Kontrolle, ob ein Signalbild des Formvorsignals leuchtet, werden Lichter rückwärts verwendet, *wenn das Vorsignal folgende Signale anzeigt:*
 - *Od 1 Signalleuchte zeigt rückwärts ein großes mattweißes Licht*
 - *Od 2 Signalleuchte zeigt rückwärts ein großes weißes Licht*
 - *Ot 1, Ot 2, Ot 3 Signalleuchte zeigt rückwärts ein kleines mattweißes Licht.**Die Signalleuchte des unbeweglichen Vorsignals zeigt rückwärts ein weißes Licht.*

8. Das zweibegriffige Formvorsignal zeigt folgende Signale:

1) Signal Od 1 „Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 1 Halt“

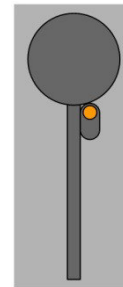
Tageszeichen

Eine runde orangefarbene Scheibe mit einem schwarzen Ring und weißem Rand



Nachtzeichen

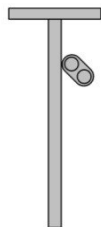
Ein orangefarbenes Licht unterhalb der Scheibe



2) Signal Od 2 „Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 2 oder Sr 3, die die Fahrt gestatten“

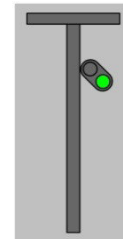
Tageszeichen

Die Scheibe befindet sich in horizontaler Stellung



Nachtzeichen

Ein grünes Licht unterhalb der Scheibe



9. Das dreibegriffiges Formvorsignal zeigt folgende Signale:

1) Signal Ot 1 „Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 1 Halt“

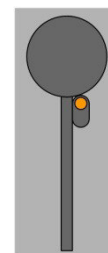
Tageszeichen

Eine runde orangefarbene Scheibe mit einem schwarzen Ring und weißem Rand, darunter ein weißer rot umrandeter Pfeil, nach unten zeigend



Nachtzeichen

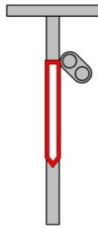
Ein orangefarbenes Licht unterhalb der Scheibe



2) Signal Ot 2 „Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 2 Fahrt frei“

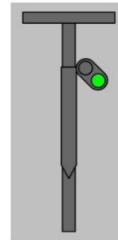
Tageszeichen

Die Scheibe befindet sich in horizontaler Stellung, darunter ein weißer rot umrandeter Pfeil, nach unten zeigend



Nachtzeichen

Ein grünes Licht unterhalb der Scheibe



3) Signal Ot 3 „Das Hauptsignal zeigt das Signal Sr 3 Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung“

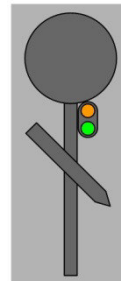
Tageszeichen

Eine orangefarbene Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand, darunter ein weißer rot umrandeter Pfeil, der unter einem Winkel von 45° nach rechts vom Signalmast unten gerichtet ist



Nachtzeichen

Zwei senkrecht übereinander angeordnete Lichter unterhalb der Scheibe, unten ein grünes, oben ein orangefarbenes Licht

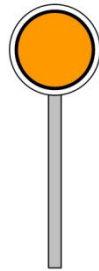


10. Ein unbewegliches Vorsignal zeigt nur ein Signalbegriff.

Signal Os „Im Bremswegabstand befindet sich ein Hauptsignal“

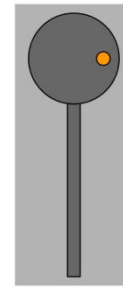
Tageszeichen

Orangefarbene unbewegliche Scheibe mit einem schwarzem Ring und weißem Rand



Nachtzeichen

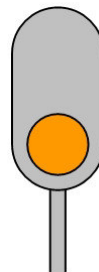
Ein orangefarbenes Licht auf der Scheibe



11. An einem unbeweglichen Vorsignal, dessen Scheibe reflektiert, wird kein Nachtzeichen gezeigt.
12. Das unbewegliche Vorsignal ordnet eine Geschwindigkeitsverringerung an, dass der Zug vor einem Hauptsignal zum Halten gebracht werden kann, wenn das Hauptsignal das Signalbild „Halt“ zeigt.
13. Das Vorsignal eines Lichthauptsignals zeigt Signale mit Signalleuchten, die an einem grauen Mast angebracht sind oder neben dem Gleis hängen.
14. Die Vorsignale der Lichthauptsignale, können sowohl vor den Lichthauptsignalen als auch vor den Formhauptsignalen aufgestellt werden.
15. Das Vorsignal eines Lichthauptsignals zeigt folgende Signalbilder:

1) Signal Os 1 „Das Hauptsignal, auf das sich das Signal bezieht, zeigt das Signal Halt“

Ein orangefarbenes Licht auf dem Signalschirm



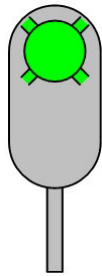
2) Signal Os 2 „Das Hauptsignal, auf das sich das Signal bezieht, zeigt Fahrt frei mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“

Ein grünes Licht auf dem Signalschirm



3) Signal Os 3 „Das Hauptsignal, auf das sich das Signal bezieht, zeigt Fahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h“

Ein grünes Blinklicht auf dem Signalschirm



4) Signal Os 4 „Das Hauptsignal, auf das sich das Signal bezieht, zeigt Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 bzw. 60 km/h“

Ein orangefarbenes Blinklicht auf dem Signalschirm



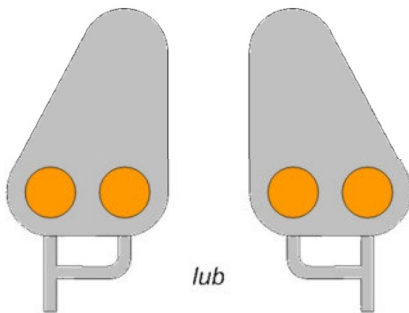
§ 6 Signale vor Bahnübergängen

1. Das Signal vor Bahnübergängen zeigt ein Signal mit zwei Signalleuchten, die am Mast angebracht sind oder neben dem Gleis hängen. *Der Signalbegriff des Signals vor Bahnübergängen betrifft das Gleis, neben dem dieses Signal aufgestellt wurde.*
2. Das Signal vor Bahnübergängen informiert das Triebfahrzeugpersonal über den ordnungsgemäßen Zustand der Warnanlagen, die die Straßenbenutzer am Bahnübergang warnen, der sich im Bremswegabstand hinter dem Signal befindet.
3. Das Signal vor Bahnübergängen ist mit einer Tafel gekennzeichnet, auf der eine Zahl Kilometer und Hektometer des Bahnübergangs angibt, auf den sich das Signal bezieht. Der Signalmast ist mit horizontalen weiß - schwarzen Streifen versehen.
4. Wenn sich dem Bahnübergang, auf welches sich das Signal bezieht, kein Zug nähert, bleibt das Signal vor Bahnübergängen unbeleuchtet. Nach dem Einschalten der Warnanlagen am Bahnübergang zeigt das Signal vor Bahnübergängen, dass die Straßenbenutzer am Bahnübergang vor dem sich nähernden Zug gewarnt oder nicht gewarnt wurden.
5. Wenn das Signal vor Bahnübergängen das Signal Osp 1 zeigt oder wenn bis zum Vorbeifahren der Zugspitze dieses dunkel bleibt, muss die Zuggeschwindigkeit so verringert werden, dass der Zug vor dem Bahnübergang angehalten werden kann, wenn am Bahnübergang ein verkehrsbedrohliches Hindernis vorhanden ist. Die Fahrt mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h gilt nur, bis die Zugspitze den Bahnübergang verlassen hat.

6. Das Signal vor Bahnübergängen zeigt folgende Signale:

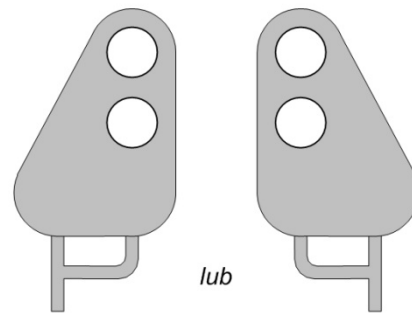
1) Signal Osp 1 „Die Bahnübergangswarnanlage, für die das Signal gilt, ist nicht funktionstüchtig, Fahrt über den Übergang mit 20 km/h“

Zwei orangefarbene Standlichter nebeneinander



2) Signal Osp 2 „Die Bahnübergangswarnanlage, für die das Signal gilt, ist funktionstüchtig, Fahrt mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“

Zwei senkrecht übereinander angeordnete weiße Standlichter



§ 7 Rangiersignale (...)

1. Folgende Rangiersignale werden verwendet:

1) Rangierformsignale, zeigen Signale mittels der entsprechenden Stellung einer quadratischen Scheibe, die sich in einem Winkel von 90° um die horizontale Achse dreht und nachts zusätzlich mit farbigen Signalleuchten versehen ist,

- a) blau – Rangierfahrt ist verboten,
- b) milchfarbig – Rangierfahrt ist zugelassen;

2) Rangierlichtsignale, zeigen Signale mit einer Signalleuchte:

- a) blau – Rangierfahrt ist verboten,
- b) mattweiß – Rangierfahrt ist zugelassen.

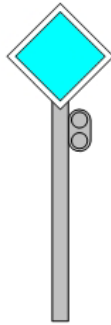
2. Signale von den Rangiersignalen gelten nur für Rangierfahrten.

3. Rangierformsignale zeigen folgende Signalbilde

1) Signal M 1 „Rangierfahrt verboten“

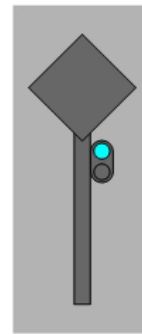
Tageszeichen

Eine quadratische blaue Scheibe mit weißem Rand, die auf der Spitze diagonal steht



Nachtzeichen

Ein blaues Standlicht an dem Mast unter der Scheibe

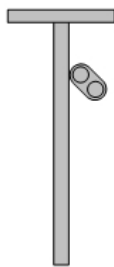


4. Zeigt ein Rangierformsignal ununterbrochen das Signal M 1 „Rangierfahrt verboten“, wird das Nachtzeichens unter der Bedingung nicht verwendet, dass das Signal aus reflektierenden Materialien besteht.

2) Signal M 2 „Rangierfahrt erlaubt“

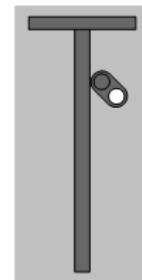
Tageszeichen

Die Scheibe liegt waagrecht



Nachtzeichen

Ein milchweißes Licht am Mast unter der Scheibe



4a. Rangierlichtsignale zeigen folgende Signalbilder an:

1) Signal Ms 1 „Rangierfahrt verboten“

Ein blaues Licht auf dem Signalschirm



2) Signal Ms 2 „Rangierfahrt erlaubt“

Ein mattweißes Licht auf Signalschirm



5. Kann das Signal M 2 oder Ms 2 am Rangiersignal nicht gezeigt werden, darf die Rangierfahrt am Signal, das „Rangierfahrt verboten“ zeigt, vorbei fahren, wenn der berechnigte Mitarbeiter eine Fahrerlaubnis und das Signal Rm 1 „Herkommen“ oder Rm 2 „Wegfahren“ gibt.

6. Rangiersignale können auch an Lichthauptsignalen mit dem Buchstaben „m“ unter der Signalbezeichnung angezeigt werden.

1) Signal S 1 „Halt“

Signal S1 „Halt“ am Hauptsignal, von dem im Abs. 6 gesprochen wird, bezieht sich auch auf die Rangierfahrten



2) Signal Ms 2 „Rangierfahrt erlaubt“.

Am Hauptsignal, von dem im Ab. 6 gesprochen wird, zeigt das Signal Ms 2 „Rangierfahrt gestattet“ mit dem mattweißen Licht



7. Kann das Signal Ms 2 am Hauptsignal, von dem im Abs.6 gesprochen wird, nicht angezeigt werden, kann mit der Rangierfahrt am Hauptsignal mit dem Signal „Halt“ vorbei gefahren werden, wenn ein berechtigter Mitarbeiter eine Fahrerlaubnis mit den Signalen Rm 1 „Herkommen“ oder Rm 2 „Wegfahren“ gibt (...)

§ 8 Grundregeln der Signalaufstellung

1. Auf dem Bahnhof und auf der eingleisiger Strecke werden die Signale in Fahrtrichtung gesehen rechts vom Gleis aufgestellt (aufgehoben), vorbehaltlich Abs. 2

2. In den begründeten Fällen kann bei weiteren Hauptgleisen, das Hauptsignal über dem Gleis angebracht werden, auf das es sich bezieht. Die Vorsignale werden nach den in den Abs. 4 und 5 genannten Regeln aufgestellt.

3. Auf der zweigleisigen freien Strecke, werden die Signale auf den Gleisaußenseiten aufgestellt, in Fahrtrichtung gesehen für das rechte Gleis - rechts und für das linke - links.
4. Auf der freien Strecke mit mehr als zwei Gleisen, werden Signale, gemäß Abs.3, bei den äußeren Gleisen auf der Gleisaußenseite und bei den dazwischen liegenden Gleisen in Fahrtrichtung gesehen - rechts vom Gleis aufgestellt.
5. Beim Zusammenlaufen von zwei oder mehreren Gleisen auf der freien Strecke, sind folgende Regeln zu beachten;
 - 1) auf dem Streckenabschnitt, auf dem die Gleise nebeneinander liegen, werden die Signale nach den in den Abs. 3 und 4 genannten Grundsätzen aufgestellt,
 - 2) auf den Strecken, auf denen die Gleise voneinander entfernt liegen, werden die Signale nach den in den Abs. 1, 3 und 4 genannten Grundsätzen aufgestellt.
6. Die in den Abs. 3 - 5 genannten Grundsätze betreffen sowohl die Signalaufstellung auf der freien Strecke, als auch die Einfahrsignale vor der Zugmeldestelle.
7. Wenn die örtlichen Verhältnisse die Aufstellung eines Hauptsignals, einer Signaleinrichtung des Ersatzsignals oder eines Vorsignals gemäß der in den Abs. 1 - 5 genannten Grundsätzen nicht erlauben, darf das Signal an einem anderen Standort aufgestellt werden.
8. In den Fällen, von denen im Ab. 7 gesprochen wird, ist an der Stelle, wo sich das Signal befinden soll, das sonstige Signal W 15 aufzustellen.
9. Wiederholungssignale sollen auf derselben Gleisseite aufgestellt werden, wie das Hauptsignal, auf das sie sich beziehen.

§ 9. Gleisperrsignale

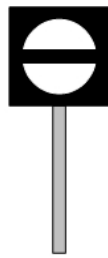
1. Gleisperrsignale werden an Sperrsignalen, Entgleisungsvorrichtungen, Drehscheiben, Brückenwaagen und Prellböcken angewendet (...).
3. Sperrsignale zeigen an, ob die Fahrt auf den Bahnhofsgleisen verboten oder gestattet ist. (...)

4. Sperrsignale zeigen folgende Signalbilder:

1) Signal Z 1 „Halt“

Tages- und Nachtzeichen

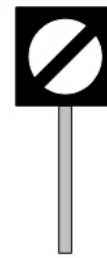
Ein schwarzer horizontaler Streifen auf weißem Grund einer runden Scheibe



2) Signal Z 2 „Fahrt gestattet“

Tages- und Nachtzeichen

Ein schwarzer schräger Streifen in einem Winkel von 45° nach rechts oben auf weißem Grund einer runden Scheibe



Signal Z 1 am Sperrsignal ist sowohl für Rangierfahrten, als auch für Zugfahrten gültig und ordnet an, den Zug oder die Rangierfahrt vor diesem Signal anzuhalten.

Signal Z 2 am Sperrsignal erlaubt die Vorbeifahrt für eine Rangierfahrt an diesem Signal.

5. Der vor dem Sperrsignal, das das Signal Z1 „Halt“ zeigt, haltende Zug, kann weiterfahren, wenn dem Zugpersonal ein schriftlicher Befehl ausgehändigt oder über Funk übermittelt wurde.

6. Eine Rangierfahrt kann am Sperrsignal auf das Signal Z 2 „Fahrt erlaubt“ vorbeifahren, im Falle, dass, dieses Signal nicht gezeigt werden kann, darf am Signal Z 1 „Halt“ des Sperrsignals vorbei fahren, wenn ein berechtigter Mitarbeiter die Fahrerlaubnis mit den Signalen Rm 1 „Herkommen“ oder Rm 2 „Wegfahren“ erteilt.

(...)

8. *Werden auf Gleisen vor dem Gleisabschluss nachts keine Rangierarbeiten durchgeführt und fahren keine Züge ein, oder werden nur gelegentlich Rangierarbeit durchgeführt, oder werden bei der Ausführung geplanter Rangierarbeiten die Gleise nur zeitweise beansprucht, und garantiert die Außenbeleuchtung während des Rangierens eine gute Signalsicht, können statt der beleuchteten Signale auch unbeleuchtete Signale verwendet werden, die die gleichen Signalbegriffe zeigen, wie die Signalleuchten des Signals Z 1 „Halt“. Es wird empfohlen, solche Signale aus reflektierenden Materialien einzusetzen.*

9. Die Signalleuchten der Gleissperre zeigen an, ob eine Gleissperre im Gleis aufgelegt oder im Gleis abgelegt wurde.

10. Als Signal für die Stellung der Gleissperre dient eine mechanische Signalleuchte mit einem runden, milchfarbigem Glas mit einem schwarzen Streifen oder eine elektrische Signalleuchte mit drei Lichtpunkten.

11. Das Signal an der Gleissperre zeigt folgende Signalbilder an:

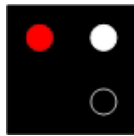
1) Signal Z 1wk „Halt, Gleissperre im Gleis“

Tages- und Nachtzeichen

An der mechanischen Signaleinrichtung ist ein schwarzer horizontaler Streifen auf weißem Grund einer runden Scheibe und an der elektrischen Signaleinrichtung rote und weiße horizontale Lichtpunkte



mechanische Signaleinrichtung



elektrische Signaleinrichtung

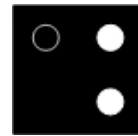
2) Signal Z 2wk „Gleissperre ist abgelegt“

Tages- und Nachtzeichen

Auf der mechanischen Signaleinrichtung ist ein vertikaler schwarzer Streifen auf weißem Grund einer runden Scheibe und an der elektrischen Signaleinrichtung zwei weiße vertikale Lichter



mechanische Signaleinrichtung



elektrische Signaleinrichtung

12. Mechanische Signaleinrichtungen haben rückwärts zwei milchfarbige Lichter, die in vertikaler Position "Gleissperre vom Gleis abgelegt" und in horizontaler Position "Halt, Gleissperre auf dem Gleis" bedeuten.

13. Elektrische Signaleinrichtungen zeigen nach vorne und rückwärts gleiche Signale (...).

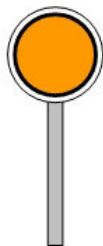
§ 10 Haltsignale und Signale zur Geschwindigkeitsverringerung, die mit nicht ortsfesten Signalen gegeben werden

1. Folgende Haltsignale werden verwendet:

1) Signal DO „Hinter der Warntafel befindet sich die Haltetafel“

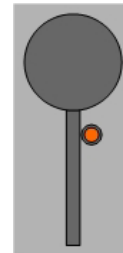
Tageszeichen

Eine unbewegliche orangefarbene Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand



Nachtzeichen

Ein orangefarbenes Licht am Mast unter der Scheibe

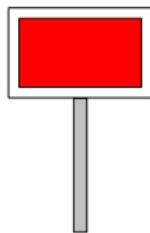


Das nicht ortsfeste Vorsignal informiert, dass sich in dem um 200m verlängerten Bremswegabstand eine Haltetafel mit dem Signalbild D1 befindet; vor dem nicht ortsfesten Vorsignal wird das sonstige Signal W1 nicht aufgestellt.

2) Signal D 1 „Halt“ durch die Haltetafel gegeben

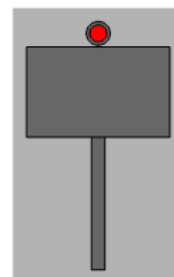
Tageszeichen

Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand



Nachtzeichen

Ein rotes Licht mitten über der Scheibe



2. Besteht die Oberfläche des nicht ortsfesten Vorsignals und der nicht ortsfesten Haltetafel aus reflektierendem Material, muss das Nachtzeichen nicht angewandt werden.

Zur Kontrolle, ob die Signalleuchte der Haltetafel leuchtet, soll die Signalleuchte rückwärts ein mattweißes Licht von derselben Größe wie das Licht nach vorne zeigen.

3. Das nicht ortsfeste Vorsignal DO und die nicht ortsfeste Haltetafel D1 werden zu den Gleisen, auf die sie sich beziehen, nach denselben Aufstellungsregeln, die für die Signale gelten, aufgestellt. Auf Bahnhöfen wird die nicht ortsfeste Haltetafel in der Gleichachse aufgestellt.

(...)

6. Auf der freien Strecke wird die Haltetafel in der Entfernung von mindestens 50 m von der Stelle aufgestellt, die gedeckt werden soll und zusätzlich wird vor der Haltetafel ein nicht ortsfestes Vorsignal in dem um 200 m verlängerten Bremswegeabstand aufgestellt.

7. Im Bahnhofsbereich, *wie auch im Bereich einer Abzweigstelle*, wird die Haltetafel in der Gleisachse, in einer Entfernung von 100 m von der Stelle, die gedeckt werden soll, aufgestellt. Wenn die örtlichen Verhältnisse die Aufstellung an der genannten Stelle nicht erlauben, soll die Haltetafel in der Entfernung von weniger als 100 m aufgestellt werden. Vor der im Bahnhofsbereich aufgestellten Haltetafel wird kein nicht ortsfestes Vorsignal aufgestellt.

8. Ist das Gleis zwischen zwei Zugmeldestellen gesperrt, so soll außer der Haltetafel, die das Hindernis auf der freien Strecke decken soll und die durch ein nicht ortsfestes Vorsignal angekündigt wird, auch das Gleis auf den beiden Bahnhöfen (*oder Abzweigstellen*) mit einer Haltetafel deckt werden, ohne das dieses Signal durch ein nicht ortsfestes Vorsignal angekündigt wird.

(...)

10. *Der Mitarbeiter, der das Hindernis für den Betrieb wahrnimmt, soll auf der zweigleisigen Strecke das Hindernis aus der Richtung mit den Signalen decken, aus der normalerweise auf dem geschädigten Gleis der Zugverkehr erwartet wird, auf einer eingleisigen Strecke sowie auf einer zweigleisigen Strecke, wenn die beiden Gleise geschädigt sind, aus der Richtung, aus der ein Zug erwartet wird. Sind keine Signalfafeln oder Signalleuchten vorhanden, soll ist dem Zug entgegen zu laufen und die Signale „Halt“ (D2 und gleichzeitig D3) geben.*

Nachdem die geschädigte Stelle, die eine Geschwindigkeitsverringerung verlangt, mit den Signalen gedeckt wurde, ist der Zug beim Signal D1 „Halt“ zu erwarten und nach Anhalten des Zuges am Signal ist das Triebfahrzeugpersonal über die Ursache des Haltens und die Geschwindigkeit, mit der über die geschädigte Stelle gefahren werden darf, zu verständigen.

Ist es aus Sicherheitsgründen erforderlich, muss die Hindernisstelle für den Zugverkehr auf dem Nachbargleis gleichzeitig gedeckt werden.

11. *Wird ein Rettungszug oder Hilfstriebfahrzeug benötigt, wird der angehaltene Zug von der Seite gedeckt, von der die Hilfe erwartet wird oder von beiden Seiten, wenn es ungewiss ist, von welcher Seite die Hilfe kommen wird.*

(...)

13. *Kann das Hauptsignal nicht auf das Signalbild „Halt“ gestellt werden, ist die Haltetafel direkt vor dem Hauptsignal aufzustellen. Hat das Hauptsignal ein Vorsignal, ist zusätzlich das nicht ortsfeste Vorsignal direkt vor dem Vorsignal des Hauptsignals aufzustellen. Falls erforderlich, soll zum Anhalten des sich nähernden Zuges die Signalen D2 und D3 „Halt“-gleichzeitig zu geben. (...)*

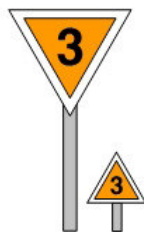
14. Folgende Signale der Geschwindigkeitsverringerung werden verwendet:

1) Signal D 6 „Geschwindigkeit verringern“

Tageszeichen

Eine auf der Spitze stehende dreieckige orangefarbene Scheibe mit weißem Rand, darauf eine schwarze Kennziffer, die eine beliebige Geschwindigkeit anzeigt. Die Ziffer bedeutet, dass der zehnfache Wert in km/h als Geschwindigkeit zugelassen ist.

Lässt sich diese Scheibe nicht unter Einhaltung des Lichtraumprofils aufstellen, wird eine Dreieckscheibe mit der Spitze nach oben verwendet, die tief angebracht wird



Nachtzeichen

Ein orangefarbenes Licht an der Tafel und eine beleuchtete schwarze Ziffer, die eine beliebige Geschwindigkeit anzeigt. Die Ziffer bedeutet, dass der zehnfache Wert in km/h als Geschwindigkeit zugelassen ist



15. Signal D6 „Geschwindigkeit verringern“ bedeutet, im Bremswegabstand befindet sich ein Gleisabschnitt, der mit einer geringeren, als der im Fahrplan vorgesehenen Geschwindigkeit, befahren werden darf. Wurde der Triebfahrzeugführer vorher nicht benachrichtigt, mit welcher Geschwindigkeit über die mit dem Signal D6 gedeckte Stelle gefahren werden darf, und ist diese Geschwindigkeit nicht auf der Scheibe angezeigt, muss die Geschwindigkeit auf 20 km/h abgesenkt werden.

16. Die Stelle der Geschwindigkeitsbeschränkung ist von beiden Seiten zu decken.

17. Bei Notwendigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der freien Strecke auf unter 10 km/h, ist eine solche Stelle mit den nicht ortsfesten Haltetafeln D1 „Halt“ und mit dem nicht ortsfesten Vorsignalen DO in der vorgeschriebenen Entfernung zu decken. Das Triebfahrzeugpersonal jedes am Signal haltenden Zuges ist zu benachrichtigen, mit welcher Geschwindigkeit der Zug die gedeckte Stelle befahren darf.

(...)

20. Gibt es auf einer mehrgleisigen freien Strecke mehr als zwei Gleise bzw. laufen zwei oder mehr Gleisen auf der freien Strecke verschiedener Eisenbahnstrecken zusammen und erlaubt die Breite des Gleiszwischenraums kein Aufstellen der Scheiben mit dem Signal „Geschwindigkeit verringern“ in Regelausführung, wird die Scheibe auf der Höhe des Schienenkopfes mit der Spitze des Dreiecks nach unten und bei Bedarf in kleinerer Größe verwendet.

21. Besteht die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Bahnhofsbereich auf der gesamten Bahnhofslänge, wird die Scheibe „Geschwindigkeit verringern“ vor dem Bahnhof beim Vorsignal des Einfahrsignals aufgestellt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis der Zug den ganzen Bahnhof durchfahren hat.

22. Ist es erforderlich, die Geschwindigkeit in weiteren Gleisen oder Weichen, die nicht in den Hauptgleisen liegen, zu verringern,

- 1) wird die Aufstellung der Scheibe „Geschwindigkeit verringern“ nicht gefordert,
- 2) werden am Gleisanfang und -ende, für das die Geschwindigkeitsverringern gilt, die sonstige Signale W 14 aufgestellt.
- 3) sind Züge bei Bedarf einer Geschwindigkeitsbeschränkung unter die zulässige Geschwindigkeit gemäß der Signalisierung durch das Hauptsignale, wenn das Triebfahrzeugpersonal nicht vorher darüber informiert werden konnte, bei diesem Hauptsignale anzuhalten, um das Triebfahrzeugpersonal über eine Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Gleisabschnitt mit einem schriftlichen Befehl oder über Funk übermittelten Befehl zu verständigen.

23. Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung gleichzeitig das Hauptgleis und weitere Hauptgleise oder nicht in den Hauptgleisen liegenden Weichen betrifft, unabhängig davon, ob die Geschwindigkeitsbeschränkungen gleich oder unterschiedlich sind, ist

- 1) um die Geschwindigkeitsbeschränkung im Hauptgleis zu signalisieren, die Scheibe „Geschwindigkeit verringern“, entsprechend der Regeln des Abs. 21. aufzustellen,
- 2) bei weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen nach den Regeln des Abs. 22. zu verfahren.

24. Auf Abzweigstellen, wenn sich die Streckenabschnitte mit der Geschwindigkeitsbeschränkung in den Grenzen der Abzweigstelle befinden, sind die Regeln für die Signalisierung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Bahnhof nach den Abs. 21.-23. zu befolgen. Tritt die Geschwindigkeitsbeschränkung in den Grenzen der Abzweigstelle sowie auf den Abzweigstrecken auf und wäre zur Einhaltung der genannten Regeln die Scheibe „Geschwindigkeit verringern“ auf der gemeinsamen Strecke aufzustellen, sind die Regeln Abs. 22. zu befolgen.

25. Das Nachtzeichen der Scheibe „Geschwindigkeit verringern“ ist eine orangefarbene Signalleuchte, die bei Bedarf auch am Tag zu beleuchten ist. Die weiteren Signale zum Anfang und Ende der Strecke, die mit der verringerten Geschwindigkeit zu befahren ist, sind ebenfalls zu beleuchten. Ist die Oberfläche der Scheibe „Geschwindigkeit verringern“ aus reflektierendem Material ist weder das Nachtzeichen noch die örtliche Beleuchtung zu verwenden.

(...)

§ 11 Signale allgemeiner betrieblicher Art vom zuständigen Betriebspersonal gegeben werden

1. Folgende Haltsignale werden von dem zuständigen Betriebspersonal angewandt:

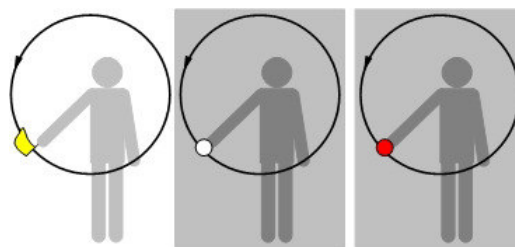
1) Signal D 2 „Halt“ als Handzeichen

Tageszeichen

Beschreiben eines Kreises mit der gelben Fahne bzw. mit einem beliebigen anderen Gegenstand oder mit der Hand

Nachtzeichen

Beschreiben eines Kreises mit der Handlampe mit weißem oder rotem Licht bzw. mit einem anderen leuchtenden Gegenstand



Signale sind nach Möglichkeit auf der Triebfahrzeugführerseite zu geben.

2) Signal D 3 „Halt“ – akustisch

Drei kurze, schnell aufeinander folgende Töne, die mehrfach wiederholt werden



Die Signale D2 und D3 werden gleichzeitig unter Verwendung der Tafel „Halt“ oder durch das Handzeichen „Halt“ gegeben. Besteht Zweifel daran, ob das Zugpersonal die bewegliche Tafel des Signals D 1 „Halt“ oder das gegebene Handzeichen D 2 „Halt“ wahrgenommen hat, wird gleichzeitig das akustische Signal D 3 „Halt“ bei Annäherung eines Zuges und während seiner Vorbeifahrt gegeben.

2. Während der Rangierarbeiten muss das Signal „Halt“ gleichzeitig als Handzeichen mit einer gelben Fahne und akustisch (Signal Rm 4) gegeben werden.

3. Das Signal D 2 „Halt“ wird als Handzeichen und bei Bedarf auch akustisch (Signal D 3) verwendet, wenn der Zug angehalten werden muss und es keine Möglichkeit gibt, andere Haltsignale zu verwenden, insbesondere, wenn

- 1) es infolge des Gleiszustandes plötzlich erforderlich wird, die Geschwindigkeit zu verringern und es nicht möglich ist, das Signal „Geschwindigkeit verringern“ zu geben,
- 2) das Zugbegleitpersonal des sich nähernden oder vorbei fahrenden Zuges das Handzeichen bzw. das akustische Signale „Halt“ gibt,
- 3) an einem sich nähernden oder vorbei fahrenden Zug, einem Hilfsfahrzeug oder einer Rangierfahrt eine Unregelmäßigkeit festgestellt wird, die bei Weiterfahrt zur Betriebsgefahr führen oder materielle Schäden verursachen könnte,
- 4) der Zug auf einem gesperrten Gleis fährt, ohne dass die Zugmeldestellen vorher unterrichtet wurden,
- 5) der Zug auf einer zweigleisigen Strecke das Gegengleis befährt, ohne dass die Zugmeldestellen davon vorher unterrichtet wurden,

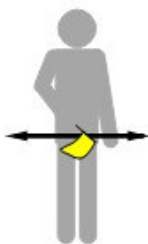
- 6) bei eingeschränkter Sicht die Spitzensignale an der Zugspitze oder an der Spitze eines Hilfsfahrzeuges erloschen sind,
- 7) auf dem Gleis befindliche Personen oder große Tiere überfahren werden könnten.
4. Werden von einem der Zugschaffner Signale „Halt“ gegeben, müssen von den übrigen Zugschaffnern diese nach vorne und bei den Zügen mit Schiebetriebfahrzeug auch nach hinten gegeben werden.
5. In Zügen mit durchgehenden Bremse muss das Zugbegleitpersonal, wenn es Hindernisse wahrnimmt, von denen in Abs. 3. Punkt 7 gesprochen wird, statt Signale „Halt“ zu geben, den Zug mit der durchgehenden Bremse anhalten.
6. Handsignale und akustische Signale müssen so lange wiederholt werden, bis das Triebfahrzeugpersonal sie umsetzt.
7. Außer Signalen, von denen in den Abs. 1. – 6. gesprochen wird, werden folgende Signale von dem zuständigen Betriebspersonal gegeben:

1) Signal Rm 1 „Herkommen“

Zwei lange Töne mit der Mundpfeife oder dem Signalthorn und gleichzeitig

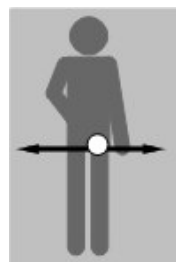
Tageszeichen

Waagerechte Bewegung der gelben
Signalflagge oder mit der Hand



Nachtzeichen

Waagerechte Bewegung der Handlaterne
mit weißem Licht



1. Das Signal „Herkommen“ bedeutet, dass in Richtung zu der das Signal gebenden Person zu fahren ist.

2) Signal Rm 2 „Wegfahren“

Ein langer Ton mit der Mundpfeife oder dem Signalhorn und gleichzeitig

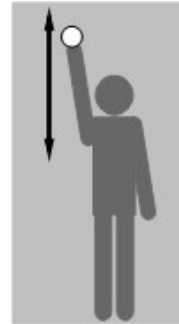
Tageszeichen

Senkrechte Bewegung der gelben
Signalflagge oder mit der Hand



Nachtzeichen

Senkrechte Bewegung der Handlaterne mit
weißem Licht



Signal „Wegfahren“ bedeutet, es ist vom Signalgeber weg zu fahren.

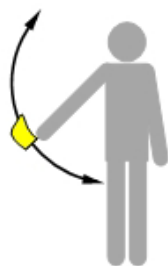
Ist das Annehmen der Signale „Herkommen“ oder „Wegfahren“ unmöglich oder erschwert, können diese Signale mit den Worten „Fahren in die Richtung ...“, mit Hilfe von Fernmeldeeinrichtungen gegeben werden.

3) Signal Rm 3 „Geschwindigkeit verringern“

Mehrere mäßig lange Töne mit der Mundpfeife oder dem Signalhorn und gleichzeitig

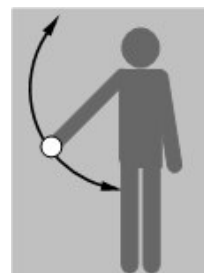
Tageszeichen

Langsames Auf- und Abschwenken der
gelben Signalflagge oder der Hand im
Kreisbogen



Nachtzeichen

Langsames Auf- und Abschwenken der
Signallampe mit weißem Licht im
Kreisbogen



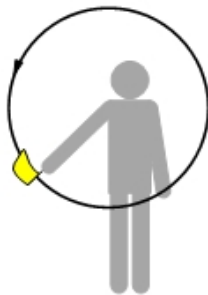
4) Signal Rm 4 „Halt“



Drei kurze schnell aufeinander folgende Töne mit der Mundpfeife oder dem Signalhorn
mehrfach wiederholt und gleichzeitig

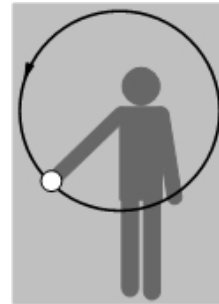
Tageszeichen

Kreisen mit der gelben Signalfolge, mit
einem anderen Gegenstand oder mit der
Hand



Nachtzeichen

Kreisen mit der Signallampe mit weißem
Licht



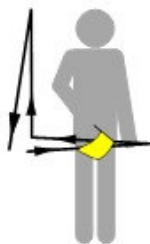
5) Signal Rm 5 „Abstoßen“



Zwei lange und ein kurzer Ton mit der Mundpfeife oder dem Signalhorn und gleichzeitig

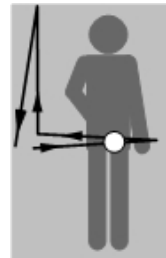
Tageszeichen

Zweimaliges Hin- und Herschwenken der
gelben Signalfolge, danach senkrecht
nach oben und schnell nach unten



Nachtzeichen

Zweimaliges Hin- und Herschwenken der
Signallampe mit weißem Licht, danach
senkrecht nach oben und schnell nach
unten



6) Signal Rm 6 „Aufdrücken“



Zwei kurze Töne mit der Mundpfeife und gleichzeitig

Tageszeichen

Mehrfaches Heranziehen der waagrecht
vor dem Körper ausgestreckten Arme



Nachtzeichen

Weißes, in kurzen Abständen
unterbrochenes Lichtzeichen mit der
Signallampe in Richtung zum
Triebfahrzeugführer



Signal Rm6 bedeutet, der Wagenzug ist aufzudrücken, um an- oder abzukuppeln

§ 12 Signale, die mit den akustischen Warnsignaleinrichtungen eines Eisenbahnfahrzeuges gegeben werden

1. Befinden sich an der Zugspitze zwei Triebfahrzeuge, gibt der Triebfahrzeugführer des an der Spitze befindlichen Triebfahrzeugs die Signale mit der akustischen Warneinrichtung seines Triebfahrzeugs.
2. Signale, den Zug anzuhalten, gibt der Triebfahrzeugführer irgendeines Triebfahrzeugs.
3. Ist die akustische Warneinrichtung eines Triebfahrzeugs nicht funktionsfähig, kann die Weiterfahrt unter Wahrung größtmöglicher Vorsicht fortgesetzt werden.
4. Bei Nebel oder Schneesturm welche die klare Sicht erschweren, kann bei Ausfall der akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs die Fahrt bis zum nächsten Bahnhof mit verringerter Geschwindigkeit fortgesetzt werden und es ist ein Hilfstriebfahrzeug anzufordern.
5. Das Warnsignal Rp 1 „Achtung“ wird als ein langer Ton mit der akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs gegeben.

Signal Rp 1 „Achtung“



Ein langer Ton mit der akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs

6. Das Signal Rp 1 gibt der Triebfahrzeugführer:
 - 1) wenn die Aufmerksamkeit des Eisenbahnpersonals, der Reisenden oder anderer Personen, die sich im Gleis oder in seiner Nähe befinden geweckt werden soll,
 - 2) wenn nach dem Anhalten des Zuges vor einem „Halt“ zeigenden Einfahr- oder Blocksignal, einem zweifelhaften oder erloschenen Signal bzw. einem Signal mit weißem Licht bei zerschlagener Signalscheibe, ausgenommen am Blocksignal des automatischen Streckenblocks, wenn sich der Triebfahrzeugführer nicht mit Fernmeldeeinrichtungen mit dem Fahrdienstleiter verständigen kann,

- 3) auf Aufforderung des Zugführers vor dem Abfahren eines auf der Strecke zum Halten gekommenen Reisezuges,
- 4) vor jedem Anfahren eines Arbeitszuges, einer Gleisbaumaschine oder eines Hilfsfahr-Hilfsfahrzeuges, um die im oder am Gleis tätigen Arbeiter zu warnen,
- 5) vor den Signalen W 6, W 6a, W 6b und W7 sowie mehrmals auf der Strecke vom Signal W 6b bis zum Bahnübergang, darüber hinaus bei ungünstigen Witterungsbedingungen nach dem Vorbeifahren am Signal W 6 bei Annäherung an den Bahnübergang; auf der Strecke an dem Ort, wo das Signal W6 aufgestellt ist bis zum Passieren des Bahnübergangs durch die Zugspitze, gibt der Triebfahrzeugführer das Signal Rp 1 „Achtung“.
- 6) (...)
- 7) vor jedem Anfahren eines Rangiertriebfahrzeugs ohne Begleitung, wenn die Rangierfahrt auf Auftrag eines Fahrdienstleiters, eines Weichenstellers oder eines Weichenwärters erfolgt.

(...)

5) Signal Rp 8 „Mit dem Nachschieben beginnen“



Zwei kurze Töne mit der akkustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs

6) Signal Rp 9 „Nachschieben einstellen, am Zug bleiben“



Ein kurzer und ein langer Ton mit der akkustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs

(...)

10. Sind alle Schlepptriebe Fahrzeuge und Schiebtriebe Fahrzeuge mit funktionierenden Funkanlagen ausgerüstet, können sich die Triebfahrzeugführer mit diesen Anlagen miteinander verständigen. Es werden die Signale Rp 8, Rp 9 und (...) mit der akkustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs nicht gegeben.

§ 13 Signale zum Ab- und Durchlassen von Zügen

1. Bei der Abfahrt der Personenzüge werden folgende Signale verwendet:

1) Signal Rp 11 „Einsteigen“

Ein langer Ton mit der Mundpfeife oder der akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeuges

Das Signal Rp 11 „Einsteigen“ wird vor der Abfahrt von Reisezügen und gemischten Zügen vom Zugbegleitpersonal gegeben. (...)

2) Signal Rp 12 „Fertig zur Abfahrt“

Tageszeichen

Hochheben der Signalflagge
Eine gelbe Signalflagge oder eine nach oben vertikal gehobene Hand



Nachtzeichen

Hochheben der Signallampe mit weißem Licht



Signal Rp 12 „Fertig zur Abfahrt“ wird vor der Abfahrt von mit Zugbegleitpersonal besetzten Zügen gegeben.

3) Signal Rp 13 „ Zug Nr... zur Abfahrt bereit“

Dieses Signal erteilt der Zugführer mündlich oder mit Hilfe der Kommunikationsanlagen an den Triebfahrzeugführer; es wird vor der Abfahrt der Züge, die sich aus Triebzügen oder Triebwagen zusammensetzen, in dem Fall gegeben, wenn sich die Steuerungsanlagen der Türen und des akustischen Signals zur Warnung der Reisenden auf dem Steuerpult im Führerstand des Triebfahrzeugführers befinden, oder das Schließen der Türen des Eisenbahnfahrzeuges beim Wechsel der Reisenden sichergestellt ist, und das Schließen der Türen des Eisenbahnfahrzeuges dem führenden Eisenbahnfahrzeug mit Antrieb durch technische Anlagen übertragen wird. *

4) Signal Rp 14 „Abfahrt von Reisezügen“

Tageszeichen

Hochheben der Hand durch den Zugführer oder Zugschaffner, der sich dem Triebfahrzeug am nächsten befindet, indem sich dieser zum Triebfahrzeugführer hin wendet und laut „Odjazd“ („Abfahrt“) ruft



Nachtzeichen

Hochheben der Signallampe mit weißem Licht in Richtung zum Triebfahrzeugführer durch den Zugführer oder Zugschaffner, der sich dem Triebfahrzeug am nächsten befindet und lautes Rufen „Odjazd“ („Abfahrt“)



In Zügen, die mit einer vom Zugführer bedienbaren Anlage zum Geben des Signals „Abfahrt“ ausgerüstet sind, ist dieses Signal „Abfahrt“ mit dieser Anlage zu geben.

2. Folgendes Signal wird vom Fahrdienstleiter gegeben:

1) Signal Rd 1 „Fahrauftrag“ (Abfahren)

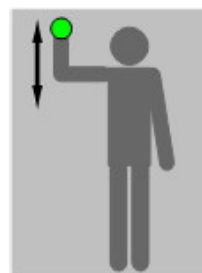
Tageszeichen

Eine weiße Signalkelle mit grünem Rand senkrecht bewegt



Nachtzeichen

Eine Lampe mit grünem Licht senkrecht bewegt



2. Das Signal Rd 1 „Fahrauftrag“ wird vom Fahrdienstleiter beim Ab- und Durchlassen von Zügen gegeben – oder der Weichenwärter im Auftrag des Fahrdienstleiters, wenn es die entsprechenden Vorschriften verlangen.

3. Bei der Bremsprobe werden die Handsignale oder Lichtsignale mit der sich neben dem Gleis oder über den Gleisen befindliche Anlage mit drei senkrecht übereinander angeordneten Signalleuchten gegeben. Die Handsignale werden in Richtung des an der Bremsprobe beteiligten Triebfahrzeugführers oder des die ortsfesten Anlagen bedienenden Mitarbeiters gegeben.

4. Bei der Bremsprobe werden folgende Signale angewandt:

1) Signal Rh 1, Rhs 1 „Bremse anlegen“

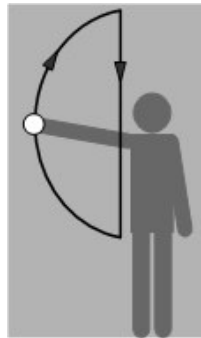
Tageszeichen (Rh 1)

Die ausgestreckten Arme werden im Halbkreis über dem Kopf zusammengeschlagen.



Nachtzeichen (Rh 1)

Die Handlampe mit weißem Licht wird im Halbkreis von unten nach oben und anschließend senkrecht nach unten bewegt



Tages- und Nachtzeichen (Rhs 1)

Ein mattweißes Licht



1) Signal Rh 2, Rhs 2 „Bremse lösen“

Tageszeichen (Rh 2)

Mit dem ausgestreckten Arm wird ein Bogen über dem Kopf ausgeführt



Nachtzeichen (Rh 2)

Mit der Handlampe mit weißem Licht wird ein Bogen über dem Kopf ausgeführt



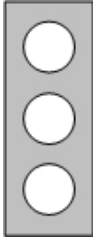


Tages- und Nachtzeichen (Rhs 2)

Zwei matt-weiße Lichter





3) Signal Rh 3, Rhs 3 „Bremse in Ordnung“

Tageszeichen (Rh 3)	Nachtzeichen (Rh 3)	Tages- und Nachtzeichen (Rhs 3)
Der Arm wird senkrecht über den Kopf hochgehalten	Die Handlampe mit weißem Licht wird senkrecht über den Kopf hochgehalten	Drei matt-weiße Lichter
		

(...)

2) Signal D 8 „Schrankenwärter am Übergang anwesend“

Tageszeichen	Nachtzeichen
Der Schrankenwärter steht so an der vorgeschriebenen Stelle dieses Bahnübergangs, dass er vom Triebfahrzeugführer des sich nähernden Zuges oder vom Führer eines Schienenfahrzeugs gesehen werden kann und hält eine nach oben gerichtete gelbe Signalflagge in der Hand.	Der Schrankenwärter bewegt langsam eine Signallampe mit weißem Licht auf und ab, und zwar so, dass das Signal für den Triebfahrzeugführer eines sich nähernden Zuges oder den Führer eines Schienenfahrzeugs sichtbar ist.
	

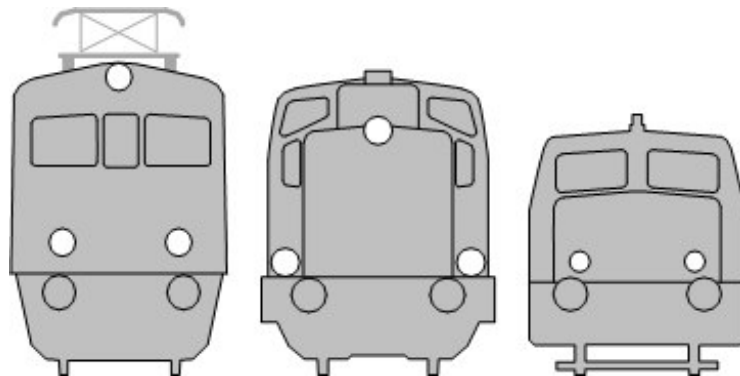
§ 14 Signale an Zügen und anderen Eisenbahnfahrzeugen

1. An den Zügen und anderen Eisenbahnfahrzeugen werden folgende Signale angewandt:

- 1) Signal Pc 1 „Spitzensignal eines Zuges oder eines sonstigen Eisenbahnfahrzeugs, das auf einer eingleisigen Strecke, auf der zweigleisigen Strecke in gewöhnlicher Fahrtrichtung oder auf dem Gleis einer zwei- oder mehrgleisigen Strecke mit Streckenblock in beiden Richtungen in die beliebige Fahrtrichtung fährt“**

Tages- und Nachtzeichen

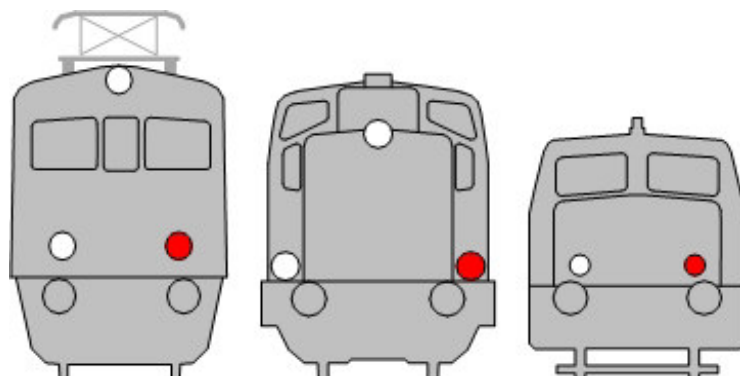
Zwei oder drei weiße Lichter an der Spitze des Zuges



- 2) Signal Pc 2 „Spitzensignal eines Zuges oder eines sonstigen Eisenbahnfahrzeugs, das ein Gleis einer zweigleisigen Strecke ohne Streckenblock der Gegenrichtung befährt“**

Tages- und Nachtzeichen

Zwei oder drei Lichter an der Spitze eines Zuges, von denen das obere und das rechte in der Fahrtrichtung weiß sind, das linke dagegen rot ist



(...)

- 4) Signal Pc 4 „Kennzeichnung der Spitze eines geschobenen Zuges“**

Tageszeichen

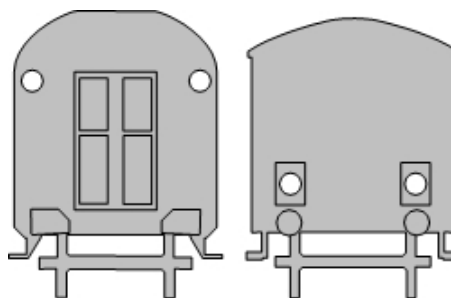


Zwei Scheiben oder Laternen mit dem Zeichen einer Scheibe am Laternengehäuse, angebracht an der vorderen Stirnwand des ersten Wagens. Die Scheiben sind rechteckig und in vier Dreiecke eingeteilt, von denen das obere und das untere rot sind, die beiden seitlichen dagegen gelb oder weiß.

Die Oberfläche soll aus reflektierenden Materialien bestehen.

Tages- und Nachtzeichen

Zwei weiße Lichter an der vorderen Stirnwand des ersten Wagens

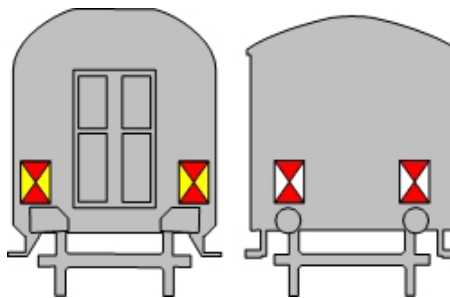


5) Signal Pc 5 „Kennzeichnung des Zugschlusses eines Zuges oder eines sonstigen Eisenbahnfahrzeugs“

Tageszeichen

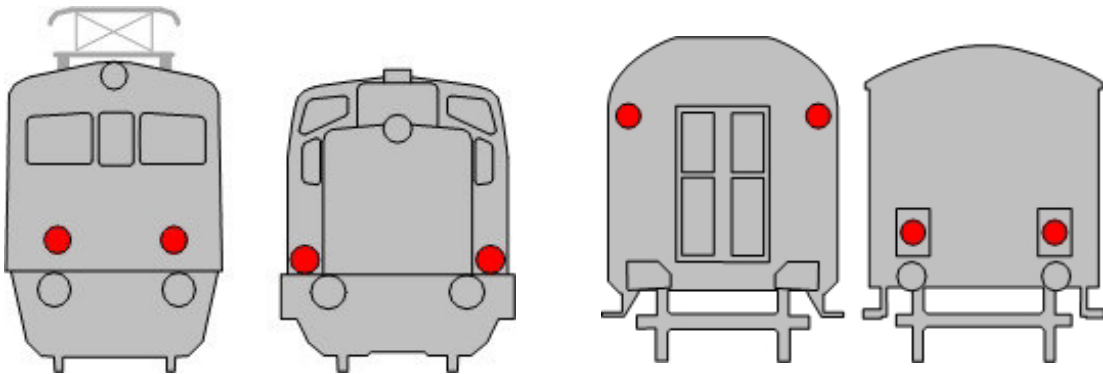
Zwei Scheiben oder Laternen mit dem Zeichen einer Scheibe am Gehäuse, angebracht am letzten Fahrzeug im Zugverband oder an einem sonstigen Eisenbahnfahrzeug. Die Scheiben sind rechteckig und in vier Dreiecke eingeteilt, von denen das obere und das untere rot sind, die beiden seitlichen dagegen gelb oder weiß.

Die Oberfläche dieser Scheiben besteht aus reflektierender Folie.



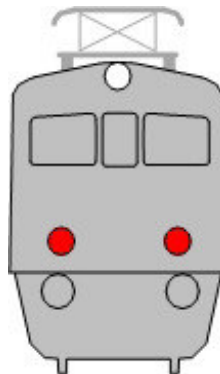
Tages- und Nachtzeichen

Zwei rote Lichter oder zwei rote Blinklichter an der Rückwand des letzten Fahrzeugs im Zugverband oder an einem sonstigen Eisenbahnfahrzeug



6) Signal Pc 6 „Kennzeichnung der Zugspitze eines Triebfahrzeugs mit Einmannbesetzung, das aus unbekanntem Grund auf dem Gleis einer zwei- oder mehrgleisigen Strecke zum Halten gekommen ist“

Ein weißes oben und zwei rote unten an der Zugspitze



Das Signal Pc6 wird vom Triebfahrzeugführer eines Zuges ohne Zugbegleitpersonal bei Einmannbesetzung des Triebfahrzeuges gegeben, wenn der Zug aus unbekanntem Grund auf dem Gleis einer zwei- oder mehrgleisigen Strecke angehalten wurde, bevor er sich entlang des Zuges begibt, um den Grund des Anhaltens festzustellen.

Der Triebfahrzeugführer des Zuges, in dessen Richtung das Signal Pc6 gegeben wurde, muss den Zug anhalten und sich eine Information über den Grund des Anhaltens des Zuges und ob der Fahrdienstleiter darüber benachrichtigt worden ist, beschaffen.

2. Die Signale Pc 1, Pc 2, (...) Pc 4 und Pc 5 als Lichter oder Scheiben werden zur Bezeichnung der Spitze und des Schlusses von Zügen und von sonstigen Eisenbahnfahrzeugen, die nach den für die Züge festgelegten Regeln fahren, verwendet. Für die Güterzüge kann rund um die Uhr das Tagessignal Pc 5 mit den reflektierenden Scheiben verwandt werden.

3. Ein Zug, der von einem Fahrzeug geführt wird, dessen Spitzensignaleinrichtung mit einem oberen Licht ausgerüstet ist, muss bei den Signalen Pc 1 und Pc 2 drei Lichtern führen.

4. Das Signal Pc 4 wird bei geschobenen Zügen verwendet, die an der Zugspitze keinen oder keinen aktiven Führerstand haben. (...) Zur Signalisierung der Zugspitze von Zügen, deren erstes Wagen einen besetzten Führerstand hat, insbesondere Triebzüge bzw. Steuerwagen, sollen die Signale Pc 1 und Pc 2 führen.

5. Ist bei einem nachgeschobenen Zug das Schiebetriebfahrzeug gekuppelt (...), wird auf der hinteren Seite des letzten Wagens das Zugschlusssignal Pc 5 angebracht. Auf der Spitze des (...) Schiebetriebfahrzeugs wird das Signal Pc 1 verwandt, tagsüber kann auf dieses Signal verzichtet werden; und auf der hinteren Wand des (...) Schiebetriebfahrzeugs wird Signal Pc 5 verwandt. (...)

6. Züge, die nachts im gesperrten Gleis einer zweigleisigen Strecke eingelassen werden, führen sowohl an der Zugspitze, als auch am Zugschluss die Signale Pc 1.

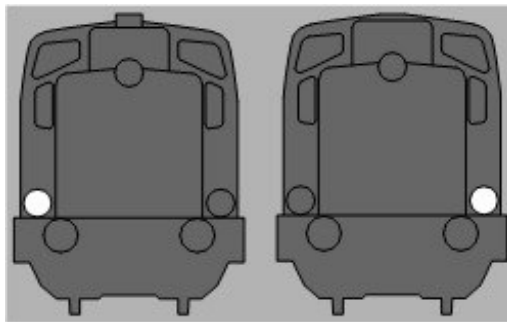
7. Setzt ein Zug von der freien Strecke zum Bahnhof zurück, dann werden sowohl auf der eingleisigen Strecke, als auch auf der zwei- und mehrgleisigen Strecke die Zugspitzen- und Zugschlusssignale nicht geändert.

8. An Eisenbahnfahrzeugen werden folgende Signale verwandt:

1) Signal Tb 1 „Kennzeichnung von Rangiertriebfahrzeugen vorn und hinten“

Tages- und Nachtzeichen

Vorn und hinten je ein weißes Licht auf der Seite des in Betrieb befindlichen Führerstandes



Signal Tb1 wird für die Signalisierung aller Rangiertriebfahrzeuge vorn und hinten verwandt (...).

(...)

4) Signal Tb 4 „Kennzeichnung der Spitze eines Hilfsfahrzeugs“

Tages- und Nachtzeichen

nach vorn zwei (über jeder Schiene) weiße Lichter oder ein (über der Gleisachse) weißes Licht, und ein rotes Licht nach hinten

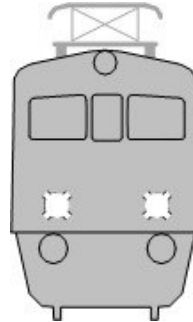
Das Signal Tb 4 wird für die Kennzeichnung eines Hilfsfahrzeugs verwandt, das nicht nach den für die Züge geltenden Regeln fährt.

(...)

§ 15 Alarmsignale

1. Folgende allgemeine und Feueralarmsignale werden verwandt:

1) Signal A1 „Alarm“



Zwei weiße Blinklichter an der Zugspitze und gleichzeitig ein langer Ton und drei kurze Töne, die mehrmals mit der akustischen Warneinrichtung oder der Triebfahrzeugpfeife, der Werkstattsirene, der akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs, des Signalhorns, der Mundpfeife oder der Telefonklingel, wiederholt müssen, wobei als Triebfahrzeugpfeife oder akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs" auch Signale von anderen mit derartigen Anlagen ausgerüsteten Fahrzeuge verstanden werden muss.



- a) das Alarmsignal A 1 wird gegeben, um das Eisenbahnmitarbeiter über eine bestehende oder mögliche Gefahr für die persönliche Sicherheit der Mitarbeiter, für Dritte oder für das gesamte Eisenbahnvermögen zu informieren;
- b) das Alarmsignal A 1 gibt das Triebfahrzeugpersonal, wenn ein Zug aus einem unbekanntem Ursache auf einer zwei- oder mehrgleisigen Strecke gehalten hat oder bei Wahrnehmung eines nicht signalisierten Hindernisses auf der freien Strecke während der Fahrt des Zuges;
- c) das Alarmsignal A 1 ist zu geben, bis festgestellt wird, dass kein Fahrthindernis auf den Nachbargleisen vorhanden ist, oder bis zur vorschriftsmäßigen Sicherung des Hindernisses;
- d) nachdem das Alarmsignal A 1 wahrgenommen wurde, soll das Triebfahrzeugpersonal eines anderen, auf der freien Strecke fahrenden Zuges, die Fahrtgeschwindigkeit so einzurichten, dass der Zug vor einem möglichen Hindernis angehalten werden kann;
- e) Mitarbeiter, die über akustischen Signalmittel verfügen, müssen die aufgenommenen Signale so lange wiederholen, bis die Rettungsaktion beginnt.
- (...)

2) Signal A 1r „Alarm“

Eine Kombination aus drei aufeinanderfolgenden kurzen Tönen, die sich in ihrer Frequenz unterscheiden und zyklisch wiederholt werden:

- a) Das Alarmsignal A1r wird bei plötzlich auftretender Betriebsgefahr auf der Eisenbahnstrecke gegeben, die mit einem Zugfunknetz ausgestattet ist. Der Beschäftigte, der dieser Betriebsgefahr gewahr geworden ist oder die begründete Vermutung einer solchen sowie Zugang zu einem Funktelefon im Zugfunknetz hat, muss mit Hilfe des Funktelefons unverzüglich das Signal „Alarm“ erteilen; das

Geben des Signals „Alarm“ befreit nicht von der Pflicht, Maßnahmen zur Verhinderung eines Unfalls oder Verringerung seiner Folgen einzuleiten,

- b) Das Signal A1r wird:
 - automatisch erteilt,
 - verbal erteilt, wenn das Funktelefon nicht zur automatischen Erteilung des Signals „Alarm“ geeignet ist,
- c) Das automatische Erteilen des Signals A1r erfolgt nach der Ausführung der in der Bedienungsanleitung für den entsprechenden Typ des Funktelefons festgelegten Bedienschritte durch den Bediener; die Folge ist das selbsttätige Bremsen aller Eisenbahnfahrzeuge mit Antrieb, die mit der Anlage des Systems „Radiostop“ (Funkstop) ausgerüstet sind, und deren Funktelefone das Signal „Alarm“ empfangen haben,
- d) Das verbale Erteilen des Signals A1r erfolgt nach mindestens fünf maliger Ansage des Wortes „Alarm“ über das Mikrofon,
- e) Der Führer der Eisenbahnfahrzeuge mit Antrieb und die mit mobilem Funktelefon ausgestatteten Beschäftigten müssen das Eisenbahnfahrzeug nach Entgegennahme des Signals A1r unverzüglich anhalten, sofern das Anhalten nicht bereits automatisch erfolgt ist,

Der Empfang des automatisch gesendeten Signals A1r verpflichtet alle Benutzer, die es empfangen haben, zur Umschaltung der Funktelefone auf den Rettungskanal, um die Gründe für das Übertragen dieses Signals zu klären;

3) Signal A2 „Feuer“



Ein langer und zwei kurze Töne der Werkstattssirene, der Pfeife oder der akustischen Warneinrichtung des Triebfahrzeugs, einer Dampfpeife, einer Alarmsirene, eines Signalhorns oder einer Mundpfeife, mehrfach wiederholt:

- a) das Signal „Feuer“ wird gegeben, um die Feuerwehr und die Eisenbahnmitarbeiter vom Ausbruch eines Feuers auf dem Bahngelände zu benachrichtigen;
- b) ein Mitarbeiter der Eisenbahn, der ein Feuer entdeckt hat, hat damit zu beginnen, das Signal A 2 „Feuer“ zu geben und die Feuerwehr zu benachrichtigen. Hat dieser Mitarbeiter keine Einrichtung zur Abgabe akustischer Signale, so hat er unverzüglich einen Mitarbeiter zu informieren, der über ein akustisches Alarmsignal verfügt;
- c) die Triebfahrzeugführer besetzter Triebfahrzeuge, die sich im Bahnhofsbereich befinden, sowie andere Mitarbeiter haben das Signal zu wiederholen und unabhängig davon hat das Bahnpersonal, gemäß den Bestimmungen des technischen Regelwerks, unverzüglich die Feuerwehr zu alarmieren.

(...)

Abschnitt III

§ 16 Sonstige Signale

1. Die sonstigen Signale vermitteln Anweisungen, Anordnungen und die mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Informationen mit Hilfe von Beschriftungen und Symbolen an Tafeln mit festgelegter Form und Inhalt, an denen Signalleuchten oder eine andere Beleuchtung angebracht sind.
2. Es wird empfohlen, die sonstigen Signale in Form von Tafeln mit reflektierenden Materialien zu verwenden.
3. Werden sonstigen Signale als Signaltafeln verwendet, werden diese nicht beleuchtet, es sei denn, die folgenden Vorschriften regeln es anders.
4. Die Weichensignale dienen zur Signalisierung der aktuellen Lage der einfachen Weichen, Innen- und Außenbogenweichen sowie Kreuzungsweichen.
5. Die Weichensignale gibt es in Form von mechanischen Weichensignalen mit einem beleuchteten milchfarbigem Glas, elektrischen Weichensignalen mit weißen Lichtern oder unbeleuchteten Weichensignalen. Bei Anwendung unbeleuchteter Weichensignale wird empfohlen, dass diese aus reflektierenden Materialien bestehen.
6. Die Weichenlage wird durch die Weichensignale sowohl am Tag als auch in der Nacht angezeigt.
7. Für Weichensignale gelten folgende Regeln:
 - *für die ferngestellte Weichen kann auf die Verwendung von Weichensignalen verzichtet werden, wenn sie nur im Rahmen von festgelegten Fahrwegen für Züge oder eingestellte Rangierstraßen befahren werden;*
 - *bei Weichen, über die bei Dunkelheit keine Rangierarbeiten durchgeführt werden oder gelegentlich rangiert wird oder die Außenbeleuchtung eine gute Sicht garantiert, kann auf die Weichensignale verzichtet werden, oder statt der beleuchteten Weichensignale unbeleuchtete Weichensignale Anwendung finden, wobei diese gleiche Signalbilder zeigen müssen;*
 - (...)
8. Die Weichensignale werden (...) neben der Weiche an der Weichespitze aufgestellt.
9. Bei Außenbogenweichen werden die Weichensignale in der Mitte der Weiche seitlich aufgestellt.
10. In besonderen Fällen können die Weichensignale in größerem Abstand von den Weichen aufgestellt werden. In diesen Fall kann das Weichensignal auf einem getrennten Mast, gemeinsam mit Signalleuchten anderer Signale aufgestellt werden.
11. Wird ein dritter Pfeil am mechanischen Weichensignal einer doppelten Kreuzungsweiche angezeigt oder am elektrischen Weichensignal blinkt der mittlere Punkt, so liegt die Weichenzunge nicht an der Backenschiene an und das Befahren der Weiche ist verboten.
12. An einfachen Weichen, Innen- und Außenbogenweichen sowie an einfachen Kreuzungsweichen werden folgende Signale verwandt:

1) Signal Wz 1 „Fahrt geradeaus“

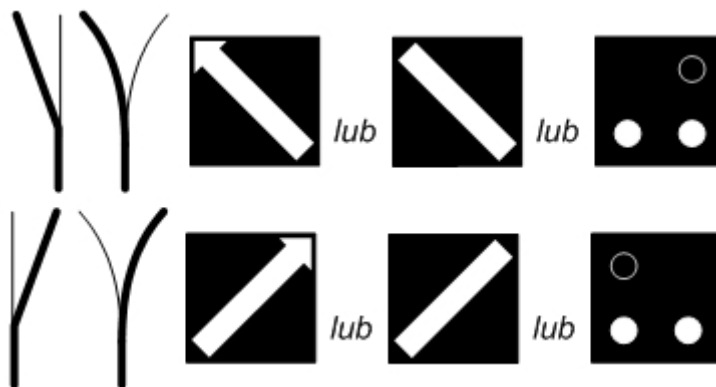
Ein weißes Rechteck auf schwarzem Grund und am elektrischen Weichensignal zwei weiße Lichter übereinander, sowohl von der Weichespitze als auch von der Seite des Herzstücks aus gesehen



„Die Weiche ist in gerader Richtung gestellt bzw. bei einseitigen Bogenweichen in Richtung zum Gleisbogen mit dem größeren Radius für die Fahrt in Richtung Spitze oder entgegen der Spitze

2) Signal Wz 2 „Fahrt zur Spitze (gebogener Zweig)“

Ein weißer Pfeil oder ein weißer Streifen auf schwarzem Grund, der schräg nach oben zeigt, entweder nach rechts oder nach links und am elektrischen Weichensignal – zwei weiße Lichter nebeneinander, sowohl von der Weichenspitze als auch von dem Herzstück aus gesehen



Die Weiche ist in abbiegender Richtung gestellt, bei einseitigen abbiegenden Gleisbögen in Richtung des Gleisbogens mit dem kleineren Radius. Bei zweiseitigen Bogenweichen - Fahrt auf einem der Gleisbögen

3) Signal Wz 3 „Fahrt entgegen der Spitze (gebogener Zweig)“

Eine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, vom Herzstück aus gesehen, und auf dem elektrischen Weichensignal zwei weiße Lichter nebeneinander



Die Weiche ist in abweigender Richtung gestellt oder bei Innenbogenweichen in Richtung zum Gleisbogen mit dem geringeren Radius.

4) Signal Wz 4 „Fahrt entgegen der Spitze (aus dem linken oder rechten gebogenen Zweig)“

Eine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, darauf ein schwarzer Bogen, mit der konkaven Seite in Richtung des Gleisbogens, nach dem die Weiche gestellt ist - vom

Herzstück aus gesehen

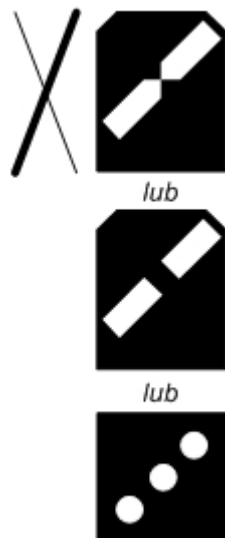


Weiche eines zweiseitigen Gleisbogens, gestellt für die Fahrt aus dem linken oder rechten Gleis

13. An doppelten Kreuzungsweichen werden folgende Signale verwendet:

6) Signal Wz 5 „Fahrt in gerader Richtung rechts (von links nach rechts)“

Zwei weiße Pfeile auf schwarzem Grund, die mit den Spitzen aufeinander zeigen, oder zwei weiße Streifen oder drei weiße Lichter nebeneinander, die eine nach rechts steigende Linie bilden



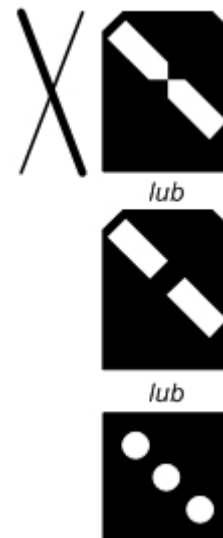
Fahrt in gerader Richtung aus dem linken Gleis vor der Weiche ins rechte Gleis hinter der Weiche

8) Signal Wz 7 „Fahrt auf dem Gleisbogen links (von links nach links)“

Zwei weiße Pfeile auf schwarzem Grund, die mit den Spitzen zur Mitte der Weichenlaterne weisen oder zwei weiße Streifen oder drei weiße Lichter, die

7) Signal Wz 6 „Fahrt in gerader Richtung links (von rechts nach links)“

Zwei weiße Pfeile auf schwarzem Grund, die mit den Spitzen aufeinander zeigen, oder zwei weiße Streifen oder drei weiße Lichter, die eine nach links steigende Linie bilden

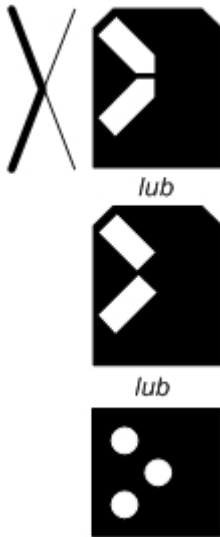


Fahrt in gerader Richtung aus dem rechten Gleis vor der Weiche ins linke Gleis hinter der Weiche

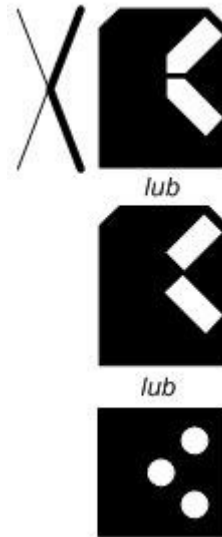
9) Signal Wz 8 „Fahrt auf dem Gleisbogen rechts (von rechts nach rechts)“

Zwei weiße Pfeile auf schwarzem Grund, die mit den Spitzen zur Mitte der Weichenlaterne weisen oder zwei weiße Streifen oder drei weiße Lichter, die

einen nach links geöffneten rechten Winkel bilden



einen nach rechts geöffneten rechten Winkel bilden



Fahrt in abzweigender Richtung aus dem linken Gleis vor der Weiche ins linke Gleis hinter der Weiche

Fahrt in abzweigender Richtung aus dem rechten Gleis vor der Weiche ins rechte Gleis hinter der Weiche

14. die sonstigen Signale werden direkt neben dem Gleis auf das sie sich beziehen, nach folgenden Regeln aufgestellt;

1) im Bahnhof wird das Signal in der Fahrtrichtung rechts vom Gleis, auf das es sich bezieht, aufgestellt;

2) auf einer eingleisigen Strecke wird das Signal für jede Fahrtrichtung rechts vom Gleis aufgestellt;

3) auf der zweigleisigen Strecke, sowie beim Zusammenlaufen von zwei eingleisigen Strecken auf der freien Strecke wird das Signal auf der Außenseite der Gleise aufgestellt, in Fahrtrichtung für das rechte Gleis- rechts, für das linke Gleis- links;

4) bei einer mehrgleisigen Strecke mit mehr als zwei Gleisen und beim Zusammenlaufen von zwei oder mehreren Gleisen unterschiedlicher Strecken werden die Signale bei den äußeren Gleisen auf der Gleisaußenseite und bei den dazwischen liegenden Gleisen in Fahrtrichtung gesehen - rechts vom Gleis aufgestellt.

15. Folgende sonstige Signale werden verwendet:

1) Signal W 1 „Signal zur Kennzeichnung von Signalstandorten“

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem Rand, darauf übereinander zwei schwarze Winkel, auf den kurzen Seiten des Vierecks, eine auf der anderen, die sich mit den Spitzen berühren



Das sonstige Signal W1 bezeichnet den Standort des Vorsignals des Hauptsignals oder der Signale vor Bahnübergängen sowie auf Strecken mit vierbegriffigem automatischem Streckenblock, den Standort des vorletzten Blocksignals vor dem Einfahrsignal einer Strecke des selbsttätigen Streckenblocks.

(...)

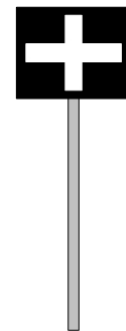
2) Signal W 4 „Haltsignal“

bezeichnet die Stelle, an der die Zugspitze anzuhalten hat

Ein einfaches weißes Kreuz auf rechteckigem schwarzen Hintergrund

- a) Das sonstige Signal W 4 bezeichnet auf Bahnhöfen, Haltepunkten, Deckungsstellen die Stelle, bis zu der die Spitze eines dort anhaltenden Zuges vorfahren darf. Ein Zug, der dort hält, ist in einer solchen Entfernung vor dem Signal anzuhalten, dass die Reisenden die günstigsten Bedingungen haben;
- b) Das sonstige Signal W 4 wird auf dem Bahnhof am Ende des Bahnsteigs oder vor dem Grenzzeichen rechts von dem Gleis aufgestellt, für das es gilt. Das am Ende eines Bahnsteigs, der nicht gleichzeitig Ende der Zugfahrt ist, aufgestelltes Signal gilt nur für Züge, die einen Halt an diesem Bahnsteig haben;

Das Signal W 4 kann abhängig von den örtlichen Bedingungen die Form einer Signalleuchte oder einer unbeleuchteten Tafel haben.

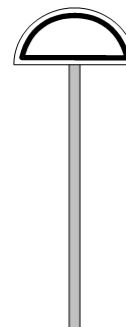


1) Signal W 5 „Rangierhaltetafel“

bezeichnet die Grenze für das Rangieren

Eine oben halbkreisförmig abgerundete weiße Tafel mit schwarzem Rand

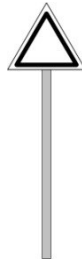
- a) Das sonstige Signal W 5 wird unabhängig von den Rangiersignalen auf den Bahnhöfen und an den Gleisen aufgestellt, wo die Grenze, bis zu der das Rangieren erlaubt ist, ständig gekennzeichnet werden muss. Ein Rangieren über das sonstige Signal W 5 hinaus ist nur mit Erlaubnis des Fahrdienstleiters gestattet.
- b) Das sonstige Signal wird vor dem Einfahrsignal in einer Entfernung von mindestens 100 Meter in Richtung der freien Strecke gesehen aufgestellt.
- c) Auf Bahnhöfen an zweigleisigen Strecken wird das sonstige Signal neben den Einfahrgleisen, auf der Seite des Einfahrsignals und auf Bahnhöfen an eingleisigen Strecken wird es rechts vom Hauptgleis, in der Streckenrichtung gesehen aufgestellt.



6) Signal W 6 „Warnsignal“

bedeutet, dass das Signal Rp 1 „Achtung“ zu geben ist

Eine gleichseitig dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand mit der Spitze nach oben



Das sonstige Signal W6 wird da aufgestellt, wo der Triebfahrzeugführer das Signal „Achtung“ geben soll

7) Signal W 6a „Warnsignal“

bedeutet, dass das Signal Rp 1 „Achtung“ zu geben ist

Eine gleichseitig dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand mit der Spitze nach oben und der Abbildung eines Straßenfahrzeugs



Das sonstige Signal W6 wird vor Bahnübergängen aller Kategorien für Straßenfahrzeuge sowie für Fußgänger (...) aufgestellt.

- * **8) Signal W 6b „Warnsignal“ bedeutet, dass das Signal Rp 1 „Achtung“ mehrmals zu geben ist**
- * Zwei gleichseitige dreieckige weiße Tafeln mit schwarzem Rand mit der Spitze nach oben
- * und der Abbildung eines Straßenfahrzeugs, untereinander angebracht.

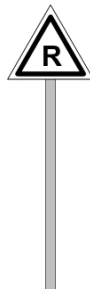


Das Signal W 6b kann statt Signal W 6a vor Bahnübergängen und höhengleichen Wegübergängen aufgestellt werden.

9) Signal W 7 „Warnsignal“

bedeutet, dass das Signal Rp 1 „Achtung“ zu geben ist

Eine nicht ortsfeste gleichseitig dreieckige weiße Scheibe mit der Spitze nach oben mit schwarzem Rand und dem schwarzen Buchstaben „R“



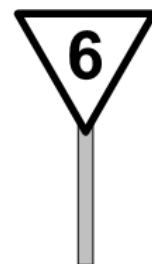
Das sonstige Signal W7 wird dort verwendet, wo der Triebfahrzeugführer das Signal „Achtung“ zur Sicherheit der im Gleis arbeitenden Personen geben soll. Es wird auf beiden Seiten vor der Arbeitsstelle im Gleis, in der Entfernung von 300 bis 500 m von der Arbeitsstelle, je nach den örtlichen Verhältnissen, aufgestellt.

10) Signal W 8 „Signal zur Geschwindigkeitsbeschränkung“

bedeutet, dass die Fahrgeschwindigkeit zu verringern ist

Eine gleichseitig dreieckige weiße Tafel mit der Spitze nach unten mit schwarzem Rand und darauf eine schwarze Ziffer, die die zulässige Geschwindigkeit anzeigt (zehnfacher Wert in km/h). Wenn diese Signaltafel bei Einhaltung des Lichtraumprofils nicht aufgestellt werden kann, wird eine niedrigere Tafel mit der Spitze nach oben in Höhe des Schienenkopfs aufgestellt:

- Ein sonstiges Signal ohne Ziffer bedeutet eine Geschwindigkeit von 20 km/h;
- Ein sonstiges Signal wird aufgestellt, wenn die Warnung im Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS) aufgenommen wurde;
- Ein sonstiges Signal wird im auf dieser Strecke geltenden Bremswegabstand vor dem Beginn des Abschnitts aufgestellt, der mit verringerter Geschwindigkeit zu befahren ist. Darüber hinaus wird der Beginn und bei Erfordernis auch die Stelle, ab der es gestattet ist, zur normalen Geschwindigkeit zurückzukehren, mit dem sonstigen Signal

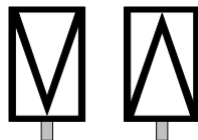


- W 9 gekennzeichnet;
- d) Im Bahnhofsbereich wird das sonstige Signal nach den für eine eingleisige Strecke geltenden Regeln aufgestellt;
- e) Wenn die Geschwindigkeit auf weiteren Hauptgleisen oder bei nicht in Hauptgleisen liegenden Weichen zu verringern ist, wird die Aufstellung der sonstigen Signale W 8 nicht erforderlich. Am Anfang und bei Erfordernis am Ende des Abschnitts, auf dem die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, wird das sonstige Signal W 9, auf das im Punkt 11 verwiesen wird, aufgestellt;
- f) Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung im Bahnhofsbereich auf der gesamten Bahnhofslänge besteht, wird das sonstige Signal vor dem Bahnhof beim Vorsignal des Einfahrsignals aufgestellt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis der Zug den ganzen Bahnhof durchfahren hat;
- g) Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung nur auf einem Teil eines Hauptgleises im Bahnhofsbereich gilt, ist diese Stelle von beiden Seiten wie auf der freien Strecke zu decken.
- h) Das Signal W 8 ist zur Kennzeichnung einer Stelle mit ermäßigter Geschwindigkeit anzuwenden und zwar als ein Vorsignal vor den Signalen W 27 und W 27a; in dem Fall wird das Signal W 8 im Bremswegabstand vor diesen Signalen aufgestellt. *
*
*

11) Signal W 9 „Signal des Abschnitts der Geschwindigkeitsbeschränkung“

bedeutet den Anfang oder das Ende eines Abschnitts, der mit Geschwindigkeitsbeschränkung zu durchfahren ist

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und auf der von einer Seite ein auf der Spitze stehender Winkel, auf der anderen Seite ein Winkel mit der Spitze nach oben (der Winkel liegt auf der kürzeren Seite des Rechtecks auf, die Spitze berührt die gegenüberliegende Seite)



- a) Das sonstige Signal W 9 wird zusammen mit dem Signal W 8 aufgestellt, wie im Punkt 9 erläutert, wenn die Warnung im Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS) enthalten ist;
- b) Das sonstige Signal W 9 wird in der Fahrtrichtung gesehen hinter dem Signal W 8 am Anfang und beim Bedarf auch am Ende des Streckenabschnitts aufgestellt, welcher mit beschränkter Geschwindigkeit zu durchfahren ist;
- c) falls die Geschwindigkeitsbeschränkung im Bahnhofsbereich auf der gesamten Bahnhofslänge besteht, wird das sonstige Signal W 9 bei dem Einfahrsignal aufgestellt;
- c) am Anfang des Streckenabschnitts, der mit einer beschränkten Geschwindigkeit zu durchfahren ist, wird das sonstige Signal auf der Gleisseite aufgestellt, auf der das sonstige Signal W 8 aufgestellt wurde;
- d) am Ende des Streckenabschnitts:
- Auf eingleisigen und mehrgleisigen Strecken, bei mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener

Eisenbahnstrecken - für die Fahrt auf einem nicht äußeren Gleis - gilt für den Triebfahrzeugführer das Signalbild auf der Rückseite des sonstigen Signals, das am Anfang des Abschnitts für die Gegenrichtung aufgestellt ist, obwohl sich dieses sonstige Signal in Fahrtrichtung gesehen auf der linken Seite des Gleises befindet; dieser Grundsatz gilt ebenso für die im Bahnhofsbereich aufgestellten sonstigen Signale.

- Auf einer zweigleisigen Strecke, beim Zusammenlaufen von Streckengleisen zweier eingleisiger Strecken und auf einer mehrgleisigen Strecke mit mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener Eisenbahnstrecken gilt für das Fahren auf dem äußeren Gleis für den Triebfahrzeugführer das Signalbild auf der Rückseite des sonstigen Signals, das am Anfang des Abschnitts für die Gegenrichtung aufgestellt ist in Fahrtrichtung rechts oder links vom Gleis.

f) das am Anfang des Abschnitts aufgestellte sonstige Signal mit der dem sich nähernden Fahrzeug zugewandten Seite, das mit der Spitze des Winkels nach unten zeigt, am Ende des Abschnitts dagegen wird es mit der Spitze des Winkels nach oben zeigend aufgestellt;

g) wenn auf einer mehrgleisigen Strecke mit mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener Eisenbahnstrecken die Breite des Gleiszwischenraums das Aufstellen des normgerechten Signals nicht zulässt, wird das sonstige Signal mit verringerten Abmessungen verwendet und unter Einhaltung des Lichtraumprofils mit dem unteren Rand der Signaltafel in Höhe der Schienenoberkante aufgestellt.

(...)

13) Signale W 11a und W 11 b „Warnsignale“

bedeuten, dass sich hinter dem sonstigen Signal je nach seinem Standort befinden:
(Vorsignalbaken)

a) Vorsignal eines Einfahr- oder Blocksignals oder eines Hauptsignals, dessen Signalbilder aus der erforderlichen Entfernung nicht ständig sichtbar sind (sonstiges Signal W 11a)



b) Vorsignal des Einfahrhauptsignals einer Betriebsstelle, an der ein elektrifizierter Streckenabschnitt beginnt (sonstiges Signal W 11b).



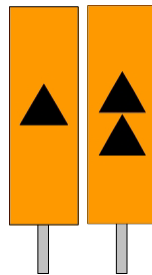
Vor dem Vorsignal sind immer drei und vor einem Hauptsignal, dessen Signalbilder aus der erforderlichen Entfernung nicht ständig sichtbar sind, immer vier aufeinander folgende rechteckige oder quadratische weiße Tafeln: mit drei, zwei und einem oder mit vier, drei, zwei und einem nach rechts steigenden schwarzen Streifen aufgestellt, wobei diese auf rechteckigen Tafeln im Winkel von 30° und auf quadratische Tafeln im Winkel von 45° angeordnet werden.

- auf die sonstigen Signale W 11b wird über die schwarzen Streifen ein roter Pfeil in Blitzform mit der Spitze nach unten auf der ganzen Länge der Signaltafel angeordnet;
- Das sonstige Signal W 11a dient dazu die Aufmerksamkeit des Triebfahrzeugführers eines Zuges darauf zu richten, dass er sich dem Vorsignal des Einfahrt- oder Blocksignals oder Hauptsignals nähert, dessen Signalbilder aus der notwendigen Entfernung nicht ständig sichtbar sind;
- Das sonstige Signal W 11b, das ausschließlich vor dem Vorsignal des Einfahrtssignals aufgestellt wird, dient zusätzlich zur Warnung des Triebfahrzeugführers, dass er sich einer Betriebsstelle nähert, bei der ein elektrifizierter Streckenabschnitt mit Hochspannungs-oberleitung beginnt, wobei es lebensgefährlich ist, die Oberleitung zu berühren oder einen Wasserstrahl auf diese zu richten;
- Das sonstige Signal W 11a steht vor dem Vorsignal eines Einfahrtssignals oder eines Blocksignals oder einem Hauptsignal, dessen Signalbilder in der notwendigen Entfernung nicht ständig sichtbar sein können; auf Unterwegsbahnhöfen, jedoch nicht Knotenbahnhöfe; die auf Nebenstrecken und Strecken von lokaler Bedeutung liegen, wird vor dem Vorsignal kein sonstiges Signal W 11 aufgestellt; Das sonstige Signal W 11a wird auch nicht auf Strecken, deren zulässige Geschwindigkeit 40 km/h nicht übersteigt, ungeachtet der Kategorie der Eisenbahnstrecke und Art der Betriebsstelle (Unterwegsbahnhof, Knotenbahnhof, Abzweigstelle, Blockstelle), verwendet;
- Das sonstige Signal W 11b wird auf den nicht elektrifizierten Strecken verwendet, unabhängig von der Kategorie der Eisenbahnlinie und den Sichtverhältnissen zum Vorsignal und wird vor den Vorsignalen der Einfahrtssignale einer Betriebsstelle aufgestellt, bei denen die elektrifizierte Strecke beginnt;
- Die sonstigen Signale W 11a und W 11b werden in der Fahrtrichtung auf der gleichen Gleisseite aufgestellt, auf der das Vorsignal oder das Hauptsignal aufgestellt und die die Anwendung dieser sonstigen Signale erfordern;
- Die Tafeln der sonstigen Signale werden vor dem Vorsignal in einer Entfernung von jeweils 100 m in der Reihenfolge aufgestellt, dass der Triebfahrzeugführer des auf das Vorsignal zufahrenden Zuges, zuerst das sonstige Signal mit drei, danach mit zwei und zuletzt das mit einem schwarzen Streifen erkennen kann; in örtlich bedingten Ausnahmefällen, können die angegebenen Entfernungen auf höchstens 60 m zwischen den benachbarten Signaltafeln vermindert werden, wobei die gleichen Entfernungen zwischen den einzelnen Tafeln einzuhalten sind;
- Die Tafeln der sonstigen Signalen vor einem Hauptsignal, dessen Signalbilder aus der erforderlichen Entfernung nicht ständig sichtbar sind, werden so aufgestellt, dass die erste Tafel mit vier schwarzen Streifen an der Stelle steht, von der aus das Hauptsignal sichtbar sein müsste, danach stehen die weiteren Signaltafeln mit drei, zwei und einem Streifen zwischen der ersten Tafel und dem Hauptsignal so, dass die gleichen Entfernungen zwischen den einzelnen Signaltafeln eingehalten werden;
- wird das Signal auf der Außenseite von Gleisen aufgestellt, dann werden hohe rechteckige Signaltafeln verwendet, stehen sie im Gleiszwischenraum, dann können die viereckigen Signaltafeln kleinerer Größe oder quadratische Tafeln aufgestellt werden.

14) Signal W 11p „Bahnübergangssignal“

bedeutet, dass sich hinter den sonstigen Signalen ein Bahnübergangsvorsignal befindet

Vor dem Bahnübergangsvorsignal eine und vor dem Bahnübergangsvorsignal, dessen Signalbilder in der notwendigen Entfernung nicht ständig sichtbar sind, können zwei, nacheinander folgende rechteckige orangefarbene Tafeln aufgestellt sein, im mittleren Teil der Tafel mit einem oder zwei schwarzen gleichseitigen Dreiecken, mit der Spitze nach oben,



- a) Das sonstige Signal W 11p dient dazu, die Aufmerksamkeit des Triebfahrzeugführers darauf zu richten, dass er sich dem Bahnübergangsvorsignal nähert;
- b) Das sonstige Signal W 11p mit einem Dreieck wird 200 m und das Signal W 11p mit zwei Dreiecken im Abstand von 400 Meter vor dem Bahnübergangsvorsignal auf der gleichen Gleisseite vom aufgestellt, auf der das Bahnübergangsvorsignal steht, auf das sich das sonstige Signal bezieht.

15) Signal W 12 „Dampfloksignal“

bedeutet, dass der Aschekasten zu befeuchten ist oder dessen Klappen zu schließen sind

Eine weiße Tafel in Form einer Raute mit schwarzem Rand,

- a) Das sonstige Signal W 12 steht in einer Entfernung von 200 m vor Brücken, Viadukten oder anderen Objekten;
 - b) beim Vorbeifahren an diesem sonstigen Signal W 12 ist der Aschekasten der Dampflokomotive zu befeuchten und seine Klappen sind zu schließen.
- (...)

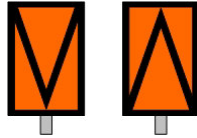


17) Signal W 14 „Signal der Strecke mit der Geschwindigkeitsbeschränkung“

bezeichnet den Anfang oder das Ende eines Abschnitts, der mit Geschwindigkeitsbeschränkung zu durchfahren ist

Eine rechteckige orangefarbene Tafel mit schwarzem Rahmen, darauf auf einer Seite ein schwarzer Winkel mit der Spitze nach unten, auf der anderen Seite - mit der Spitze nach oben

(der Winkel liegt auf der kürzeren Seite des Rechtecks auf, die Spitze berührt die gegenüberliegende Seite)

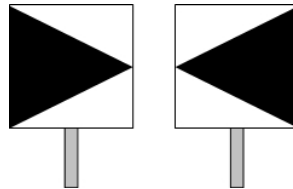


- a) das sonstige Signal W 14 wird zusammen mit dem Signal D 6 – „Langsamfahrtafel“ aufgestellt, auf die im § 10 verwiesen wird;
- b) das sonstige Signal W 14 steht in der Fahrtrichtung hinter der Langsamfahrtafel (Signal D 6) am Anfang, bei Bedarf auch am Ende des Abschnitts, der mit beschränkter Geschwindigkeit zu durchfahren ist;
- c) falls die Geschwindigkeitsbeschränkung im Bahnhofsbereich auf der gesamten Bahnhofslänge besteht, wird das sonstige Signal W 14 bei dem Einfahrsignal aufgestellt;
- d) am Ende des Abschnitts:
 - auf einer ein- oder mehrgleisigen Strecke bei mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener Eisenbahnstrecken - für die Fahrt über ein nicht äußeres Gleis - gilt für den Triebfahrzeugführer das Signalbild auf der Rückseite des sonstigen Signals, das am Anfang des Abschnitts für die Gegenrichtung aufgestellt ist, obwohl dieses sonstige Signal in Fahrtrichtung gesehen auf der linken Seite des Gleises befindet; dieser Grundsatz gilt auch für die im Bahnhofsbereich aufgestellten sonstigen Signale.
 - auf einer zweigleisigen Strecke beim Zusammenlaufen von Streckengleisen zweier eingleisiger Strecken und auf einer mehrgleisigen Strecke mit mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener Eisenbahnstrecken gilt für das Befahren des äußeren Gleises, gilt für den Triebfahrzeugführer das Signalbild auf der Rückseite des sonstigen Signals, das am Anfang des Abschnitts für die Gegenrichtung aufgestellt ist in Fahrtrichtung entweder rechts oder links vom Gleis;
- e) das am Anfang des Abschnitts aufgestellte sonstige Signal mit der dem sich nähernden Fahrzeug zugewandten Seite, das mit der Spitze des Winkels nach unten zeigt, am Ende des Abschnitts dagegen wird es mit der Spitze des Winkels nach oben zeigend aufgestellt;
- f) wenn auf einer mehrgleisigen Strecke mit mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener Eisenbahnstrecken die Breite des Gleiszwischenraums das Aufstellen des normgerechten Signals nicht zulässt, wird das sonstige Signal mit verringerten Abmessungen verwendet und unter Einhaltung des Lichtraumprofils mit dem unteren Rand der Signaltafel in Höhe der Schienenoberkante aufgestellt;
- f) das sonstige Signal W 14 ist nachts zu beleuchten. Ist die Oberfläche des sonstigen Signals aus reflektierendem Material gefertigt und das Signal auf der Strecke aufgestellt, ist keine örtliche Beleuchtung erforderlich;

18) Signal W 15 „Signal des abweichenden Standorts“

bedeutet, dass ein Hauptsignal, ein Wiederholungssignal oder ein Vorsignal, sich nicht an der Stelle befindet, an der es stehen müsste, trotzdem für das Gleis gilt, an dem das sonstige Signal steht.

Eine quadratische weiße Tafel mit einem schwarzen Dreieck, dessen Spitze zum Hauptsignal, Wiederholungssignal oder Vorsignal zeigt (ein gleichschenkliges Dreieck, dessen Schenkel eine Seite des Vierecks bildet und dessen in Richtung der Signaleinrichtung zeigende Spitze in der Mitte der gegenüberliegenden Seite des Vierecks liegt)



2. Das sonstige Signal W 15 wird an der Stelle aufgestellt, an der ein Hauptsignal, ein Wiederholungssignal oder ein Vorsignal hätte stehen müssen:

19) Signal W 16 „Personenhaltepunktsignal“

bedeutet, dass sich hinter dem sonstiges Signal im Bremswegabstand ein Haltepunkt des Personenverkehrs befindet

Eine weiße horizontale Tafel mit drei schwarzen Streifen, die von links nach rechts schräg aufsteigen



Das sonstige Signal W 16 steht quer zum Gleis vor Haltepunkten des Personenverkehrs, die über keine Hauptsignale verfügen, rechts von dem Gleis, für das es gilt, im Bremswegabstand der für diese Strecke festgelegt ist – gerechnet vom am Haltepunkt aufgestellten sonstigen Signal W 4.

20) Signal W 17 „Grenzzeichensignal“

bezeichnet bei aufeinander zulaufenden Gleisen die Stelle, bis zu der das Gleis von Fahrzeugen besetzt werden darf

Signal in Form eines weiß-roten Pfahls
(Grenzzeichensignal)

21) Signal W 18 „Sonstiges Signal des automatischen Streckenblocks“

bezeichnet den Standort für das Aufstellen des letzten Blocksignals des automatischen Streckenblocks auf dem Abschnitt vor dem Einfahrsignal

Eine quadratische weiße Tafel mit schwarzem Rand, darauf ein schwarzer Ring mit einem schwarzen Kreis in der Mitte



Der Standort des sonstigen Signals wird unter Berücksichtigung des geltenden Lichtraumprofils und örtlicher Verhältnisse festgelegt, (...).



- a) Das sonstige Signal W 18 wird am Mast des letzten Blocksignals einer Strecke des automatischen Streckenblocks aufgestellt, um das Triebfahrzeugpersonal zu informieren, dass es sich einer Betriebsstelle nähert, die ein Einfahrtsignal besitzt;

ist das letzte Blocksignal einer Strecke des automatisches Streckenblocks dunkel oder ungültig, ordnet das sonstige Signal W 18 dem Triebfahrzeugführer das Fahren mit einer solchen Geschwindigkeit an, bei der er den Zug vor einem eventuellen Hindernis, einem Halt zeigenden Einfahrtsignal anhalten bzw. die Geschwindigkeit entsprechend des Signalbildes des Einfahrtsignals verringern kann.

(...)

27) Signal W 24 „Signal zur Fahrt entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung“

bedeutet, dass auf einer zweigleisigen Strecke die Fahrt entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung erfolgt

Ein Lichtsignal mit einem mattweißen Streifen auf einer schwarzen quadratischen Tafel von rechts nach links steigend.



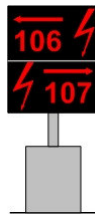
- a) Das sonstige Signal W 24 ist am Mast des Hauptsignals oder an einem allein stehenden Mast angebracht ;
b) das Signalbild des sonstigen Signals W 24 wird in Verbindung mit einem Fahrtbegriff des Hauptsignals angezeigt;

- c) soll ein Zug auf Ersatzsignal „Sz“ abgelassen werden, wird das Signalbild des sonstigen Signals W 24 in Verbindung mit dem Ersatzsignal angezeigt;
- d) in besonderen Fällen, die in den Richtlinien für die Organisation planmäßiger Bauarbeiten festgelegt sind, darf das sonstige Signal W 24 am Tage in Form einer unbeleuchteten nicht ortsfesten Tafel verwandt werden.

28) Signal W 25 „Heizungssignal“

kennzeichnet die Stelle der elektrischen Wagenheizung und Heizungsanfang

Ein Lichtsignal - ein oder zwei rechteckige Signallichter, die an einem gemeinsamen Mast angebracht sind; auf jedem Signallicht ist in rot die Gleisnummer mit einem Zuordnungspfeil in Richtung des Gleises, auf das sich dieses Signallicht bezieht und einen Pfeil in Blitzform mit der Spitze nach unten angebracht:



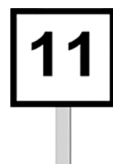
- a) Das sonstige Signal W 25 wird zwischen den Gleisen, an denen sich elektrische Anlagen für die Wagenbeheizung befinden, aufgestellt; es dient zur Warnung vor Hochspannung und zur erhöhten Vorsicht während der elektrischen Beheizung der Wagenzüge in diesen Abstellgleisen.
- b) Das sonstige Signal W 25 wird mit Beheizungsbeginn gezeigt;
- c) während der Zeit der Beheizung der Wagen ist verboten, sich diesen zu nähern bzw. an diese heranzufahren.

(...)

30) Signal W 27a „Signal des Geschwindigkeitswechsels“

kennzeichnet die Stelle des Geschwindigkeitswechsels und die von dieser Stelle an gültige zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit für die definierte Bahnstrecke

quadratische weiße Tafel mit schwarzen Rand und mit einer schwarzen Zahl, die die zugelassene Streckenhöchstgeschwindigkeit (zehnfachen Wert in km/h) angibt



- a) Das doppelseitig ausgeführte Signal W 27a wird aufgestellt:
 - auf der freien Strecke und an den durchgehenden Hauptgleisen außerhalb von abzweigenden Gleisen,

- auf einer eingleisigen Strecke rechts vom Gleis, in der Richtung der steigenden Kilometrierung und in den sonstigen Fällen nach den im Abs. 14, Pkt 1,3 und 4 verwiesenen Regeln,
- b) wenn die Aufstellung des sonstigen Signals W 27a unter Einhaltung des Lichtraumprofils nicht möglich ist, wird die Tafel in einer verkleinerten Form und niedrig stehend verwandt;
- c) das weiße Feld des Signals W 27a muss rückstrahlend sein.

31) Signal W 28 „Signal des Zugfunkkanals“

kennzeichnet die Stelle des Wechsels und gibt die Nummer des von hier an geltenden Zugfunkkanals an

Eine runde schwarze Tafel, mit gelber alphanumerischer Kennzeichnung; der Buchstabe R“ ist mit dem Vorstand des UTK und dem Infrastrukturbetreiber für die PLK als Kennung festgelegt - die Kennziffer bezeichnet die Kanalnummer des Zugfunks, die dem Infrastrukturbetreiber zugesprochen wurde.



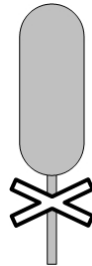
- a) Das sonstige Signal W 28 informiert den Triebfahrzeugführer über die Stelle des Wechsels des geltenden Zugfunkkanals und über den von hier an gültigen Zugfunkkanal; nach der Vorbeifahrt am Signal, muss der Triebfahrzeugführer den Zugfunk auf den angegebenen Kanal umschalten und schnellstmöglich Verbindung mit der in diesem Funkbereich nächstliegenden besetzten Betriebsstelle aufnehmen,
- b) die auf dem sonstige Signal W 28 angegebene Kanalnummer gilt bis zum Standort des folgenden sonstigen Signals mit einer neuen Kanalnummer,
- c) Das sonstige Signal W 28 wird wie folgt aufgestellt:
 - auf dem Bahnhof oder einer Abzweigstelle am Beginn einer Strecke mit Zugfunk, auf dem Bahnhof in der Entfernung 30 -70 m, auf der Abzweigstelle 100-150 m hinter der letzten Weiche in Richtung der freien Strecke, die mit Zugfunk ausgerüstet ist, gesehen,
 - auf einem Knotenbahnhof oder einer Abzweigstelle, wenn bei angrenzenden Strecken der Zugfunk mit unterschiedlichen Kanalnummern gibt, ist auf dem Bahnhof in einer Entfernung 30-70 m und auf einer Abzweigstelle 100-150 m hinter der letzten Weiche, in der Richtung der freien Strecke, die mit anderen Zugfunkkanal ausgerüstet ist, gesehen,
 - bei der Annäherung an eine Strecke mit Zugfunk von einer Strecke ohne Zugfunk 300 m vor dem Einfahrtsignal der Betriebsstelle, die mit Zugfunk ausgerüstet,
- d) kann das sonstige Signal W 28 unter Einhaltung des Lichtraumprofils nicht aufgestellt werden, wird die Tafel mit kleinerer Form und niedrig stehend aufgestellt; Buchstabe und Ziffer auf dem Signal sind rückstrahlend.

(...)

34) Signal W 31 „Signal ungültig“

gibt an, dass die Signaleinrichtung und die daran befindlichen Signale, an der dieses sonstige Signal angebracht ist, für den Betrieb nicht gelten, nicht in Dienst gestellt sind oder ungültig gemacht wurden.

Ein weißes schräges Kreuz mit schwarzem Rand



Das sonstige Signal W 31 wird an außer Betrieb gesetzten Signalen angebracht.

35) Signal W 32 „Signal der Zugspitze“

kennzeichnet die Stelle, an der die Spitze eines Zuges mit der auf dem Signal angegebenen Länge anzuhalten hat

Eine weiße fünfeckige Tafel (abgeschnittenes Rechteck) mit schwarzer Umrandung und einer schwarzen Zahl, die die Zuglänge in Metern angibt



Das sonstige Signal W 32 kommt auf Bahnhöfen und Haltepunkten des Personenverkehrs zur Anwendung; das sonstige Signal W 32, bei Bedarf mehr als eins, für Züge unterschiedlicher Länge, wird in Abhängigkeit von den örtlichen Bedingungen so angebracht, dass eine möglichst bequeme Abfertigung der Reisenden erfolgen kann.

36) Sonstiges Signal W 33 „GSM-R Schild“

bezeichnet die Stelle des Wechsels und das ab dieser Stelle geltende Zugfunksystem GSM-R

Rechteckige weiße Tafel mit schwarzer Umrandung und darauf ein schwarzes graphisches Symbol, das einen Telefonhörer darstellt und darunter der mit schwarzen Buchstaben bezeichnete Schriftzug GSM-R. Die Buchstaben GSM-R stellen die Abkürzung der Bezeichnung des Zugfunksystems dar, auf den sich das Sonstige Signal bezieht. Oberhalb der unteren schwarzen Umrandung befindet sich innerhalb einer schwarz gezeichneten Ellipse die buchstäbliche Abkürzung der Bezeichnung des Landes, auf dessen Gebiet dieses GSM-R System installiert ist



- a) Das Sonstige Signal W33 informiert den Triebfahrzeugführer über die Stelle des Wechsels der Zugfunksysteme und das ab dieser Stelle geltende GSM-R Funksystem. Nach Vorbeifahrt an diesem Signal muss der Triebfahrzeugführer die Bordgeräte (sofern zugänglich) auf den Betrieb im GSM-R System umschalten und schnellstmöglich die Verbindung mit der nächsten in diesem System arbeitenden Betriebsstelle herstellen,
- b) Der Typ des Zugfunksystems, das mit dem Sonstigen Signal W 33 bezeichnet ist, gilt ab dem Standort des Signals,
- c) Das Sonstige Signal W 33 wird folgendermaßen aufgestellt:
 - Auf dem Bahnhof oder einer Abzweigstelle, die den Beginn einer Eisenbahnstrecke mit dem Zugfunksystem GSM-R darstellen – auf dem Bahnhof in einer Entfernung von 30-70 m, und auf einer Abzweigstelle 100 – 150 m hinter der letzten Weiche, betrachtet in Richtung der Strecke mit Zugfunk GSM-R,
 - Auf einem Knotenbahnhof oder einer Abzweigstelle, wenn auf den angrenzenden Strecken unterschiedliche Zugfunkarten verwendet werden (150 MHz und GSM-R) – auf dem Bahnhof in einer Entfernung von 30-70 m, und auf der Abzweigstelle 100 – 150 m hinter der letzten Weiche, betrachtet in Richtung der Strecke mit Zugfunk GSM-R,
 - Bei der Annäherung an eine Betriebsstelle, die sich auf einer mit dem Zugfunksystem GSM-R ausgestatteten Eisenbahnstrecke befindet, auf einer Strecke, die nicht mit dem GSM-R Zugfunk ausgerüstet ist, - 300 m vor dem Einfahrhauptsignal der Betriebsstelle mit Zugfunk GSM-R,

Ist es nicht möglich, das Sonstige Signal W 33 unter Einhaltung des Lichtraumprofils aufzustellen, wird eine Tafel mit verringerten Abmessungen verwendet und niedriger angebracht; der weiße Hintergrund des Signals muss aus rückstrahlenden Materialien hergestellt sein.

- * 16. Die We - Signale werden an elektrifizierten Strecken verwandt und legen die Bedingungen der Führung eines elektrischen Triebfahrzeuges durch den Triebfahrzeugführer fest, die sich aus der Stromversorgungsanlage und der Oberleitungsanlage ergeben.
- * 17. Die We - Signale werden in der Fahrtrichtung gesehen neben dem oder über dem Gleis, auf das sie sich beziehen, nach den folgenden Regeln aufgestellt:
 - * 1) auf einem Bahnhof wird das We - Signal in Fahrtrichtung rechts vom Gleis, für das es gilt, aufgestellt;
 - * 2) auf einer eingleisigen Strecke wird das We - Signal für jede Fahrtrichtung rechts vom Gleis aufgestellt;
 - * 3) auf einer zweigleisigen Strecke, beim Zusammenlaufen von Streckengleisen zweier eingleisiger Strecken wird das We - Signal an der Außenseite der Gleise, für das rechte Gleis - rechts, für das Linke Gleis - links, in der Fahrtrichtung gesehen aufgestellt;
 - * 4) auf einer mehrgleisigen Strecke mit mehr als zwei Streckengleisen sowie beim Zusammenlaufen von mehr als zwei Streckengleisen verschiedener Eisenbahnstrecken, wird das We - Signal an den äußeren Gleisen - an der Außenseite der Gleise, bei den

Bekanntgabe Nr.2 gültig ab 08.12.2013

dazwischen liegenden Gleisen - rechts vom Gleis für jede Fahrtrichtung jedes Gleis aufgestellt.

18. We - Signale können ortsfest oder nicht ortsfest sein.

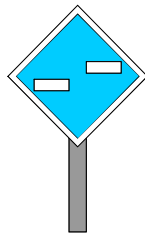
19. Die Signale We 1 - We 9 sind in Form einer viereckigen blauen Tafel mit schwarzem und weißem Rand auf der Spitze stehend und mit einem weißen Symbol auf blauem Grund aufgestellt.

20. Es werden folgende Signale, die für elektrifizierte Strecken gelten, verwendet:

1) Signal We 1 „Bügel ab – Ankündesignal“

Es zeigt an, dass ein Signal „Bügel ab“ zu erwarten ist, die Geschwindigkeit ist auf 60 km/h zu verringern

Eine quadratische blaue Tafel mit schwarzem und weißem Rand, auf der zwei horizontale Streifen gleicher Größe gegeneinander vertikal und horizontal so verschoben sind, dass sich der Anfang des oberen Streifens auf der Höhe des Endes des unteren Streifens befindet.



Das Signal We 1 wird auf der Strecke und im Bahnhof an durchgehenden Hauptgleisen in einer Entfernung von 500 m vor den Signalen We 2a, We 2b oder We 2c aufgestellt.

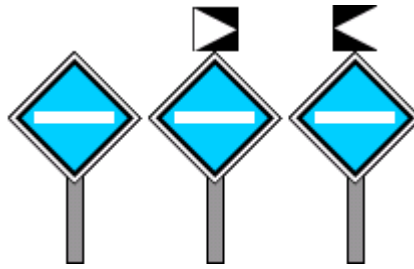
2) Signale We 2a, We 2b, We 2c „Bügel ab“- Signal

sie geben an, dass der Bügel abgesenkt werden muss:
unabhängig von der Fahrtrichtung (We 2a),

bei Fahrt auf einem von dem Gleis, an dem das Signal steht, nach rechts abzweigenden Gleis (We 2b),

sowie bei Fahrt auf einem von dem Gleis, an dem das Signal steht, nach links abzweigenden Gleis (We 2c)

Ein weißer horizontaler Streifen auf einer quadratischen blauen Tafel mit schwarzem und weißem Rand, die Signale We 2b und We 2c gelten für abzweigende Gleise und werden mit einer kleinen quadratischen schwarzen Tafel mit weißem Dreieck gekennzeichnet, dessen Spitze nach rechts oder links zeigt, abhängig davon, auf welches abzweigende Gleis sich das Signal bezieht



a) Die Signale We 2a, We 2b und We 2c werden auf der Strecke und im Bahnhof in einer Entfernung von 100 m vor dem Beginn des Gleisabschnitts aufgestellt, der mit abgesenktem Bügel befahren werden muss.

b) Die Signale We 2a, We 2b und We 2c werden verwandt:

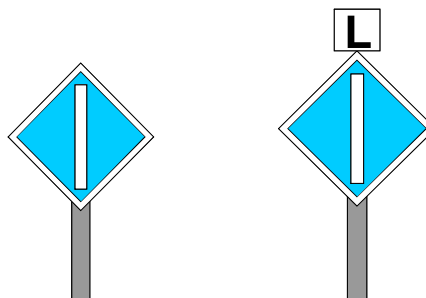
- beim Abschalten der Spannung im Netz oder in einem Teil des Netzes, um ein Übertragen der Spannung durch den Stromabnehmer zu vermeiden,
- im Falle des Fahrens mit Schwung auf nicht elektrifizierten Gleisabschnitten,
- bei Erfordernis des Fahrens mit Schwung auf Abschnitten eines elektrifizierten Gleises in Fällen, in denen der Zustand der Oberleitung oder andere Gründe gegen ein Anlegen des Bügels sprechen.

Signale We 3a, We 3b "Bügel an"-Signal

zeigen an, dass der Bügel eines elektrischen Triebzuges (We 3a) oder eines elektrischen Triebfahrzeuges (We 3b) wieder anzulegen ist

Ein weißer vertikaler Streifen auf einer quadratischen blauen Tafel mit schwarzem und weißem Rand; das Signal gilt für elektrische Triebfahrzeuge und wird ggf. mit einer kleinen quadratischen weißen Tafel mit schwarzem Rand und dem schwarzen Buchstaben „L“ ergänzt.

Das Signal We 3a gilt für elektrische Triebzüge und wird in der Entfernung von 200 m, das Signal We 3b gilt für elektrische Triebfahrzeuge und wird in der Entfernung von 30 m hinter der Stelle, an der der Bügel angelegt werden kann, aufgestellt

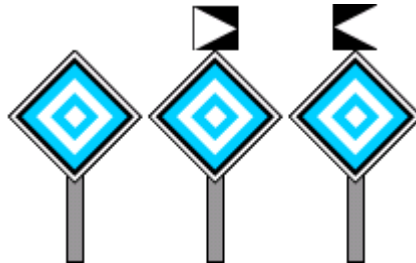


3) Signale We 4a, We 4b, We 4c „Einfahrt für elektrische Triebfahrzeuge verboten“

zeigen an, dass das Einfahren von elektrischen Triebfahrzeugen verboten ist:

- auf ein Gleis, an dem das Signal We 4a steht;
- auf ein Gleis, das von dem Gleis, an dem das Zeichen We 4b steht, nach rechts abzweigt
- sowie auf ein Gleis, das von dem Gleis, an dem das Zeichen We 4c steht, nach links abzweigt

Zwei weiße Quadrate, eins im anderen, auf einer blauen, quadratischen Tafel mit schwarzem und weißem Rand; das gültige Signal für die abzweigende Gleise wird mit einer kleinen quadratischen schwarzen Tafel mit einem weißen Dreieck mit der Spitze entsprechend rechts oder links, abhängig davon, auf welches abzweigende Gleis es sich bezieht, ergänzt.



- a) Die Signale We 4a, We 4b, We 4c dienen zur Kennzeichnung der Stellen, ab denen die Fahrt der elektrischen Triebfahrzeuge verboten ist, insbesondere bei der Beschädigung der Oberleitung, Arbeiten an der Oberleitung und Ende der Oberleitung,
- b) Die Signale We 4a, We 4b, We 4c werden in einer Entfernung von 15 m vor der Stelle aufgestellt, ab der die Fahrt verboten ist.

4) Signale We 8a, We 8b, We 8c „Stromlose Fahrt (Ausschaltsignal)“

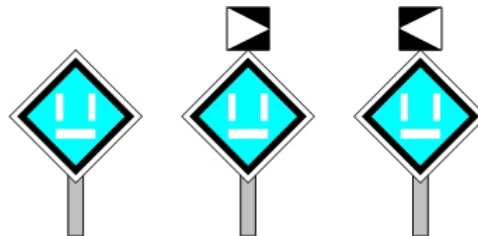
bezeichnen die Stelle, die von einem elektrischen Triebfahrzeug ohne Stromentnahme aus dem Netz zu durchfahren ist:

Beim Befahren eines Gleises, an dem das Signal (We 8a) aufgestellt ist;

beim Fahren auf ein Gleis, das von dem Gleis, an dem das Signal aufgestellt ist, nach rechts abzweigt (We 8b)

sowie beim Fahren auf ein Gleis, das von dem Gleis, an dem das Signal aufgestellt ist, nach links abzweigt (We 8c)

Zwei parallel liegende weiße senkrechte Streifen und unter ihnen ein weißer horizontaler Streifen, der in keiner Berührung mit den senkrechten Streifen steht, auf einer quadratischen blauen Tafel mit schwarzem und weißem Rand; das Signal für abzweigende Gleise wird mit einer kleinen quadratischen schwarzen Tafel mit weißem Dreieck mit der Spitze entsprechend rechts oder links gerichtet aufgestellt, abhängig davon, auf welches abzweigendes Gleis es sich bezieht, ergänzt.

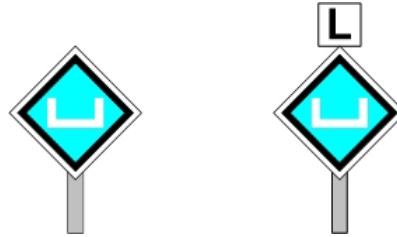


Die Signale We 8a, We 8b und We 8c werden 30 m vor dem Element der Längstrennung des Kettenwerks der Oberleitung, wie isoliertes Quertragwerk, Streckentrenner, Sektionsisolator angebracht, das zwei Oberleitungsabschnitte elektrisch teilt und an dem ohne Strom aus dem Netz zu entnehmen vorbei gefahren werden muss.

5) Signale We 9a, We 9b „Fahrt unter Strom (Einschaltsignale)“

bezeichnen die Stellen, von der an ein elektrischer Triebzug (We 9a) oder ein elektrisches Triebfahrzeug (We 9b) wieder mit Stromentnahme aus dem Netz fahren kann

Weißer Streifen in Form einer Mulde auf einer quadratischen blauen Tafel mit schwarzem und weißem Rand; das Signal für elektrische Triebfahrzeuge wird mit einer kleinen quadratischen weißen Tafel mit schwarzem Rand und dem schwarzen Buchstabe “L” ergänzt.

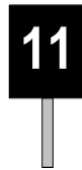


Das Signal We 9a betrifft elektrische Triebzüge und wird in einer Entfernung von 200 m aufgestellt; das Signal We 9b Triebfahrzeuge betreffend – steht in der Entfernung von mindestens 30m und höchstens 100m hinter der Stelle, die ohne Stromentnahme aus dem Netz zu befahren ist.

* **§ 17 Signale, die ausschließlich auf definierten Bahnstrecken und Bahnhöfen**
* **angewandt werden**

30) Signal W 27 „Signal des Geschwindigkeitswechsels“
kennzeichnet die Stelle des Geschwindigkeitswechsels und die von dieser Stelle an gültige zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit

quadratische schwarze Tafel mit einer weißen Zahl, die die zugelassene Streckenhöchstgeschwindigkeit (zehnfachen Wert in km/h) angibt



a) Das sonstige Signal W 27 wird auf einer eingleisigen Strecke rechts vom Gleis an der Stelle des Wechsels der zugelassenen Streckenhöchstgeschwindigkeit, in der Richtung der steigenden Kilometrierung (das doppelseitige ausgeführte Signal, entsprechend der in Fahrtrichtung des Zuges gesehen hinter diesem Signal geltenden Streckenhöchstgeschwindigkeit) und in den übrigen Fällen nach den im Abs. 14, Pkt 1,3 und 4 verwiesenen Regeln aufgestellt, wobei bei im Falle des Geschwindigkeitswechsels, das sonstige Signal W 27 im Bahnhofsbereich wie folgt aufgestellt wird:

- bei der Geschwindigkeitsverminderung - vor der ersten Weiche
- bei dem Geschwindigkeitsanstieg - hinter der letzten Weiche

b) wenn die Aufstellung des sonstigen Signals W 27 unter Einhaltung des Lichtraumprofils nicht möglich ist, wird die Tafel in einer verkleinerten Form und niedrig stehend verwandt;

c) die Ziffern auf dem sonstigen Signal W 27 müssen rückstrahlend sein.